

**Hardy Landolt
Manfred Dähler (Hrsg.)**

**JAHRBUCH ZUM
STRASSENVERKEHRSRECHT
2022**

DIKE 

Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2022

Redaktion

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

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

DIKE 

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

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

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

© 2022 Dike Verlag AG, Zürich/St. Gallen
ISBN 978-3-03891-468-6

www.dike.ch



Strassenverkehrsrechtliche Stellung des Fussgängers

Unter besonderer Berücksichtigung von Fussgängerunfällen

HARDY LANDOLT*

Inhaltsverzeichnis

I.	Einleitung.....	16
II.	Fussgängerrelevante Strassenverkehrsvorschriften.....	20
A.	Allgemeine Grundsätze.....	20
B.	Verkehrsregeln für Fussgänger.....	20
1.	Allgemeines.....	20
2.	Fussgänger, welche fahrzeugähnliche Geräte benutzen.....	21
C.	Fussgängerrelevante Verkehrsregeln für andere Verkehrsteilnehmer.....	22
1.	Für Lenker von Motorfahrzeugen.....	22
a.	Fahrregeln.....	22
b.	Verhalten im Zusammenhang mit einem Fussgängerstreifen.....	23
c.	Anhalten und Parkieren des Motorfahrzeugs.....	23
2.	Für Radfahrer.....	24
III.	Fussgänger als Unfallopfer.....	25
A.	Haftungsansprüche des Fussgängers gegenüber Halter/Lenker des kollidierenden Motorfahrzeugs.....	25
1.	Allgemeines.....	25
2.	Schweres Selbstverschulden des Fussgängers.....	25
3.	Leichtes Selbstverschulden des Fussgängers.....	27
4.	Verschuldenskompensation.....	30
a.	Beim Haftungsanspruch des Fussgängers gegenüber dem Halter.....	30
b.	Beim Haftungsanspruch des Fussgängers gegenüber dem Lenker.....	33

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

B. Haftungsansprüche des Fussgängers gegenüber dem kollidierenden Radfahrer.....	34
1. Allgemeines.....	34
2. Widerrechtlichkeit.....	34
3. Verschulden.....	35
4. Reduktion der Haftungsquote des Radfahrers.....	35
IV. Literatur.....	36

Abstract

Der folgende Beitrag gibt zunächst einen Überblick über die an und gegenüber Fussgängern gerichteten Verkehrsregeln, bevor in einem zweiten Teil die Haftung von Haltern bzw. Lenkern von Motorfahrzeugen (Art. 58 ff. SVG bzw. Art. 41 ff. OR) sowie Radfahrern (Art. 41 ff.) gegenüber Fussgängern dargestellt wird. Dabei wird unter Hinweisen auf Literatur und Judikatur untersucht, wie sich leichtes, mittleres und grobes Selbstverschulden des Fussgängers auswirkt, wenn den Kollisionsgegner seinerseits kein, leichtes, mittleres oder grobes Verschulden trifft (Festlegung der Haftungsquoten). Besonders eingegangen wird dabei auch auf die Frage der Verschuldenskompensation.

I. Einleitung

- 1 Der Fussgänger ist einer der vielen Verkehrsteilnehmer und besonders gefährdet, da er mit geringster Geschwindigkeit und ungeschützt sich auf den Verkehrsflächen bewegt. Insgesamt sind die Kollisionsgegner bei schweren Zweierkollisionen mit Beteiligung von Fussgängern hauptsächlich Personenwagen (66%). 7% der schweren Kollisionen ereigneten sich mit schweren Motorfahrzeugen. Bei schweren Kollisionen zwischen Fussgängern bewegte sich mindestens einer von ihnen mit einem fahrzeugähnlichen Gerät fort (1% der Fälle zwischen 2015 und 2019).

Verteilung der Kollisionsgegner/-innen nach Verkehrsteilnahme bei schweren Zweierkollisionen von Fussgängern/-innen, Ø 2015–2019

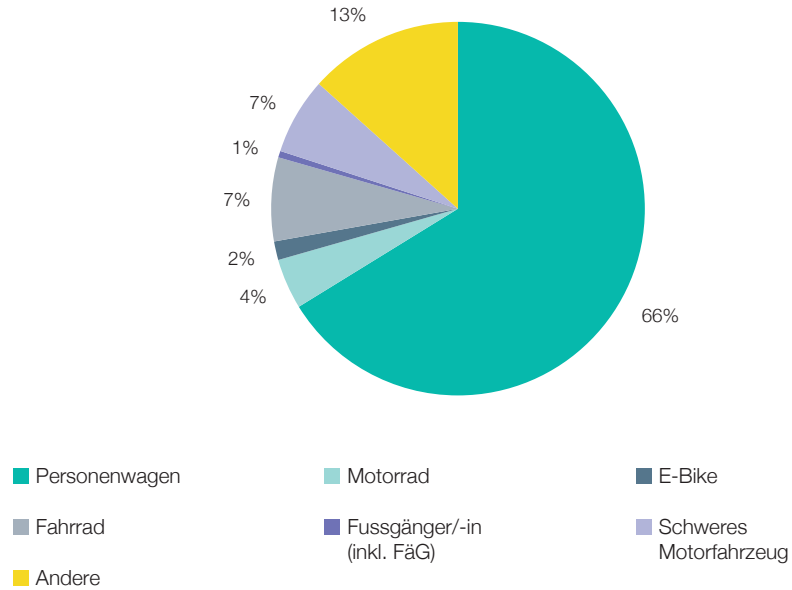


Abb. 1: Verteilung der Kollisionsgegner/-innen nach Verkehrsteilnahme bei schweren Zweierkollisionen von Fussgänger/-innen, Ø 2015–2019 (Quelle: Bundesamt für Statistik).

Im Jahr 2020 ereigneten sich in der Schweiz etwa 17'000 Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Dabei verloren mehr als 250 Menschen ihr Leben. 227 Todesfälle ereigneten sich im Zusammenhang mit Strassenverkehrsunfällen, während die restlichen 23 Todesfälle auf Eisenbahn- oder Flugunfälle zurückzuführen waren. Anlässlich der Strassenverkehrsunfälle wurden 3'793 Personen schwer und 16'002 Personen leicht verletzt.¹

¹ Internet: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/unfaelle-um-weltauswirkungen/verkehrsunfaelle.html> (Abruf 5.12.2021).

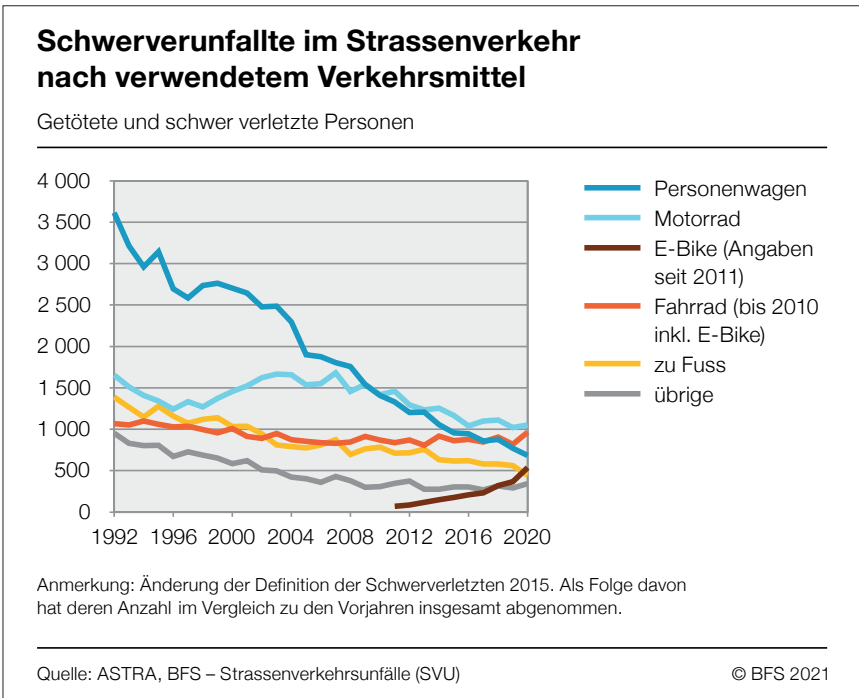


Abb. 2: Schwerverunfälle im Strassenverkehr nach verwendetem Verkehrsmittel (Quelle: Bundesamt für Statistik).

- 3 Die Anzahl der getöteten und verletzten Fussgänger macht um die 600 Personen aus und hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich abgenommen. Im Jahr 2019 starben auf Schweizer Strassen 37 Fussgänger, 563 wurden schwer verletzt. Von diesen 600 Personen waren 39 mit einem fahrzeugähnlichen Gerät, z.B. einem Trottinett oder mit Rollerblades, unterwegs. In den letzten zehn Jahren sind die schweren Personenschäden von Fussgängern um 21 % zurückgegangen. Dieser Rückgang war bei Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren besonders stark (-49 %).

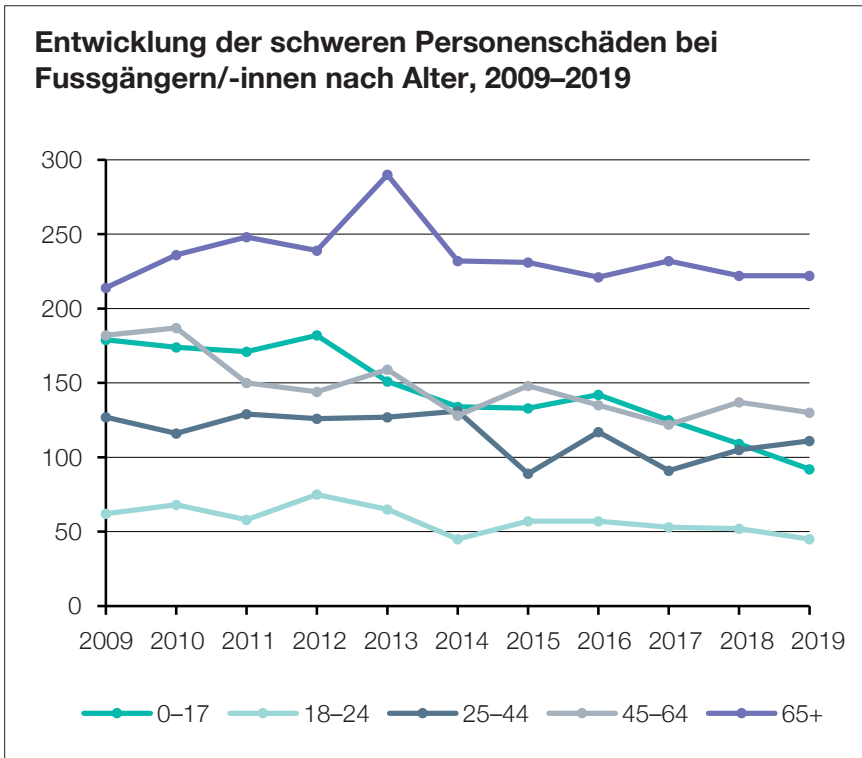


Abb. 3: Entwicklung der schweren Personenschäden bei Fussgänger/-innen nach Alter, 2009–2019 (Quelle: Bundesamt für Statistik).

Einzig bei den über 64-Jährigen wurde ein Anstieg von 4 % verzeichnet. Ein Drittel aller schwer verletzten Fussgänger ist über 64 Jahre alt. Bei den Getöteten beträgt der Anteil in dieser Altersgruppe 60 %, was im Wesentlichen auf die erhöhte körperliche Verletzlichkeit zurückzuführen ist. Fussgängerunfälle bei Senioren haben im Durchschnitt deutlich gravierendere Konsequenzen. Bei den 65-Jährigen und Älteren enden von 10'000 Personenschäden 639 tödlich. Dieser Wert ist über 3-mal so hoch wie bei der Altersgruppe der 45- bis 64-Jährigen und fast 5-mal so hoch wie bei den 18- bis 44-Jährigen.²

Der vorliegende Beitrag widmet sich dem Phänomen des Fussgängerunfalls. Im ersten Teil werden die fussgängerrelevanten Strassenverkehrsvorschriften vorgestellt. Der zweite Teil widmet sich den haftungs- und versicherungsrechtlichen Grundsätzen bei einem Strassenverkehrsunfall, bei dem ein Fussgänger beteiligt ist.

² Vgl. Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU), 44.

II. Fussgängerrelevante Strassenverkehrsvorschriften

A. Allgemeine Grundsätze

- 6 Das SVG und die VRV sehen diverse fussgängerrelevante Strassenverkehrsvorschriften vor. Diese unterscheiden sich dabei, ob sie sich an den Fussgänger oder einen anderen Verkehrsteilnehmer richten. Da die Fussgänger ebenfalls Verkehrsteilnehmer sind, gelten für sie – wie für die anderen Verkehrsteilnehmer – die allgemeinen Verhaltensgrundsätze.³

B. Verkehrsregeln für Fussgänger

1. Allgemeines

- 7 Fussgänger sind nicht berechtigt, sich auf sämtlichen Strassenverkehrsflächen frei zu bewegen. Die Fussgänger sind grundsätzlich nur berechtigt, Fusswege, Trottoirs,⁴ Längsstreifen für Fussgänger und gegebenenfalls Radwege zu benutzen.⁵ Fussgänger dürfen Fahrbahnen nur ausnahmsweise benutzen. Die Fussgänger sind verpflichtet, sich nicht unnötigerweise auf einer Fahrbahn aufzuhalten, namentlich an unübersichtlichen und engen Stellen, an Strassenverzweigungen sowie bei Nacht und schlechter Witterung.⁶ Ein dauerhaftes Verweilen von Fussgängern auf einer Fahrbahn ist nur für begrenzte Flächen, welche für Fussgänger zur Mitbenützung ausgeschieden sind, und auf verkehrsarmen Nebenstrassen, beispielsweise in Wohnquartieren, zulässig.⁷
- 8 Gemäss Art. 49 Abs. 1 SVG sind die Fussgänger grundsätzlich verpflichtet, die Trottoirs zu benutzen.⁸ Wo solche fehlen, haben sie am Strassenrand und, wenn besondere Gefahren es erfordern, hintereinander zu gehen. Wenn nicht besondere Umstände entgegenstehen, sind die Fussgänger verpflichtet, sich am linken Strassenrand fortzubewegen, insbesondere ausserorts bzw. während der Nacht.⁹ Die Fussgänger sind verpflichtet, Fussgängerstreifen sowie Über- oder Unterführungen zu benutzen, wenn diese weniger als 50 m entfernt sind.¹⁰

³ Vgl. Art. 26–28 SVG; BezGer Zürich, GG130221, 27.2.2014, E. IV/1.2.

⁴ Siehe zum Trottoirbegriff BGer, 6B_608/2019, 23.9.2019, E. 2, und KAUFMANN/GRIFFEL, 755 ff.

⁵ Vgl. Art. 40 Abs. 2 und Art. 50 Abs. 1 lit. a VRV; BGE 132 III 249 E. 3.2.

⁶ Vgl. Art. 46 Abs. 2 VRV.

⁷ Vgl. Art. 46 Abs. 2^{bis} VRV.

⁸ Vgl. KAUFMANN/GRIFFEL, 756 f.; BSK SVG-ROTH, Art. 49 N 4.

⁹ Vgl. BGE 132 III 249 E. 3.2 und 3.3; BSK SVG-ROTH, Art. 49 N 7.

¹⁰ Vgl. Art. 47 Abs. 1 VRV.

Die Fussgänger sind bei der Überquerung einer Fahrbahn auf einem Fussgängerstreifen vortrittsberechtigt. Das Vortrittsrecht besteht lediglich gegenüber der Strassenbahn nicht.¹¹ Trotz des grundsätzlichen Vortrittsrechts sind die Fussgänger gehalten, besonders vor und hinter haltenden Motorfahrzeugen, behutsam auf die Fahrbahn zu treten. Haben sie die Fahrbahn betreten, ist diese ungesäumt zu überschreiten.¹²

2. Fussgänger, welche fahrzeugähnliche Geräte benutzen

Besondere Vorschriften bestehen, wenn Fussgänger fahrzeugähnliche Geräte benutzen. Als fahrzeugähnliche Geräte gelten Rollschuhe, Inline-Skates, Trottinette oder ähnliche mit Rädern oder Rollen ausgestattete Fortbewegungsmittel, welche ausschliesslich durch die Körperkraft des Benützers angetrieben werden.¹³ Kinderräder sind den fahrzeugähnlichen Geräten gleichgestellt.¹⁴

Für die Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten gelten grundsätzlich die für Fussgänger anwendbaren Verkehrsregeln.¹⁵ Bei den Rollstühlen ist zu unterscheiden, ob es sich um motorisierte oder nicht motorisierte Rollstühle handelt. Motorisierte Rollstühle dürfen nur von gehbehinderten Personen auf den für die Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen verwendet werden.¹⁶ Es gelten dabei die für Fussgänger anwendbaren Verkehrsregeln¹⁷ bzw. Signale.¹⁸ Die Führer von motorisierten Rollstühlen sind von der Helmtragepflicht ausgenommen.¹⁹

Art. 50a VRV konkretisiert die Verhaltenspflichten der Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten. Die Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten müssen die Geschwindigkeit und die Fahrweise stets den Umständen und den Besonderheiten des Geräts anpassen. Sie sind insbesondere verpflichtet, auf Fussgänger Rücksicht zu nehmen und diesen den Vortritt zu gewähren.²⁰ Beim Überqueren der Fahrbahn dürfen sie nur Schritttempo fahren und sind im Übrigen verpflichtet, auf der Fahrbahn rechts zu fahren.

¹¹ Vgl. Art. 47 Abs. 2 VRV; BGE 129 IV 39 E. 1; BGer, 6B_409/2015, 1.6.2015, E. 2; BSK SVG-ROTH, Art. 49 N 11.

¹² Vgl. Art. 47 Abs. 1 VRV; BSK SVG-ROTH, Art. 49 N 9.

¹³ Vgl. SEIDL, 71 ff.

¹⁴ Vgl. Art. 1 Abs. 10 VRV.

¹⁵ Vgl. Art. 50 Abs. 1 VRV; SEIDL, a.a.O.

¹⁶ Vgl. Art. 43 Abs. 1 VRV, dazu ferner LANDOLT, Rechte, 289 ff.

¹⁷ Vgl. Art. 43a Abs. 1 VRV.

¹⁸ Vgl. Art. 48 Abs. 1 VRV.

¹⁹ Vgl. Art. 3b Abs. 2 lit. g VRV.

²⁰ Vgl. Art. 50 Abs. 2 VRV; SEIDL, 71 ff.

- 13 Sind Radwege vorhanden, sind diese zu benützen, wobei die für Radfahrer vorgeschriebene Fahrtrichtung einzuhalten ist.²¹ Nachts und wenn die Sichtverhältnisse es erfordern, sind fahrzeugähnliche Geräte oder ihre Benützer auf der Fahrbahn und auf Radwegen mit einem nach vorne weiss und nach hinten rot leuchtenden, gut erkennbaren Licht zu versehen.²²

C. Fussgängerrelevante Verkehrsregeln für andere Verkehrsteilnehmer

1. Für Lenker von Motorfahrzeugen

a. Fahrregeln

- 14 Als Folge der für Motorfahrzeuge und Fussgänger verschiedenen Verkehrsflächen bestehen bei der Benützung von Fahrbahnen durch Motorfahrzeuge grundsätzlich keine fussgängerspezifischen Verkehrsregeln. SVG und VRV sehen gleichwohl einige fussgängerspezifische Verkehrsvorschriften vor:
- 15 – An den Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel ist auf ein- und aussteigende Personen Rücksicht zu nehmen.²³
- Längsstreifen für Fussgänger dürfen von Fahrzeugen nur benützt werden, wenn der Fussgängerverkehr nicht behindert wird.²⁴
- Beim Fahren in parallelen Kolonnen sowie innerorts auf Strassen mit mehreren Fahrstreifen in der gleichen Richtung ist das Rechtsvorbeifahren an anderen Fahrzeugen grundsätzlich gestattet, sofern diese nicht anhalten, um Fussgängern oder Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten den Vortritt zu lassen.²⁵
- Andere Fahrzeuge dürfen nicht überholt werden, wenn der Lenker die Absicht anzeigt, nach links abzubiegen, oder wenn er vor einem Fussgängerstreifen anhält, um Fussgängern das Überqueren der Strasse zu ermöglichen.²⁶
- Auf Bahnübergängen gilt grundsätzlich ein Überholverbot. Gemäss Art. 11 Abs. 3 VRV ist der Motorfahrzeuglenker bei guter Übersicht jedoch berechtigt, Fussgänger, Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten und Radfahrer zu überholen.²⁷

²¹ Vgl. Art. 50a Abs. 3 VRV.

²² Vgl. Art. 50 Abs. 4 VRV.

²³ Vgl. Art. 33 Abs. 3 SVG.

²⁴ Vgl. Art. 43 Abs. 3 VRV.

²⁵ Vgl. Art. 8 Abs. 3 VRV.

²⁶ Vgl. Art. 35 Abs. 5 SVG.

²⁷ Vgl. Art. 11 Abs. 3 VRV.

b. Verhalten im Zusammenhang mit einem Fussgängerstreifen

Die Fussgänger sind beim Überqueren von Fahrbahnen grundsätzlich vor- 16
trittsberechtigt. Besteht ein Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung muss
der Motorfahrzeuglenker jedem Fussgänger oder Benutzer eines fahrzeug-
ähnlichen Geräts, der sich bereits auf dem Fussgängerstreifen befindet oder
davor wartet und ersichtlich die Fahrbahn überqueren will, den Vortritt ge-
währen. Er muss die Geschwindigkeit rechtzeitig mässigen und nötigenfalls
anhalten, damit er dem Fussgänger den Vortritt gewähren kann.²⁸

Bei Verzweigungen mit Verkehrsregelung haben abbiegende Motorfahrzeug- 17
lenker den Fussgängern oder Benutzern von fahrzeugähnlichen Geräten für
das Überqueren der Strasse ebenfalls den Vortritt zu belassen. Diese Vortritts-
regelung gilt nur dann nicht, wenn ein Lichtsignal vorhanden ist, welches die
Fahrt durch einen grünen Pfeil freigibt, und kein gelbes Warnlicht blinkt.²⁹

Auf Strassen ohne Fussgängerstreifen hat der Motorfahrzeuglenker im Ko- 18
lonnenverkehr nötigenfalls zu halten, wenn Fussgänger oder Benutzer von
fahrzeugähnlichen Geräten darauf warten, die Fahrbahn zu überqueren.³⁰
Unbegleiteten Blinden ist der Vortritt ausnahmslos zu gewähren, wenn sie
durch Hochhalten des weissen Stocks anzeigen, die Fahrbahn überqueren zu
wollen.³¹

c. Anhalten und Parkieren des Motorfahrzeugs

Stockt der Verkehr, darf der Motorfahrzeuglenker nicht auf Fussgängerstreifen 19
und, bei Strassenverzweigungen, nicht auf der Fahrbahn für den Querver-
kehr halten.³² Das freiwillige Halten ist im Übrigen untersagt unter anderem
auf und seitlich angrenzend an Fussgängerstreifen sowie, wo keine Halte-
verbotslinie angebracht ist, mehr als 5 m vor dem Fussgängerstreifen auf der
Fahrbahn und dem angrenzenden Trottoir.³³

Motorfahrzeuge dürfen auf einem Trottoir nicht parkiert werden, sofern keine 20
ausdrückliche Berechtigung besteht.³⁴ Ohne eine derartige Signalisation dür-
fen Motorfahrzeuge auf dem Trottoir nur zum Güterumschlag oder zum Ein-
oder Aussteigenlassen von Personen anhalten. Für Fussgänger muss stets ein
mindestens 1.5 m breiter Raum freigelassen werden.³⁵ Wird ein Trottoir von

²⁸ Vgl. Art. 6 Abs. 1 VRV; BSK SVG-ROTH, Art. 49 N 11 und 16.

²⁹ Vgl. Art. 6 Abs. 2 VRV; BGE 95 II 84 E. 2 und E. 3; BSK SVG-ROTH, Art. 49 N 21 und 16.

³⁰ Vgl. Art. 6 Abs. 3 VRV.

³¹ Vgl. Art. 6 Abs. 4 VRV; LANDOLT, Rechte, 289 ff., Rn 64.

³² Vgl. Art. 12 Abs. 3 VRV.

³³ Vgl. Art. 18 Abs. 2 lit. e VRV.

³⁴ Vgl. Art. 41 Abs. 1^{bis} VRV.

³⁵ Vgl. Art. 41 Abs. 1^{bis} VRV.

einem Motorfahrzeuglenker benützt, so ist dieser gegenüber den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten zu besonderer Vorsicht verpflichtet und hat Ihnen den Vortritt zu lassen.³⁶

2. Für Radfahrer

- 21 SVG und VRV regeln primär die Verhaltenspflichten, welche zwischen Radfahren und Motorfahrzeuglenkern bestehen. Die gesetzliche Regelung äussert sich demgegenüber nur marginal zu den Verhaltenspflichten zwischen Radfahrern und Fussgängern. Gemäss Art. 43 Abs. 2 SVG gilt grundsätzlich eine Trennung der Verkehrsflächen der Radfahrer und der Fussgänger. Das Trottoir ist den Fussgängern, der Radweg den Radfahrern vorbehalten.
- 22 Art. 43 Abs. 2 SVG ermächtigt den Bundesrat, Ausnahmen vom Trennungsgrundsatz vorzusehen. Gemäss Art. 40 Abs. 2 VRV dürfen Fussgänger Radwege benutzen, wenn ein Trottoir oder ein Fussweg nicht vorhanden ist. Ebenso ist die Benutzung von Radwegen den Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten ausnahmsweise erlaubt.³⁷ Insoweit gilt der allgemeine strassenverkehrsrechtliche Grundsatz, dass sich jeder Verkehrsteilnehmer im Verkehr so verhalten muss, dass der andere in der ordnungsgemässen Benutzung der Strasse weder behindert noch gefährdet wird.³⁸
- 23 Für Radfahrer ist gegenüber Kindern, gebrechlichen Personen und alten Leuten besondere Vorsicht geboten. Eben solche erhöhte Sorgfalt ist angezeigt, wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Verkehrsteilnehmer nicht richtig verhalten wird.³⁹

³⁶ Vgl. Art. 41 Abs. 2 VRV; SEIDL, 71 ff.

³⁷ Vgl. Art. 50 Abs. 1 lit. b VRV.

³⁸ Vgl. Art. 26 Abs. 1 SVG.

³⁹ Vgl. Art. 26 Abs. 2 SVG; LANDOLT, Radfahrungsfall, 41.

III. Fussgänger als Unfallopfer

A. Haftungsansprüche des Fussgängers gegenüber Halter/ Lenker des kollidierenden Motorfahrzeugs

1. Allgemeines

Wie einleitend festgehalten, sind Motorfahrzeuge die häufigsten Kollisionsgegner von Fussgängern. Gemäss Art. 58 Abs. 1 SVG haftet der Halter für den Personenschaden des Fussgängers, wenn dieser als Folge einer verwirklichten Betriebsgefahr verletzt oder getötet worden ist. Die Gefährdungshaftung wird ergänzt durch die Verschuldenshaftung des Lenkers gemäss Art. 41 Abs. 1 OR. 24

Sowohl die Halter- als auch die Lenkerhaftung sind durch die obligatorische Motorfahrzeughaftpflichtversicherung gedeckt,⁴⁰ weshalb verletzte Fussgänger und die Angehörigen eines schwer verletzten oder getöteten Fussgängers die ihnen zustehenden Schadensersatz- und Genugtuungsansprüche als Folge des direkten Forderungsrechts⁴¹ nicht nur gegenüber den haftpflichtigen Personen, sondern auch gegenüber dem Motorfahrzeughaftpflichtversicherer des kollidierenden Fahrzeugs geltend machen können. 25

In Ausnahmefällen befindet sich das kollidierende Motorfahrzeug nicht in Betrieb, beispielsweise etwa dann, wenn beim Öffnen der Motorfahrzeugtüre eines stillstehenden Fahrzeugs ein Fussgänger verletzt wird. In einer solchen Konstellation besteht gemäss Art. 58 Abs. 2 SVG lediglich dann eine Haftung des Halters, wenn der geschädigte Fussgänger nachweist, dass den Halter oder den Lenker des nicht in Betrieb befindlich gewesenen Motorfahrzeugs ein Verschulden trifft.⁴² Haben weder Halter noch Lenker ein Verschulden zu vertreten, besteht gegebenenfalls ausnahmsweise eine Haftung des Halters, wenn eine fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeugs Ursache für die Verletzung des Fussgängers gewesen ist.⁴³ 26

2. Schweres Selbstverschulden des Fussgängers

Die Haftung entfällt, wenn der Halter nachweist, dass die Kollision zwischen dem Motorfahrzeug und dem Fussgänger auf ein pflichtwidriges Verhalten des Fussgängers zurückzuführen ist, welches ein schweres Selbstverschulden 27

⁴⁰ Vgl. Art. 63 Abs. 2 SVG.

⁴¹ Vgl. Art. 65 Abs. 1 SVG.

⁴² Vgl. Art. 58 Abs. 2 SVG.

⁴³ Vgl. Art. 58 Abs. 2 SVG; LANDOLT, Radfahrnfall, 36.

darstellt.⁴⁴ Das schwere Selbstverschulden unterbricht den adäquaten Kausalzusammenhang und setzt entsprechend eine ausssergewöhnliches Selbstverschulden voraus, mit dem nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens ein anderer Verkehrsteilnehmer nicht zu rechnen hat. Der Halter bzw. Lenker, der ein schweres Selbstverschulden geltend macht, hat trotz der Urteilsfähigkeitsvermutung von Art. 16 ZGB die Urteilsfähigkeit des (objektiv) pflichtwidrig handelnden Fussgängers nachzuweisen.⁴⁵

- 28 Gemäss der Rechtsprechung liegt ein schweres Selbstverschulden eines Fussgängers, welches die Haftung ausschliesst, etwa in folgenden Fällen vor:
- 29 – Bei einem Fussgänger, der unvermittelt⁴⁶ die Fahrbahn betritt, ohne den Verkehr zu beachten. Ein solches Verhalten kann, falls kein Verschulden des Halters bzw. Lenkers vorliegt, als einzige und ausschliessliche Unfallursache betrachtet werden und daher den Halter von der Haftung befreien.⁴⁷ In Zweifelsfällen, insbesondere wenn der (bereits auf der Fahrbahn befindliche) Fussgänger das herannahende Motorfahrzeug besser erkennen könnte als der Lenker den Fussgänger, liegt eine ausschliessliche Verursachung durch den Fussgänger vor.⁴⁸ Kein schweres Selbstverschulden besteht demgegenüber dann, wenn ein Fussgänger versucht, einen Bus im letzten Moment zu erreichen und dabei nicht die der Verkehrslage angemessene Aufmerksamkeit aufbringt.⁴⁹ Auch bei Kindern und Jugendlichen ist im Zweifelsfall bzw. wenn die altersbedingte Unerfahrenheit das Verhalten verursacht hat, von der Annahme eines schweren Selbstverschuldens abzusehen.⁵⁰
- 30 – Bei einem Fussgänger, der unvermittelt auf den Fussgängerstreifen tritt.⁵¹ Ein schweres Selbstverschulden ist in solchen Situationen dann gegeben, wenn der Autofahrer vernünftigerweise nicht mit dem Fehlverhalten des Fussgängers rechnen muss. Kein schweres Selbstverschulden ist bei einem 9½-jährigen Knaben anzunehmen, der auf der Strasse bzw. in deren Nähe spielt und vor der «Flucht» eines anderen ihn verfolgenden Jugendlichen

⁴⁴ Vgl. Art. 59 Abs. 1 SVG; PELLONI, N 2.4.1; BSK SVG-PROBST, Art. 59 N 11.

⁴⁵ Vgl. BGE 105 II 209 E. 3.

⁴⁶ Siehe dazu BGer, 6B_250/2012, 1.11.2012, E. 3.3.

⁴⁷ Vgl. BGE 91 II 112 E. 2b und 85 II 516 E. 2a sowie BGer, 4A_140/2020, 9.7.2020, E. 6, 4A_105/2020, 19.5.2020, E. 5, und 6B_1294/2017, 19.9.2018, E. 1.7.

⁴⁸ Vgl. BGer, 4A_227/2007, 26.9.2007, E. 2.3.1 (mit Abblendlicht herannahendes Fahrzeug).

⁴⁹ Vgl. BGer, 4A_479/2009, 23.12.2009, E. 6.2. Siehe ferner BGE 127 IV 34 E. 3b und 107 IV 55 E. 2c sowie BGer, 6S.691/2001, 9.9.2002, E. 3.3.2: «Im Bereich von Tramhaltestellen ist jederzeit mit Fussgängern zu rechnen, die die Fahrbahn zwischen den am Anfang und am Ende der Haltestelle angebrachten Fussgängerstreifen überqueren.»

⁵⁰ Vgl. BGE 62 II 314 E. 3 (Kürzung um 30 % – Der 12-jährige Knabe trat unvermittelt hinter einem landwirtschaftlichen Fuhrwerk hervor, weil er seinen Bruder warnen wollte).

⁵¹ Vgl. BGE 115 II 283 E. 2b.

unvermittelt hinter einer Hecke hervortritt und das Trottoir überquert.⁵² Ebenfalls kein schweres Selbstverschulden liegt vor, wenn ein Jugendlicher kurz in den Verkehrsspiegel blickt und dann unvermittelt vom Trottoir auf den Fussgängerstreifen tritt.⁵³

Ein schweres Selbstverschulden wurde vom Bundesgericht in einem Fall verneint, in welchem sich ein alkoholisierter Fussgänger auf die Strasse legte und von einem ebenfalls alkoholisierten Motorfahrzeuglenker überfahren wurde. Das Gericht wertete die Betriebsgefahr mit 30 %, das Verschulden des Lenkers mit 50 % und Selbstverschulden des (getöteten) Fussgängers mit 20 %.⁵⁴

3. Leichtes Selbstverschulden des Fussgängers

Hat der verletzte oder getötete Fussgänger kein schweres Selbstverschulden bzw. lediglich ein «normales» leichtes oder mittelschweres Selbstverschulden⁵⁵ zu vertreten, haftet der Halter zwar grundsätzlich gleichwohl, ist aber berechtigt, das Selbstverschulden des Fussgängers als Reduktionsgrund geltend zu machen.⁵⁶ Gemäss Art. 59 Abs. 2 SVG hat der Richter die Ersatzpflicht «unter Würdigung aller Umstände» der Höhe nach festzulegen.

Für die Festlegung der Höhe der Haftungsreduktion sind sämtliche Umstände des konkreten Einzelfalls zu berücksichtigen:

- Zunächst ist die Schwere des Selbstverschuldens in objektiver Hinsicht zu beurteilen. Hinsichtlich der persönlichen Vorwerfbarkeit der Verkehrsregelverletzung wird praxisgemäss zwischen einem leichtfahrlässigen und einem grobfahrlässigen Verhalten unterschieden. Ein grobfahrlässiges Verhalten kann ausnahmsweise ein schweres Selbstverschulden begründen, welches eine Haftung ausschliesst.⁵⁷ Eine bloss leichte Fahrlässigkeit liegt vor, wenn der Fussgänger keine elementare Verkehrsregel verletzt hat.
- Bei älteren und jugendlichen Fussgängern ist sodann von Bedeutung, ob das pflichtwidrige Verhalten aufgrund einer herabgesetzten Urteilsfähigkeit ein mildereres Verschulden begründet. Gemäss Art. 16 ZGB wird zwar lediglich zwischen Urteilsfähigkeit und Urteilsunfähigkeit unterschieden. Die Praxis lässt aber insbesondere bei Kindern und Jugendlichen auch eine herabgesetzte Urteilsfähigkeit zu.⁵⁸

⁵² Vgl. BGE 63 II 58 E. 2 (Kürzung um 25 %).

⁵³ Vgl. BGer, 6S.754/2000, 15.06.2001, E. II/3/c/bb (Kürzung um 20 %).

⁵⁴ Vgl. BGer, 4A_328/2007, 23.10.2007, in BGE 133 III 701 n.p. E. 4.4.

⁵⁵ Vgl. BGE 110 II 332 E. 3 zum Begriff des mittelschweren Verschuldens.

⁵⁶ Vgl. Art. 59 Abs. 2 SVG; PELLONI, N 1.6.2.

⁵⁷ Siehe dazu BGer, 4C.286/2003, 18.2.2004, E. 3.1.

⁵⁸ Vgl. GIGER, Art. 59 SVG N 15.

- 36 – Zu berücksichtigen sind sodann die äusseren Umstände, welche zum Fussgängerunfall geführt haben. Dazu zählen insbesondere die Strassenverhältnisse, die Verkehrssituation sowie die Witterungs- und Sichtverhältnisse. Als äusserer Umstand gilt auch ein allfälliges Drittverschulden.⁵⁹ Unklar ist, ob allfälliges Verschulden von Eltern bzw. aufsichtspflichtigen Personen dem nachmalig verletzten bzw. getöteten Fussgänger anzurechnen ist. Das Bundesgericht hat in einem älteren Entscheid offengelassen, ob eine ungenügende Beaufsichtigung von auf der Strasse spielenden Kindern der Eltern, zu berücksichtigen ist. Im fraglichen Entscheid wurde ein Beaufsichtigungsmangel verneint, da es zur damaligen Zeit üblich war, dass Kinder noch auf der Strasse bzw. in der Nähe von Strassen spielen konnten.⁶⁰
- 37 Die Praxis ist zurückhaltend, das Verschulden von aufsichtspflichtigen Personen als Reduktionsgrund heranzuziehen. Eine Reduktion ist jedenfalls dann ausgeschlossen, wenn die Kinder vor den Gefahren des Verkehrs gewarnt und ihrem Verständnis entsprechend über das richtige Verhalten auf der Strasse belehrt worden sind und keine Anhaltspunkte für eine ausgesprochene Unfolgsamkeit oder Unvorsichtigkeit vorliegen.⁶¹ Ein schweres Verschulden der Eltern i.S.v. Art. 59 Abs. 1 SVG schliesst demgegenüber die Haftung aus.⁶²
- 38 – Schliesslich sind das Verschulden des Motorfahrzeuglenkers und die Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs ebenfalls von Bedeutung. Hinsichtlich des Selbstverschuldens des Motorfahrzeuglenkers bzw. der Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs stellt sich allerdings die Frage, ob ein allfälliges Selbstverschulden des Fussgängers durch ein Selbstverschulden des Motorfahrzeuglenkers bzw. die Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs (teilweise oder vollständig) kompensiert wird.⁶³
- 39 Es existieren leider nicht zahlreiche höchstrichterliche Entscheide zur Festlegung der Höhe der Haftungsreduktion bei einem Selbstverschulden des Fussgängers. Die verfügbaren Urteile legen Reduktionsquoten von 10 % bis 30 % nahe.⁶⁴ Das Bundesgericht hat in BGE 132 III 249 E. 3.5 festgestellt,

⁵⁹ Vgl. Art. 59 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 44 Abs. 1 OR.

⁶⁰ Vgl. BGE 63 II 58 E. 2.

⁶¹ Vgl. BGE 95 II 255 E. 4b.

⁶² Vgl. BGer, 4A_234/2021, 9.9.2021, E. 2.4.4.

⁶³ Siehe dazu infra Rn 44 ff.

⁶⁴ Siehe BGE 132 III 249 E. 3.5 (Kürzung um weniger als 10%), BGE 63 II 58 E. 2 (Kürzung um 25 %) und BGE 62 II 314 E. 3 (Kürzung um 30 % – Der 12-jährige Knabe trat unvermittelt hinter einem landwirtschaftlichen Fuhrwerk hervor, weil er seinen Bruder warnen wollte), BGer, 4A_328/2007, 23.10.2007, E 4.1 und 4.2 (Kürzung um 30 % bei einem alkoholisierten Fussgänger, der sich auf die Strasse gelegt hatte), und 6S.754/2000, 15.6.2001, E. II/3/c/bb (Kürzung um 20 %).

dass der Anteil des Selbstverschuldens eines Fussgängers von weniger als 10 % als vernachlässigbar zu qualifizieren ist, wenn der Lenker des Motorfahrzeugs ein erhebliches Verschulden (Fahren in angetrunkenem Zustand mit mindestens 0.73 Promille) zu vertreten hat und die Betriebsgefahr mit lediglich 30 % von der Vorinstanz zu niedrig bemessen worden ist.

Die fraglichen Reduktionsquoten lassen sich nur bedingt miteinander vergleichen, weil in den jeweiligen Fällen mitunter eine Abwägung in Bezug auf die Unfallumstände, ein beiderseitiges Verschulden des Motorfahrzeuglenkers und des Fussgängers, eine herabgesetzte Urteilsfähigkeit, Besonderheiten des Unfallherganges oder die Bedeutung der Betriebsgefahr des betroffenen Motorfahrzeugs vorgenommen worden ist. 40

Immerhin lässt sich konstatieren, dass ein Selbstverschulden des Fussgängers, welches nicht als schweres Selbstverschulden im Sinne von Art. 59 Abs. 1 SVG zu qualifizieren ist, in den beurteilten Fällen lediglich eine Reduktion bis 30 % zur Folge gehabt hat. In anderen Verkehrshaftungsfällen werden, insbesondere bei einem grobfahrlässigen Verhalten, welches noch nicht ein schweres Selbstverschulden darstellt, welches die Haftung ausschliesst, höhere Kürzungen vorgenommen. 41⁶⁵

Diese Feststellung führt zur Frage, ob im Zusammenhang mit Fussgängerunfällen das Verschulden des Fussgängers generell milder beurteilt bzw. durch ein allfälliges Selbstverschulden des Motorfahrzeuglenkers oder die Betriebsgefahr teilweise oder vollständig kompensiert wird. Bei gewissen Urteilen wird im Zusammenhang mit der Festlegung der Höhe der Reduktion eine Abwägung der Umstände vorgenommen, wobei auch das Verschulden des Motorfahrzeuglenkers und/oder die Betriebsgefahr berücksichtigt werden. 42⁶⁶

In anderen Urteilen wendet das Bundesgericht die sektorielle Methode wie bei Art. 61 SVG an und teilt die Haftung von 100 % anteilig zwischen dem Verschulden des Lenkers des Motorfahrzeugs, dem Selbstverschulden des Fussgängers und der Betriebsgefahr auf. 43⁶⁷ Diese widersprüchliche Praxis führt zur Frage, ob eine Kompensation des Selbstverschuldens des Fussgängers vorzunehmen ist, wenn der Halter bzw. der Motorfahrzeuglenker ihrerseits ein Lenkerverschulden zu verantworten haben oder eine erhöhte Betriebsgefahr besteht.

⁶⁵ Vgl. z.B. BGer, 5C.7/2001, 20.7.2001, E. 5 (Kürzung um 50 % bei Kollision Bahn mit Motorfahrzeug auf einem unbewachten Bahnübergang).

⁶⁶ Siehe z.B. BGE 132 III 249 E. 3.5.

⁶⁷ Exemplarisch z.B. BGer, 4A_328/2007, 23.10.2007, in BGE 133 III 701 n.p. E. 4.4.

4. Verschuldenskompensation

a. Beim Haftungsanspruch des Fussgängers gegenüber dem Halter

- 44 Der Halter des Motorfahrzeugs hat für die verwirklichte Betriebsgefahr seines Motorfahrzeugs einzustehen. Er haftet grundsätzlich für den durch den Betrieb eines Motorfahrzeugs verursachten (Sach- oder Personen-) Schaden unabhängig davon, ob ihn selber oder eine Person, für die er einzustehen hat, zudem ein Verschulden trifft.⁶⁸
- 45 Bei einer Kollision eines Motorfahrzeugs mit einem Fussgänger, der kein Verschulden zu vertreten hat, ist offensichtlich, dass der Halter des Motorfahrzeugs vollumfänglich für den Personenschaden des Fussgängers aufzukommen hat. Wie verhält es sich nun aber, wenn den Fussgänger ein Selbstverschulden trifft und gegebenenfalls auch der Halter oder eine Person, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden zu vertreten hat? Im Gegensatz zu einer Kollision zwischen zwei Motorfahrzeugen⁶⁹ besteht für die Kollision zwischen einem Motorfahrzeug und einem Fussgänger keine Spezialnorm.
- 46 Art. 62 Abs. 1 SVG verweist diesbezüglich auf die Grundsätze des Obligationenrechts. Gemäss Art. 43 Abs. 1 OR hat der Richter nach pflichtgemäßem Ermessen die Höhe der Haftungsquote festzulegen und dabei unter anderem die «Grösse des Verschuldens» zu würdigen. Praxisgemäss wird im Geltungsbereich der Verschuldenshaftung von Art. 41 Abs. 1 OR eine Reduktion vorgenommen, wenn die geschädigte Person ein Selbstverschulden zu vertreten hat, welches nicht geeignet ist, die Haftung an sich auszuschliessen.
- 47 Da der Halter des Motorfahrzeugs nicht einer Verschuldenshaftung, sondern einer Gefährdungshaftung unterliegt und grundsätzlich für den gesamten durch die verwirklichte Betriebsgefahr verursachten Personenschaden eines Fussgängers aufzukommen hat, ist fraglich, ob ein Selbstverschulden des Fussgängers per se eine Reduktion der Haftungsquote erfordert. Ein derartiges Haftungsprivileg des Halters ist erst dann gerechtfertigt, wenn das Selbstverschulden des Fussgängers zu einer Verschlimmerung des Personenschadens geführt hat.
- 48 Stellt das Selbstverschulden des Fussgängers lediglich eine Mitursache dar bzw. wäre derselbe Schaden eingetreten, wenn der Fussgänger kein Selbstverschulden zu verantworten hätte, ist eine Reduktion der Haftung des Halters nicht gerechtfertigt. Da gemäss Art. 43 Abs. 1 OR, welcher lediglich analog für die Haftung bei einer Kollision zwischen einem Motorfahrzeug und einem Fussgänger anwendbar ist, die Grösse des (beiderseitigen) Verschul-

⁶⁸ Vgl. Art. 58 Abs. 1 SVG.

⁶⁹ Siehe Art. 61 SVG.

dens mitzuberücksichtigen ist, ist eine Kompensation des Selbstverschuldens des Fussgängers dann zu befürworten, wenn den Halter im Geltungsbereich von Art. 58 Abs. 1 SVG zusätzlich zur Betriebsgefahr ein Verschulden trifft oder er für eine Person einzustehen hat, welche ebenfalls ein Verschulden zu verantworten hat.

Ist das zusätzliche vom Halter zu vertretende Verschulden seiner eigenen Person oder einer anderen Person, für die er einzustehen hat, schwerwiegender als das Verschulden des Fussgängers, ist eine vollumfängliche Haftung des Halters gerechtfertigt. Hat der Halter demgegenüber kein Verschulden zu vertreten, wird bei Selbstunfällen mit einem versicherten Motorfahrzeug ein leichtes Selbstverschulden des Lenkers als Reduktionsgrund berücksichtigt. Das Bundesgericht hat aber erwogen, dass eine Reduktion der Haftungsquote um nicht mehr als 10 % angesichts eines lediglich leichten Selbstverschuldens des Motorradlenkers nicht offensichtlich unbillig oder in stossender Weise ungerecht ist.⁷⁰ 49

Die Rechtsprechung hat mitunter eine Reduktion der Haftung bei einem lediglich leichten Selbstverschulden des Fussgängers ausgeschlossen, mithin eine Verschuldenskompensation vorgenommen, wenn der Lenker des Motorfahrzeugs ein schweres Selbstverschulden zu verantworten hat.⁷¹ Nicht beanstandet wurde sodann eine ungekürzte Haftungsquote, wenn das Selbstverschulden des Geschädigten lediglich 5 % ausmachte.⁷² 50

Es wäre deshalb naheliegend, generell von einer Reduktion der Haftungsquote des Halters abzusehen, wenn der Fussgänger nur ein leichtes Selbstverschulden zu vertreten hat. Hat der Halter sich zusätzlich ein eigenes oder fremdes Verschulden anrechnen zu lassen, wäre entsprechend eine Verschuldenskompensation vorzunehmen. In der Literatur wird demgegenüber die Auffassung vertreten, dass die bei Art. 61 SVG anwendbare sektorielle Verteilung⁷³ auch bei Fussgängerunfällen anwendbar ist. 51

Als Beispiel kann auf die (identischen) Tabellen von DÄHLER/SCHAFFHAUSER bzw. NEF (Tab. 1) hingewiesen werden. Die besagten Autoren vertreten die Auffassung, dass ein leichtes Verschulden des Fussgängers eine Reduktion um 30 % rechtfertigt und lediglich dann von einer vollumfänglichen Haftung des Halters ausgegangen werden kann, wenn sich der Lenker ein grobes Selbstverschulden anrechnen lassen muss: 52

⁷⁰ Vgl. BGer, 4A_92/2018, 11.10.2018, E. 2.5.

⁷¹ Vgl. BGE 132 III 249 E. 3.5.

⁷² Vgl. BGer, 4C.167/2000, 28.9.2000, E. 5.

⁷³ Statt vieler BGer, 4A_5/2014, 2.6.2014, E 5.2.

		Verschulden des Lenkers ¹			
		kein	leicht	mittel	grob
Verschulden des Fussgängers ²	kein	100 100	100 100	100 100	100 100
	leicht	70/0 + 30 70	60/20 + 20 80	60/30 + 10 90	60/40 + 0 100
	mittel	50/0 + 50 50	40/20 + 40 60	40/30 + 30 70	40/40 + 20 80
	grob	30/0 + 70 30³	20/20 + 60 40	20/30 + 50 50	20/40 + 40 60

- ¹ Betriebsgefahr nach Art. 58 Abs. 1 SVG plus Lenkerverschulden (erste zwei Zahlen im Feld links oben) = Haftungsquote des Halters (Zahl in der Mitte).
- ² Bzw. anderer Verschuldenshaftpflichtiger (Velofahrer, Mofafahrer etc.): letzte Zahl im Feld links oben = seine Quote.
- ³ Falls dem Halter der Entlastungsbeweis nach Art. 59 Abs. 1 SVG gelingt, ist seine Haftungsquote = null. Die Quote gilt für den Fall, wo dieser Beweis misslingt.

Tab. 1: Tabelle DÄHLER/SCHAFFHAUSER, 34, bzw. NEF, 266.

- 53 Eine Verschuldenskompensation erfolgt – zumindest im Geltungsbereich der Gefährdungshaftung für Eisenbahnen – auch dann, wenn im konkreten Einzelfall eine über das normale Mass hinausgehende erhöhte Betriebsgefahr den Unfall mitverursacht hat. In einem solchen Fall unterbricht ein grobes Selbstverschulden ausnahmsweise die Haftung nicht bzw. wird ein geringfügiges Selbstverschulden des Fussgängers (teilweise) kompensiert.⁷⁴
- 54 Ebenso wird bei der Haftungsaufteilung zwischen Motorfahrzeughaltern (Art. 61 SVG) davon ausgegangen, dass der schuldlose Halter dann einen Teil des Schadens zu übernehmen hat, wenn sich die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs besonders stark ausgewirkt hat, oder wenn den allein schuldigen Halter nur ein geringfügiges Verschulden trifft.⁷⁵ Eine Verschuldenskompensation infolge erhöhter Betriebsgefahr setzt voraus, dass sich die erhöhte Betriebsgefahr konkret ausgewirkt hat.⁷⁶

⁷⁴ Siehe BGer, 5C.213/2004, 13.1.2006, E. 3.1 m.w.H.
⁷⁵ Vgl. BGE 123 III 274 E. 1a/bb sowie BGer, 4A_5/2014, 2.6.2014, E. 2.1, und 4C.3/2001, 26.9.2001, E. 2a/aa.
⁷⁶ Vgl. BGer, 4A_5/2014, 2.6.2014, E. 3.4.

In Analogie dazu ist bei einer Kollision zwischen einem Motorfahrzeug und einem Fussgänger davon auszugehen, dass eine erhöhte Betriebsgefahr ein leichtes Selbstverschulden des Fussgängers (teilweise) kompensiert. Es wäre nicht nachvollziehbar, weshalb eine erhöhte Betriebsgefahr lediglich bei der Haftung von Eisenbahnen, nicht aber bei der Haftung von Motorfahrzeugen die Kompensation eines geringfügigen Selbstverschuldens des Fussgängers rechtfertigt. 55

Eine erhöhte Betriebsgefahr wirkt sich im Vergleich zu einem Selbstverschulden eines Fussgängers schlimmer aus, da die Betriebsgefahr durch die Geschwindigkeit und das Gewicht des Fahrzeugs bestimmt wird. Das Energiepotenzial der bewegten Masse steht zudem in quadratischer Abhängigkeit zur Geschwindigkeit.⁷⁷ Hat sich eine erhöhte Betriebsgefahr demzufolge im konkreten Fall verwirklicht, wird ein leichtes Selbstverschulden des Fussgängers kompensiert bzw. ausnahmsweise eine Unterbrechung der haftungsbe gründenden Kausalität durch ein grobes Selbstverschulden ausgeschlossen. 56

b. Beim Haftungsanspruch des Fussgängers gegenüber dem Lenker

Der Lenker des Motorfahrzeugs haftet solidarisch mit dem Halter, sofern und soweit ihn ein Verschulden trifft. Der Lenker haftet dabei gemäss Art. 41 Abs. 1 OR und nicht gemäss Art. 58 Abs. 1 SVG. Bei einer Kollision eines Motorfahrzeugs mit einem Fussgänger ist deshalb, wenn der Fussgänger ein Verschulden zu vertreten hat, die im Geltungsbereich der Verschuldenshaftung entwickelte Praxis zur Reduktion der Haftungsquote direkt anwendbar. 57

Da der Lenker nicht auch für die Betriebsgefahr einzustehen hat, wäre es nicht gerechtfertigt, bei einem Selbstverschulden des Fussgängers gleichwohl eine uneingeschränkte Haftung zu bejahen. Das Bundesgericht belässt den kantonalen Gerichten bei der Beurteilung der Höhe der Reduktion infolge eines Selbstverschuldens ein weites Ermessen.⁷⁸ 58

Die Praxis lässt Klarheit vermissen, inwieweit im Geltungsbereich der Verschuldenshaftung eine Kompensation bei einem beiderseitigen Verschulden erfolgt. Mitunter hat das Bundesgericht es nicht beanstandet, wenn lediglich eine Reduktion um einen Drittel erfolgt ist, obwohl die geschädigte Person ein schweres Selbstverschulden zu vertreten und die haftpflichtige Person sich lediglich ein «noch leichtes bis höchstens mittleres Verschulden» anzulasten hatte.⁷⁹ 59

⁷⁷ Vgl. BGer, 4A_479/2009, 23.12.2009, E. 7.1.

⁷⁸ Statt vieler BGE 117 II 156 E. 3a.

⁷⁹ Vgl. BGer, 4C.148/2001, 6.6.2002, E. 4.5.

B. Haftungsansprüche des Fussgängers gegenüber dem kollidierenden Radfahrer

1. Allgemeines

- 60 Die Gefährdungshaftung von Art. 58 Abs. 1 SVG gilt nicht für Radfahrer. Diese haften nach den allgemeinen obligationenrechtlichen Grundsätzen der ausservertraglichen Deliktshaftung.⁸⁰ Kollidieren ein Radfahrer und ein Fussgänger, kann letzterer lediglich dann einen Schadenersatz- und Genugtuungsanspruch gegenüber dem Radfahrer geltend machen, wenn dieser die Kollision widerrechtlich und schuldhaft verursacht hat.⁸¹ Gemäss der objektiven Widerrechtlichkeitstheorie ergibt sich die Haftungsvoraussetzung der Widerrechtlichkeit entweder aus einem Erfolgs- oder einem Verhaltensunrecht.⁸²

2. Widerrechtlichkeit

- 61 Ein Erfolgsunrecht liegt dann vor, wenn die Verletzung oder Tötung eines anderen Menschen durch ein aktives Verhalten herbeigeführt worden ist.⁸³ In einem solchen Fall begründet die Verletzung bzw. die Tötung eine haftungsbegründende Vermutung, welche vom Verursacher durch den Nachweis eines Rechtfertigungsgrundes widerlegt werden kann. Dies bedeutet, dass Radfahrer im Verhältnis zu Fussgängern, welche sie aktiv verletzt oder getötet haben, grundsätzlich haftbar sind, sofern sie nicht einen Rechtfertigungsgrund nachweisen können.⁸⁴
- 62 Als Rechtfertigungsgründe anerkannt sind u.a. amtliche Befugnis, Notwehr oder Notstand. Ein rechtmässiges Verhalten ist ebenfalls als Rechtfertigungsgrund zu berücksichtigen. Beim Verhaltensunrecht schliesst ein rechtmässiges Verhalten eine Haftung von vornherein aus. Bei einer Kollision zwischen einem Radfahrer und einem Fussgänger stellt sich deshalb die grundsätzliche Frage, wann im Verhältnis zum Fussgänger ein rechtmässiges Verhalten des Radfahrers vorliegt.
- 63 Diese Frage stellt sich primär in den Konstellationen, in welchen sowohl Radfahrer als auch Fussgänger zur Benützung der fraglichen Verkehrsfläche, auf welcher sich die Kollision ereignet hat, berechtigt gewesen sind.⁸⁵ War der Radfahrer nicht zur Benützung der Verkehrsfläche berechtigt, hat er pflicht-

⁸⁰ Vgl. Art. 70 SVG.

⁸¹ Vgl. LANDOLT, Radfahrurfall, 45.

⁸² Vgl. LANDOLT, Radfahrurfall, 38.

⁸³ Statt vieler BGer, 4C.378/1999, 23.11.2004, E. 3.1.

⁸⁴ Vgl. BGE 115 II 15 E. 3a; LANDOLT, Radfahrurfall, 38.

⁸⁵ Vgl. zum Ganzen LANDOLT, Radfahrurfall, 38; Art. 52 OR; Art. 14 ff. StGB.

widrig gehandelt und haftet für den verursachten Personenschaden des Fussgängers.

Wie bereits dargelegt schweigt sich sowohl der Gesetz- als auch der Verordnungsgeber weitgehend über die im Verhältnis zwischen Radfahrer und Fussgänger geltenden Verhaltenspflichten aus. Mangels einer normativen Regelung hat der Richter im Rahmen der Lückenfüllung gegebenenfalls stellvertretend eine Verhaltenspflicht vorzusehen, wenn sich aus den allgemeinen strassenverkehrsrechtlichen Grundsätzen keine Antwort ergibt. Ist im jeweiligen Einzelfall von einer widerrechtlichen Verursachung der Verletzung oder Tötung des Fussgängers auszugehen, setzt die Haftung des Radfahrers sodann ein Verschulden voraus.⁸⁶ 64

3. Verschulden

Das pflichtwidrige Verhalten, welches Ursache für die Verletzung oder Tötung gewesen ist, muss dem fraglichen Radfahrer im Hinblick auf die gesamten Umstände des konkreten Einzelfalls vorwerfbar sein. Im Regelfall dürfte davon ausgegangen werden können, dass die Missachtung von fussgänger-spezifischen Verhaltenspflichten durch einen Radfahrer diesem persönlich zum Vorwurf gereichen. Wie bei der Haftung des Lenkers eines Motorfahrzeugs ist auch bei der Verschuldenshaftung des Radfahrers davon auszugehen, dass ein schweres Selbstverschulden des Fussgängers regelmässig eine Haftung ausschliesst, während ein leichtes Selbstverschulden lediglich einen Reduktionsgrund darstellt.⁸⁷ 65

4. Reduktion der Haftungsquote des Radfahrers

Auch bei einer Kollision zwischen einem Radfahrer und einem Fussgänger stellt sich die Problematik, wie einem Selbstverschulden des Fussgängers bzw. einem beiderseitigen Verschulden von Radfahrer und Fussgänger Rechnung zu tragen ist. In Analogie zur Reduktion der Haftungsquote bei der Haftung von Halter und Lenker ist auch bei der Haftung des Radfahrers grundsätzlich davon auszugehen, dass dessen Haftung sich angemessen reduziert, wenn der Fussgänger ein (erhebliches) Selbstverschulden zu vertreten hat. Haben sich sowohl der Radfahrer als auch der Fussgänger ein Verschulden anrechnen zu lassen, rechtfertigt es sich, eine teilweise Kompensation des (beiderseitigen) Verschuldens vorzunehmen. 66

⁸⁶ Vgl. LANDOLT, Radfahrurfall, 41 f.

⁸⁷ Vgl. BGE 132 III 249 E. 3.5; BSK UVG-BRUNNER/VOLLENEWEIDER, Art. 37 N 62.

- 67 Die Rechtsprechung hat sodann anerkannt, dass sich der Radfahrer auch eine Betriebsgefahr anzurechnen hat.⁸⁸ Entsprechend ist wie bei der Halterhaftung von einer Kompensation eines leichten Selbstverschuldens des Fussgängers durch die Betriebsgefahr des Radfahrers auszugehen, wenn sich diese konkret ausgewirkt hat. In der Literatur wird mitunter auch die Meinung vertreten, dass sich Fussgänger, welche fahrzeugähnliche Geräte benutzen, sich ebenfalls eine Betriebsgefahr anzurechnen haben.⁸⁹
- 68 MORENO geht sogar so weit, auch dann von einer Betriebsgefahr der Fussgänger auszugehen, wenn diese keine fahrzeugähnlichen Geräte benutzen, aber sich in sonstiger Weise gefährlich oder leichtsinnig verhalten. Diese Auffassung ist abzulehnen. Von einer eigentlichen Betriebsgefahr kann bei einem Fussgänger nur dann ausgegangen werden, wenn dieser ein fahrzeugähnliches Gerät benutzt, welches die Kollisionsgeschwindigkeit erhöht hat. In einem solchen Fall trägt die bewegte Masse des Fussgängers in der Regel dazu bei, dass sich die Auswirkungen einer Kollision mit einem Radfahrer verschlimmern.

IV. Literatur

Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU), Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2019, Bern 2020; Internet: <https://www.bfu.ch/de/die-bfu/medien/sinus-2020> → «SINUS 2020» (Abruf 5.12.2021).

BSK SVG-VERFASSER: Marcel Alexander Niggli/Thomas Probst/Bernhard Waldmann (Hrsg.), Basler Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz., Basel 2014.

BSK UVG-VERFASSER: Ghislaine Frésard-Fellay/Susanne Leuzinger/Kurt Pärli (Hrsg.), Basler Kommentar zum Unfallversicherungsgesetz, Basel 2019.

DÄHLER MANFRED, Verkehrsunfall – Haftung ganz einfach?, in: Personen-Schaden-Forum 2020, Zürich 2020, 15 ff.

DÄHLER MANFRED/SCHAFFHAUSER RENÉ, Verkehrsunfall – SVG-Haftung, in: Stephan Weber/Peter Münch (Hrsg.), Anwaltsbücher für die Praxis: Haftung und Versicherung, 2. A., Basel 2015, 593 ff.

FISCHER WILLI/LUTERBACHER THIERRY (HRSG.), Haftpflichtkommentar, Kommentar zu den schweizerischen Haftpflichtbestimmungen, Zürich 2016.

⁸⁸ Siehe z.B. JdT 1969 I 453.

⁸⁹ Vgl. MORENO, 5 f.

- JAUN MANUEL, Die haftpflicht- und privatversicherungsrechtliche Rechtsprechung des Bundesgerichts in den Jahren 2006–2011, ZBJV 2012, 484 ff.
- KAUFMANN MATHIAS/GRIFFEL ALAIN, Das Trottoir, SJZ 2020, 755 ff.
- LANDOLT HARDY, Rechte und Pflichten von behinderten Verkehrsteilnehmern, in: René Schaffhauser (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2013, Bern 2013, 289 ff. (zit.: Rechte).
- LANDOLT HARDY, Radfahrungsfall, Strassenverkehr 2014, 35 ff. (zit.: Radfahrungsfall).
- MORENO IGNACIO, Eine «Betriebsgefahr» für Fussgänger? – Fussgängerunfälle im Fokus, in: René Schaffhauser (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2015, Bern 2015, 1 ff.
- NEF JÜRIG, Betriebsgefahr und Verschulden bei Verkehrsunfällen standardisiert, HAVE 2014, 262 ff.
- PELLONI GIOVANNI, Die Grobfahrlässigkeit – Bedeutung in der Schadenpraxis, HAVE 2002, 262 ff.
- SEIDL EDIT, Fussgänger, Fahrräder, E-Bikes und Sportgeräte auf Trottoirs und Begegnungszonen, Strassenverkehr 2011, 71 ff.

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

Das **«Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2022»** umfasst 14 Beiträge aus den folgenden Gebieten:

- Verkehrsregeln und sonstige verkehrsrechtliche Vorschriften
- Privatrecht (Haftungs- und Versicherungsrecht)
- Straf- und Verwaltungsrecht zum SVG
- Verkehrsmedizin und Verkehrspsychologie
- Aspekte der Fahrautomatisierung

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

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

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

DIKE 

Leitung und Redaktion des Jahrbuchs
zum Strassenverkehrsrecht


EuropaInstitut
AN DER UNIVERSITÄT ZÜRICH

