

**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



Autonomes Einparkieren – Haftungsrechtliche Aspekte

WALTER FELLMANN / SIMON LEU*

Inhaltsverzeichnis

I. Ausgangslage.....	361
II. Haftung des Halters nach Art. 58 Abs. 1 SVG.....	362
A. Grundlagen der Haftung.....	362
B. Betrieb des Motorfahrzeugs.....	363
C. Haftung für Personen- und Sachschäden beim autonomen Einparkieren nach Art. 58 Abs. 1 SVG.....	364
III. Haftung des Halters gegenüber anderen Haltern nach Art. 61 SVG.....	366
A. Grundlagen der Haftung.....	366
B. Voraussetzungen der Haftung für Personenschaden nach Art. 61 Abs. 1 SVG.....	369
1. Einleitung.....	369
2. Betrieb mehrerer Motorfahrzeuge beim Unfall.....	369
3. Beteiligung des Geschädigten am eigenen Schaden.....	371
a. Überblick.....	371
b. Vermeintlicher Primat des Verschuldens.....	371
c. Sektorielle Verteilung der beteiligten Ursachen als Lösung.....	376
4. Kriterien für die Aufteilung des Schadens bei einem Unfall infolge autonomen Einparkierens.....	377
a. Überblick.....	377
b. Verschulden.....	377
c. Betriebsgefahr.....	380
d. Weitere besondere Umstände.....	382
C. Voraussetzungen der Haftung für Sachschaden nach Art. 61 Abs. 2 SVG.....	383
1. Überblick.....	383

* Prof. Dr. WALTER FELLMANN, Professor für Privatrecht an der Universität Luzern, Rechtsanwalt bei Fellmann Rechtsanwälte AG in Meggen (LU); MLaw SIMON LEU, Assistent an der Universität Luzern, Rechtsanwalt bei Fellmann Rechtsanwälte AG in Meggen (LU). – Beitrag im Anschluss an das an der 10. Zürcher Tagung zum Strassenverkehrsrecht vom 30.9.2021 von Prof. Dr. Walter Fellmann gehaltene Referat.

2. Verschuldenshaftung für Sachschäden	384
a. Verschulden des Halters	384
b. Verschulden einer Hilfsperson	384
3. Kausalhaftung für Sachschäden	385
IV. Haftung des Herstellers nach PrHG	385
A. Einleitung	385
B. Haftung des Herstellers nach PrHG	387
V. Literaturverzeichnis	392

Abstract

Nach Art. 3 Abs. 3^{bis} VRV muss der Führer das Parkierungsmanöver zwar überwachen und bei Bedarf abbrechen. Zur Begründung der zivilrechtlichen Haftung des Halters ist es jedoch grundsätzlich nicht erforderlich, dass dem Lenker ein Verstoß gegen Art. 3 Abs. 3^{bis} VRV vorzuwerfen ist, weil er das Parkierungsmanöver nicht genügend überwacht und beispielsweise trotz absehbarer Gefahr nicht abgebrochen hat. Es genügt, wenn zwischen dem Betrieb des Fahrzeugs und dem Schaden ein Kausalzusammenhang besteht. Wird daher beim autonomen Einparkieren durch den Betrieb des einparkenden Motorfahrzeugs ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht, haftet der Halter nach Art. 58 Abs. 1 SVG für den daraus entstandenen Schaden, soweit nicht die Tatbestandsvoraussetzungen des Art. 61 Abs. 1 SVG (Beteiligung mehrerer Motorfahrzeuge/körperliche Schädigung eines Halters) oder Art. 61 Abs. 2 SVG (Beteiligung mehrerer Motorfahrzeuge/Sachschaden eines Halters) erfüllt sind. Bei Anwendung von Art. 61 Abs. 1 und 2 SVG stellen sich hingegen viele neue Fragen, weil das Verschulden ein Kriterium für die Aufteilung des Personenschadens bzw. die Begründung der Haftung für den Sachschaden darstellt. Bei der Suche nach Antworten auf diese Fragen zeigt sich, dass Art. 3 Abs. 3^{bis} VRV letztlich einen kuriosen Kompromiss darstellt. Er gestattet zwar den Einsatz des Fahrzeugs im voll-automatischen Betrieb, überträgt dessen Überwachung aber dem (in solchen Dingen anerkannt beschränkten) menschlichen Intellekt des Fahrzeugführers. Wie dieser eine drohende Fehlfunktion oder eine andere Gefahr ohne die übliche Übernahmeaufforderung des Systems erkennen und abwenden soll, sagt das Gesetz aber nicht. Hier zeigt sich, dass – anders als bei analogen Produkten – sich der Hersteller autonomer digitaler Systeme in Bezug auf die Kontrolle von Schadensrisiken in einer Schlüsselposition befindet, weil nicht mehr der Lenker, sondern eine vom Hersteller entwickelte oder in den Verkehr gebrachte Software das selbstfahrende Automobil steuert. Der Hersteller ist also diejenige Person, welche eigentlich die Kontrolle über das Fahrverhalten ausübt. Es stellen sich daher auch Fragen nach der Haftung des Herstellers.

I. Ausgangslage

Nach Art. 31 Abs. 1 SVG muss der Führer das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Art. 3 Abs. 3 VRV konkretisiert dies mit Blick auf die Lenkung wie folgt: «Die Führer von Motorfahrzeugen und Fahrrädern dürfen die Lenkvorrichtung nicht loslassen.» In diesem Punkt sieht Art. 3 Abs. 3^{bis} VRV seit dem 1. Januar 2021 nun eine Ausnahme vor: «Bei Verwendung eines Einparkassistentensystems darf der Führer während des Parkierungsmanövers die Lenkvorrichtung loslassen und das Fahrzeug verlassen, sofern das Assistenzsystem dies vorsieht. Er muss das Parkierungsmanöver überwachen und bei Bedarf abbrechen.» Der vorliegende Beitrag befasst sich mit der Frage, wer haftet, wenn bei einem solchen Einparkieren ein Schaden entsteht.

Art. 58 SVG sieht vier verschiedene Haftungstatbestände vor: erstens die Gefährdungshaftung des Halters für die Folgen eines Unfalls, der durch den Betrieb seines Fahrzeugs verursacht wurde und bei dem ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht wurde, nach Art. 58 Abs. 1 SVG; zweitens die Verschuldenshaftung des Halters für die Folgen eines Verkehrsunfalls, der durch sein Fahrzeug veranlasst wurde, das sich aber nicht in Betrieb befand und in einwandfreiem Zustand war (Art. 58 Abs. 2 SVG, Variante 1); drittens die Kausalhaftung des Halters für die Folgen eines Verkehrsunfalls, der durch sein Fahrzeug veranlasst wurde, das sich wiederum nicht in Betrieb befand, aber eine fehlerhafte Beschaffenheit aufwies, die beim Unfall mitgewirkt hat (Art. 58 Abs. 2 SVG, Variante 2); und schliesslich viertens die Haftung des Halters nach Ermessen des Richters für Schäden infolge Hilfeleistung nach einem Unfall seines Fahrzeugs nach Art. 58 Abs. 3 SVG.¹

Für die Haftung eines Halters oder mehrerer Halter für die Folgen der Verletzung eines anderen Halters bei einem Unfall, an dem mehrere Motorfahrzeuge beteiligt waren, sieht *Art. 61 Abs. 1 SVG* insofern eine spezielle Regelung vor, als der Schaden, «den Haltern aller beteiligten Motorfahrzeuge nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens auferlegt [wird], wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen.»² Für die Haftung eines Halters oder mehrerer Halter für den Sachschaden eines anderen Halters sieht *Art. 61 Abs. 2 SVG* ebenfalls eine spezielle Regelung vor. Danach haftet ein anderer Halter nur, «wenn der

¹ FELLMANN, N 326. Die nachfolgenden Ausführungen basieren, soweit sie das bis anhin geltende Recht betreffen, weitgehend auf den Ausführungen des Erstautors in diesem Buch (FELLMANN, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. II). Sie werden überwiegend auch wörtlich wiedergegeben. Vgl. auch BSK SVG-PROBST, Art. 58 N 1 ff., N 245 ff. und N 260 ff.

² FELLMANN, N 446 ff., insbes. N 455 ff.; vgl. auch BSK SVG-PROBST, Vor Art. 58–62 N 5 und Art. 61 N 1 ff. und N 5 ff.

Geschädigte beweist, dass der Schaden verursacht wurde durch Verschulden oder vorübergehenden Verlust der Urteilsfähigkeit des beklagten Halters oder einer Person, für die er verantwortlich ist, oder durch fehlerhafte Beschaffenheit seines Fahrzeuges».³

- 4 Beim autonomen Einparkieren eines Fahrzeugs ist dieses in Betrieb, bis das Manöver abgeschlossen ist. Von den verschiedenen Haftungstatbeständen des Art. 58 SVG fällt daher nur *Art. 58 Abs. 1 SVG als Haftungsgrundlage* in Betracht. Denkbar ist, dass es bei einem autonomen Einparkieren zu einem Unfall kommt, an dem mehrere Motorfahrzeuge beteiligt sind, die alle in Betrieb sind. Zu prüfen ist daher auch eine Haftung nach *Art. 61 SVG*.

II. Haftung des Halters nach Art. 58 Abs. 1 SVG

A. Grundlagen der Haftung

- 5 Nach *Art. 58 Abs. 1 SVG* haftet der Halter für den Schaden, wenn «durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht» wird. Zur Begründung der Haftung genügt der Nachweis des *Kausalzusammenhangs* zwischen dem *Betrieb* des Motorfahrzeugs und dem *Schaden*. Das Gesetz verlangt weder ein Verschulden des Halters noch sonst eine Unregelmässigkeit oder Ordnungswidrigkeit, im Gegenteil: Der Halter haftet sogar für *Zufall*. Massgebend ist allein, dass der Schaden durch den Betrieb seines Motorfahrzeugs verursacht wurde. Art. 58 Abs. 1 SVG qualifiziert sich daher als *Gefährdungshaftung*.⁴
- 6 Der Gesetzgeber hat die Einführung dieser *Gefährdungshaftung* seinerzeit mit der Entwicklung des Verkehrs begründet, der gleich wie die Entwicklung der Industrie neue *Gefahren* geschaffen habe, *ohne* dass stets ein *greifbares Individualverschulden* festzustellen sei. Dafür solle billigerweise derjenige eintreten, der die vermehrten Gefahren geschaffen habe. Dies sei im Strassenverkehr der Motorfahrzeughalter. Er solle für einen verursachten Schaden auch ohne Nachweis eines persönlichen Verschuldens haften.⁵
- 7 In Bezug auf das Subjekt der Haftung, die Bestimmung des Halters und seiner Haftung für Fahrzeuglenker und Hilfspersonen nach Art. 58 Abs. 4 SVG ergeben sich beim autonomen Einparkieren eines Fahrzeugs im Sinn von Art. 3

³ FELLMANN, N 573 ff.; vgl. auch BSK SVG-PROBST, Art. 61 N 32 ff.

⁴ FELLMANN, N 175, m.w.H.; vgl. auch BSK SVG-PROBST, Vor Art. 58–62 N 5.

⁵ Botschaft des Bundesrates vom 12. Dezember 1930 an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, BBl 1930 II, 849 ff., 868; vgl. auch BSK SVG-PROBST, Vor Art. 58–62 N 2.

Abs. 3^{bis} VRV keine Besonderheiten. Dazu kann daher auf die diesbezügliche Lehre und Rechtsprechung verwiesen werden.⁶ Das Gleiche gilt für die Voraussetzung des Bestehens eines Personen- oder Sachschadens.⁷ Näher zu prüfen ist daher nur die weitere Voraussetzung, dass nämlich der Schaden auf den Betrieb eines Motorfahrzeugs zurückzuführen ist. Es geht also um die Frage, wann ein Fahrzeug in Betrieb ist und ob dieser Betrieb auch das autonome Einparkieren erfasst. Wenn diese Voraussetzung erfüllt ist, bleibt die Prüfung des Kausalzusammenhangs, nämlich die Frage, ob und wann zwischen dem Betrieb und dem Schaden ein Kausalzusammenhang besteht.

B. Betrieb des Motorfahrzeugs

Die Gefährdungshaftung des Art. 58 Abs. 1 SVG setzt voraus, dass der *Betrieb des Motorfahrzeugs* den Schaden verursacht hat. Diese Voraussetzung hat der Gesetzgeber aus Art. 37 Abs. 1 MFG übernommen. Das Bundesgericht erachtete diese Bedingung schon unter der Herrschaft dieses alten Rechts nur als erfüllt, wenn der schadenstiftende Unfall in seiner Gesamtheit betrachtet mit der besonderen Gefahr, die durch den *Gebrauch der maschinellen Einrichtungen* (Motor, Scheinwerfer usw.) des Motorfahrzeugs geschaffen wurde, zusammenhing.⁸ Es bejahte diesen Zusammenhang, wenn eine dem Betrieb des Motorfahrzeugs eigene Gefahr sich auswirkte, und verneinte ihn, wenn bloss anlässlich des Betriebs eines solches Fahrzeugs Schaden entstand.⁹

An dieser Rechtsprechung hielt das Gericht auch nach dem Inkrafttreten des SVG fest.¹⁰ Es legt also auch Art. 58 Abs. 1 SVG einen *maschinentechnischen Betriebsbegriff* zugrunde. Danach ist das Fahrzeug in Betrieb, wenn seine maschinellen Einrichtungen (Motor, Scheinwerfer etc.) im Zusammenhang mit der Fortbewegung in Gebrauch sind.¹¹ Nach dieser Rechtsprechung muss das schädigende Ereignis in seiner Gesamtheit betrachtet adäquate Folge der Gefahr sein, welche sich aus dem Gebrauch der maschinellen Einrichtungen des Fahrzeugs ergibt.¹²

Die Betriebsgefahr eines Motorfahrzeugs zeigt sich am besten, wenn es mit *laufendem Motor* (bzw. wegen des laufenden Motors) *in Fahrt* ist. Die Fort-

⁶ Vgl. etwa FELLMANN, N 211 ff., m.w.H.

⁷ Vgl. etwa FELLMANN, N 333 ff., m.w.H.

⁸ FELLMANN, N 361, mit Verweis auf BGE 88 II 455, 458.

⁹ FELLMANN, N 361, mit Verweis auf BGE 82 II 43, 47.

¹⁰ BGE 133 III 675, 682 f.; 107 II 269, 271 f.; 97 II 161, 164 ff.

¹¹ FELLMANN, N 362, mit Verweis auf BGE 97 II 161, 165; vgl. dazu auch BSK SVG-PROBST, Art. 58 N 155 ff.

¹² FELLMANN, N 362, mit Verweis auf BGE 133 III 675, 682 f.; 114 II 376, 378 ff.; 107 II 269, 271 f.; 97 II 161, 164 ff.; vgl. dazu auch BSK SVG-PROBST, Art. 58 N 155 ff.

bewegung durch den Motor ist der Regelfall des Betriebs.¹³ Auch bei einem *kurzen Anhalten (mit laufendem Motor)* bejahen Lehre und Rechtsprechung trotz fehlender Bewegung den Betrieb, sei es, dass der Lenker hält, um eine Kollision mit einem anderen Verkehrsteilnehmer zu verhindern, sei es, dass ihn eine Verkehrsregelung oder einfach die Verkehrslage zwingt, anzuhalten.¹⁴ *Steht das Fahrzeug still und ist auch der Motor abgestellt*, befindet es sich nach Auffassung des Bundesgerichts nach dem maschinentechnischen Betriebsbegriff zwar nicht mehr im Betrieb, da die maschinellen Einrichtungen, welche die dem Motorfahrzeugverkehr eigentümliche Gefahrenquelle darstellten, nicht mehr in Gang seien. Dies sei jedoch nicht entscheidend. Massgebend sei allein, ob das *Unfallereignis in seiner Gesamtheit betrachtet (noch) auf den Betrieb des Motorfahrzeugs zurückzuführen* sei.¹⁵

- 11 Es bedarf keiner längeren Begründung, dass sich ein *Motorfahrzeug*, das sich mittels seiner technischen Einrichtungen selbständig von einer Fahrspur *in eine Parklücke bewegt* und dabei entweder paralleles, senkrechtes oder schräges Einparken durchführt, *nach diesem maschinentechnischen Betriebsbegriff in Betrieb* ist.¹⁶ Verursacht das Fahrzeug bei diesem Manöver daher einen Personen- oder Sachschaden, hat der Halter nach Art. 58 Abs. 1 SVG dafür einzustehen.

C. Haftung für Personen- und Sachschäden beim autonomen Einparkieren nach Art. 58 Abs. 1 SVG

- 12 Wie in der Einleitung bereits ausgeführt wurde, genügt zur Begründung der Haftung des Halters nach Art. 58 Abs. 1 SVG der Nachweis des *Kausalzusammenhangs* zwischen dem *Betrieb des Motorfahrzeugs* und dem *Schaden*. Das Gesetz verlangt weder ein Verschulden des Halters noch sonst eine Unregelmässigkeit oder Ordnungswidrigkeit. Es kommt allein darauf an, ob der Schaden durch den Betrieb seines Motorfahrzeugs verursacht wurde.¹⁷
- 13 Nach Art. 3 Abs. 3^{bis} VRV muss der Führer das Parkierungsmanöver zwar überwachen und bei Bedarf abbrechen. Zur Begründung der zivilrechtlichen

¹³ NEF, 359.

¹⁴ FELLMANN, N 379, mit Verweis auf KELLER, 290 f.; NEF, 363; OFTINGER/STARK, *Haftpflichtrecht* Bd. II/2, § 25 N 355; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 939; BGE 113 II 323, 329; 110 II 423, 424 f.; 64 II 237, 240; vgl. dazu auch BSK SVG-PROBST, Art. 58 N 157 und N 159 f.

¹⁵ FELLMANN, N 379, mit Verweis auf BGE 64 II 237, 240; vgl. auch BGE 78 II 161, 163, und BGE 72 II 217, 222, wobei in diesen Urteilen der Betrieb verneint wurde; vgl. dazu auch BSK SVG-PROBST, Art. 58 N 159.

¹⁶ Vgl. PROBST, 29 f.

¹⁷ FELLMANN, N 175, m.w.H.

Haftung des Halters ist es jedoch *nicht erforderlich*, dass dem Lenker ein *Verstoß gegen Art. 3 Abs. 3^{bis} VRV* vorzuwerfen ist, weil er das Parkierungsmanöver nicht genügend überwacht und beispielsweise trotz absehbarer Gefahr nicht abgebrochen hat. Es genügt, wenn zwischen dem Betrieb des Fahrzeugs und dem Schaden ein Kausalzusammenhang besteht.

Wird daher beim autonomen Einparkieren durch den Betrieb des einparkenden Motorfahrzeugs ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht, haftet der Halter nach Art. 58 Abs. 1 SVG für den daraus entstandenen Schaden, soweit nicht die Tatbestandsvoraussetzungen des Art. 61 Abs. 1 SVG (Beteiligung mehrerer Motorfahrzeuge/körperliche Schädigung eines Halters) oder Art. 61 Abs. 2 SVG (Beteiligung mehrerer Motorfahrzeuge/Sachschaden eines Halters) erfüllt sind.¹⁸

Dass der Halter nach Art. 58 Abs. 4 SVG auch beim autonomen Einparkieren für das Verschulden des Fahrzeugführers und mitwirkender Hilfspersonen wie für eigenes Verschulden verantwortlich ist, versteht sich von selbst. Da der Halter mit der Haltung des Motorfahrzeugs die Gefahr in die Welt setzt, die von diesem Gefährt ausgeht, soll er nach Auffassung des Gesetzgebers für alle Folgen einstehen, die aus dessen Verwendung entstehen. Die Haftung nach Art. 58 Abs. 1 SVG schliesst daher eine Haftung für fremdes Verhalten ein, wenn dieses zum Betrieb führt oder sich auf den Betrieb auswirkt, der Schaden verursacht.¹⁹ Hat der (vom Halter verschiedene) Fahrzeugführer daher das Parkierungsmanöver unsorgfältig überwacht und es unterlassen, es rechtzeitig abzubrechen, muss sich der Halter dieses Verschulden als eigenes anrechnen lassen.

Indem Art. 58 Abs. 4 SVG eine Ausweitung der Haftung des Halters nur bei Verschulden des Fahrzeugführers oder mitwirkender Hilfspersonen vorsieht, greift der Wortlaut des Gesetzes freilich zu kurz. Nach herrschender Lehre und Rechtsprechung hat der Halter nämlich für jedes, auch nicht schuldhaftes Verhalten des Lenkers oder von Hilfspersonen einzustehen hat, wie dies dem Wesen einer Kausalhaftung entspricht.²⁰

¹⁸ Vgl. LOHMANN, *Automatisierte Fahrzeuge*, 268 f., 272 f., 279 und 281; PROBST, 26 ff., insbes. 32.

¹⁹ FELLMANN, N 261, m.w.H.; vgl. auch BSK SVG-PROBST, Art. 58 N 279 ff.

²⁰ FELLMANN, N 262, m.w.H.; vgl. auch BSK SVG-PROBST, Art. 58 N 280.

III. Haftung des Halters gegenüber anderen Haltern nach Art. 61 SVG

A. Grundlagen der Haftung

- 17 Nach Art. 61 Abs. 1 SVG wird der Schaden den Haltern aller beteiligten Motorfahrzeuge nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens auferlegt, wenn bei einem Unfall, an dem mehrere Motorfahrzeuge beteiligt sind, ein *Halter körperlich geschädigt* wird und nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen. «Für *Sachschaden* eines Halters haftet ein anderer Halter» nach Art. 61 Abs. 2 SVG «nur, wenn der Geschädigte beweist, dass der Schaden verursacht wurde durch Verschulden oder vorübergehenden Verlust der Urteilsfähigkeit des beklagten Halters oder einer Person, für die er verantwortlich ist, oder durch fehlerhafte Beschaffenheit seines Fahrzeuges.»²¹
- 18 In Art. 61 SVG befasst sich das Gesetz mit der «*gegenseitig schädigenden Einwirkung von Motorfahrzeugen*» und regelt Fragen, die sich in der Praxis sehr oft stellen, wenn Fahrzeuge zusammenstossen, aufeinander auffahren oder es zu einem Unfall kommt, weil ein Fahrzeug ein anderes zu einem gefährlichen Manöver veranlasst.²² Für solche Fälle statuiert Art. 61 SVG den Grundsatz: «Jeder Halter muss *einen Teil seines eigenen Schadens selbst tragen*, und nur der Rest wird ihm vom anderen Halter ersetzt.»²³ Hinter dieser Regel steht die Überlegung, dass sich in solchen Fällen nicht nur die Betriebsgefahr des Fahrzeugs, für die der andere Halter einzustehen hat, sondern auch die Betriebsgefahr des Fahrzeugs des Geschädigten ausgewirkt hat.²⁴ Wie im Folgenden zu zeigen sein wird, hat jedoch die Rechtsprechung des Bundesgerichts und die Gesetzesrevision von 1975 dieses Prinzip etwas ins Abseits gedrängt.²⁵
- 19 Das Gesetz ordnet diese Regelung unter der Marginalie «Schadenersatz zwischen Motorfahrzeughaltern» ein. In der Lehre wird *Art. 61 SVG* unter dem Titel «Kollision von Haftungen unter sich»²⁶ oder «Kollision von Motorfahrzeughalter-Haftungen»²⁷ diskutiert.²⁸ BREHM etwa meint: «Art. 61 regelt die

²¹ FELLMANN, N 446; vgl. auch BSK SVG-PROBST, Art. 61 N 2 f.

²² OFTINGER/STARK, Haftpflichtrecht Bd. II/2, § 25 N 635.

²³ OFTINGER/STARK, Haftpflichtrecht Bd. II/2, § 25 N 650 (Hervorhebungen hinzugefügt).

²⁴ OFTINGER/STARK, Haftpflichtrecht Bd. II/2, § 25 N 650; vgl. auch FELLMANN, N 447.

²⁵ FELLMANN, N 447.

²⁶ OFTINGER/STARK, Haftpflichtrecht Bd. II/2, § 25 N 626 ff.

²⁷ BREHM, N 726 ff.

²⁸ Vgl. etwa BSK SVG-PROBST, Art. 61 N 13 f.; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 1327 ff.; WEISSENBERGER, Art. 61 N 1.

Haftungskollision von Motorfahrzeughaltern.»²⁹ Nach der hier vertretenen Auffassung werden *Inhalt und Tragweite* des Art. 61 SVG mit dieser Bezeichnung *nur ungenügend erfasst*.³⁰

Wie soeben gezeigt wurde, regelt Art. 61 Abs. 1 SVG nämlich nicht nur die Kollision von Motorfahrzeughalter-Haftungen bei Personenschäden, sondern vor allem auch, *welchen Teil seines eigenen Schadens ein Halter selber tragen muss*. Dabei geht es nicht um Haftung, sondern um die Frage, für welche Gefahren ein Halter selbst einstehen muss, wenn sich ein Risiko realisiert und ihn selbst trifft. Es gibt Unfälle, für die ein Dritter haftet, bei denen sich aber auch eine *Gefahr* verwirklicht, *die dem Geschädigten zuzurechnen ist*.³¹ Die Bezeichnung dieses Problems als «Kollision von Haftungsarten» zielt an seinem Kern vorbei. Es geht in diesen Fällen nämlich nicht um eine Haftung des Geschädigten für den eigenen Schaden, sondern um die Zurechnung von Risiken, für deren Verwirklichung er selbst einzustehen hat und für die er als Kausalhaftpflichtiger haften würde, wenn ein Dritter geschädigt worden wäre.³²

Für die *Haftung der anderen Halter* gegenüber dem geschädigten Halter für den Personenschaden sieht Art. 61 Abs. 1 SVG keine besondere Regelung vor. *Anspruchsgrundlage* der Haftung ist und bleibt *Art. 58 Abs. 1 SVG*; Art. 61 Abs. 1 SVG ist also keine Haftungsnorm.³³ Mehrere Halter haften einem Halter, der einen Personenschaden erlitten hat, wie einem Dritten nach Art. 58 Abs. 1 SVG. Die Besonderheit des Art. 61 Abs. 1 SVG liegt darin, dass er nicht nur das *Aussenverhältnis*, sondern auch das *Innenverhältnis* regelt: Der Schaden wird «den Haltern aller beteiligten Motorfahrzeuge nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens auferlegt, wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen».³⁴ Aber auch das *Innenverhältnis* mehrerer ersatzpflichtiger Halter bei der Haftung gegenüber einem anderen Halter regelt das Gesetz in Art. 61 Abs. 1 SVG *nicht anders als bei der Haftung mehrerer Halter gegenüber einem Dritten*, der nicht Halter ist. Auch in diesem Fall wird der Schaden den Haltern aller beteiligten Motorfahrzeuge «nach Massgabe des

²⁹ BREHM, N 726.

³⁰ FELLMANN, N 448.

³¹ FELLMANN/KOTTMANN, N 2559 ff., m.w.H.

³² FELLMANN/KOTTMANN, N 2561 f., m.w.H.; FELLMANN, N 449.

³³ Vgl. BREHM, N 726 ff., der Art. 61 SVG unter dem Titel «Kollision von Motorfahrzeughalter-Haftungen (Art. 61 SVG)» behandelt; vgl. GSCHWEND, 53; HULLIGER, 118 («Art. 61 Abs. 1 SVG ist eine reine Kollisionsnorm») und 125; OFTINGER/STARK, *Haftpflichtrecht* Bd. II/2, § 25 N 635 ff.; BSK SVG-PROBST, Art. 61 N 11 und N 34; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 1327 ff.; a.M. KELLER, 321 ff., der die Auffassung vertritt, die gegenseitige Haftpflicht bestimme sich nach dem Verschulden.

³⁴ FELLMANN, N 450.

von ihnen zu vertretenden Verschuldens» auferlegt, «wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen» (Art. 60 Abs. 2 SVG).³⁵ Diese Regelung deckt sich wörtlich mit der Regelung in Art. 61 Abs. 1 SVG.³⁶

- 22 Dass dies alles erst auf den zweiten Blick erkennbar ist, liegt daran, dass der Gesetzgeber in Art. 61 Abs. 1 und 3 SVG die Regelung des *Aussenverhältnisses* – die Haftung der anderen Halter gegenüber dem geschädigten Halter und die Frage, welchen Teil des Schadens der geschädigte Halter selbst zu tragen hat – mit der Regelung des *Innenverhältnisses* der haftbaren anderen Halter *vermengt*. Dies erklärt sich aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes: Art. 61 Abs. 3 SVG, der die Solidarität mehrerer Halter gegenüber einem geschädigten Halter vorsieht und damit ein Aussen- und ein Innenverhältnis zwischen den Beteiligten begründete, wurde erst anlässlich der Revision des SVG vom 20. März 1975 in das Gesetz eingefügt.³⁷ Bis zu dieser Revision wurde die Haftung mehrerer Motorfahrzeughalter untereinander für einen Personenschaden nur durch Art. 61 Abs. 1 SVG geregelt, der die Verteilung des Schadens auf alle Halter zu gleichen Teilen vorsah, «sofern nicht die Umstände, namentlich das Verschulden, eine andere Schadenstragung rechtfertigen».³⁸ Nach Auffassung der Lehre begründete diese Bestimmung keine Solidarhaftung mehrerer Haftpflichtiger, sondern ordnete eine direkte Verteilung des Schadens im Aussenverhältnis an.³⁹
- 23 Eine *spezielle Regelung* der *Haftung* sieht Art. 61 Abs. 2 SVG allerdings für *Sachschäden* vor: «Für Sachschaden eines Halters haftet ein anderer Halter nur, wenn der Geschädigte beweist, dass der Schaden verursacht wurde durch Verschulden oder vorübergehenden Verlust der Urteilsfähigkeit des beklagten Halters oder einer Person, für die er verantwortlich ist, oder durch fehlerhafte Beschaffenheit seines Fahrzeuges.» Art. 61 Abs. 2 SVG ist nicht eine Kollisions-, sondern eine *Haftungsnorm*.⁴⁰
- 24 Art. 61 SVG befasst sich nicht mit dem Fall, dass durch das Zusammenwirken mehrerer Fahrzeuge eine *Person, die selbst nicht Halter ist*, geschädigt wird, etwa als blosser Lenker, als Eigentümer eines Fahrzeugs oder als Fussgänger. Bei einem solchen Unfall haften die beteiligten Halter dem Geschädigten

³⁵ Eingehend FELLMANN, N 560 ff.

³⁶ Vgl. HULLIGER, 150; vgl. auch GSCHWEND, 76; FELLMANN, N 451.

³⁷ Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 20. März 1975, in Kraft seit 1. August 1975 (AS 1975, 1257 ff., 1268, Art. 1; BBl 1973 II, 1173 ff., insb. 1225).

³⁸ Art. 61 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr (AS 1959, 679 ff.), in Kraft seit dem 1. Januar 1960 (AS 1959, 679 ff., insb. 715).

³⁹ STARK, 17 ff., 21; vgl. auch Botschaft des Bundesrates vom 14. November 1973 an die Bundesversammlung betreffend Änderung des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr, BBl 1973 II, 1173 ff., 1198; FELLMANN, N 452.

⁴⁰ FELLMANN, N 453 und 568; vgl. auch BSK SVG-PROBST, Art. 61 N 34.

nach Art. 58 Abs. 1 SVG. Im Aussenverhältnis haften sie ihm nach Art. 60 Abs. 1 SVG solidarisch. Im Innenverhältnis wird der Schaden nach Art. 60 Abs. 2 SVG «unter Würdigung aller Umstände» auf die beteiligten Haftpflichtigen verteilt, wobei mehrere Motorfahrzeughalter den Schaden nach «Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens» tragen, «wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen».⁴¹

B. Voraussetzungen der Haftung für Personenschaden nach Art. 61 Abs. 1 SVG

1. Einleitung

Art. 61 Abs. 1 SVG setzt voraus, dass «bei einem Unfall, an dem mehrere Motorfahrzeuge beteiligt sind, ein *Halter körperlich geschädigt*» wird. Für die Haftungsvoraussetzung des Personenschadens kann auf die bestehende Lehre und Rechtsprechung verwiesen werden.⁴² Im Zusammenhang mit dem autonomen Einparkieren stellen sich in diesem Punkt keine speziellen Fragen.

Hier zu beantworten ist hingegen die Frage, wann ein Unfall vorliegt, an dem *mehrere Motorfahrzeuge beteiligt* sind. Es geht vorab um die Frage, ob Art. 61 Abs. 1 SVG sowohl auf Fahrzeuge anwendbar ist, die im Zeitpunkt des Unfalls *in Betrieb* waren, wie auch auf solche, die *nicht in Betrieb* waren.

Kern von Art. 61 Abs. 1 SVG bildet die *Verteilung des Schadens* unter den beteiligten Haltern «nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens [...], wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen». Die Beantwortung der Frage, wie diese Verteilung zu bewerkstelligen ist, wenn es beim autonomen Einparkieren zu einem Unfall kommt, bildet demnach das Hauptthema der folgenden Ausführungen.

2. Betrieb mehrerer Motorfahrzeuge beim Unfall

Dem Gesetz lässt sich nicht entnehmen, was unter *Beteiligung mehrerer Motorfahrzeuge* an einem Unfall zu verstehen ist. In der Lehre ist daher umstritten, ob sich Art. 61 Abs. 1 SVG nur auf Motorfahrzeuge bezieht, die im Zeitpunkt des Unfalls *in Betrieb* waren,⁴³ oder ob auch Fahrzeuge erfasst wer-

⁴¹ FELLMANN, N 454.

⁴² Vgl. FELLMANN, N 458 ff., und die dortigen Verweise.

⁴³ So BREHM, N 728 ff.; KELLER, 395; WEISSENBERGER, Art. 61 N 3.

den, die, weil beispielsweise parkiert, ausser Betrieb waren.⁴⁴ Würde Art. 61 Abs. 1 SVG beide Kategorien erfassen, würde er Art. 58 Abs. 2 SVG ausschalten, sobald am Unfall mehrere Motorfahrzeuge beteiligt sind.⁴⁵

- 29 Das *Bundesgericht* scheint der Meinung zu sein, Art. 61 Abs. 1 SVG sei nur auf Fahrzeuge anwendbar, die im Zeitpunkt des Unfalls in Betrieb waren. In BGE 100 II 49 kam es jedenfalls zum Schluss, der Halter eines Motorfahrzeugs, das sich nicht in Betrieb befinde, aber durch den Betrieb eines anderen geschädigt werde, könne nach Art. 58 Abs. 1 SVG Ersatz verlangen, wenn ihm nach Art. 58 Abs. 2 SVG nichts vorzuwerfen sei.⁴⁶
- 30 Nach unserer Auffassung ist Art. 61 Abs. 1 SVG nur auf Fahrzeuge anwendbar, die im Zeitpunkt des Unfalls in Betrieb waren. Dafür spricht vor allem der Umstand, dass Art. 61 Abs. 1 SVG ausdrücklich die Betriebsgefahr als besonderen Umstand nennt, der bei der Verteilung des Schadens unter den beteiligten Haltern zu berücksichtigen ist, und nicht, wie Art. 58 Abs. 2 SVG, bloss die fehlerhafte Beschaffenheit.⁴⁷
- 31 Mit BREHM ist zudem festzuhalten, dass ein Fahrzeug, das sich *nicht in Betrieb* befindet, *keine besonderen Gefahren* schafft, die eine Gefährdungshaftung zu rechtfertigen vermöchten.⁴⁸ Dem hat der Gesetzgeber in Art. 58 Abs. 2 SVG durch die Schaffung einer speziellen Haftungsregelung Rechnung getragen. Der Halter haftet nur, «wenn der Geschädigte beweist, dass den Halter oder Personen, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden trifft oder dass fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeuges mitgewirkt hat».⁴⁹ Würde man daher die Haftung des Halters eines Motorfahrzeuges, das im Zeitpunkt des Unfalls nicht in Betrieb war, nur wegen der Beteiligung anderer Halter Art. 61 Abs. 1 SVG unterstellen, würde man seine Haftung gegenüber Art. 58 Abs. 2 SVG verschärfen, ohne dass dafür eine Rechtfertigung ersichtlich wäre. Art. 61 Abs. 1 SVG schafft nur in Bezug auf die Verteilung des Schadens, nicht aber in Bezug auf die Begründung der Haftung eine besondere Regelung.⁵⁰
- 32 Da Art. 61 Abs. 1 SVG als Spezialfall an Art. 58 Abs. 1 SVG anknüpft und daher nur auf Fahrzeuge anwendbar ist, die im Zeitpunkt des Unfalls in Betrieb waren, wirft die Frage, was ein «Unfall» im Sinn dieser Bestimmung ist, keine besonderen Probleme auf. Ein Unfall liegt vor, wenn – wie dies

⁴⁴ So GIGER, SVG Art. 61 N 1; GSCHWEND, 60; OFTINGER/STARK, Haftpflichtrecht Bd. II/2, § 25 N 639 und N 674; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 1328.

⁴⁵ FELLMANN, N 462 f.

⁴⁶ BGE 100 II 49, 51.

⁴⁷ FELLMANN, N 464.

⁴⁸ Vgl. BREHM, N 730.

⁴⁹ Vgl. etwa FELLMANN, N 424 ff., m.w.H.

⁵⁰ FELLMANN, N 465.

Art. 58 Abs. 1 SVG voraussetzt – «durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges ein Mensch getötet oder verletzt» wird.⁵¹

Für die Frage, wann ein *Motorfahrzeug in Betrieb* ist, kann auf die Lehre zu Art. 58 Abs. 1 SVG verwiesen werden.⁵² Art. 61 Abs. 1 SVG schafft in diesem Punkt keine zusätzlichen Probleme.

3. Beteiligung des Geschädigten am eigenen Schaden

a. Überblick

Nach Art. 61 Abs. 1 SVG wird bei der Beteiligung mehrerer Halter an einem Unfall «der Schaden den Haltern aller beteiligten Motorfahrzeuge nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens auferlegt, wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen». Art. 61 Abs. 1 SVG regelt damit *zwei Fragen*: erstens, welchen Teil seines Schadens der Geschädigte selbst übernehmen muss, und zweitens, welchen Teil jeder Ersatzpflichtige zu tragen hat.⁵³

Um die zweite Frage muss sich der Geschädigte nicht kümmern, da der Gesetzgeber erkannt hat, dass dies für ihn «die nachteilige Folge» hätte, dass er «jedem der schädigenden Halter einzeln den Streit [...] verkünden» müsste «und zwar je nur im Umfange des ihnen obliegenden Anteils».⁵⁴ Anlässlich der Revision des SVG im Jahr 1975 ergänzte er daher Art. 61 SVG durch den dritten Absatz: «Mehrere ersatzpflichtige Halter haften dem geschädigten Halter solidarisch.»⁵⁵

b. Vermeintlicher Primat des Verschuldens

Auch die Regel des Art. 61 Abs. 1 SVG, wonach «der Schaden den Haltern aller beteiligten Motorfahrzeuge nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens auferlegt» wird, «wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen», wurde anlässlich der Revision des SVG im Jahr 1975 neu in das Gesetz eingefügt.⁵⁶ In der ursprünglichen Fassung des SVG vom 19. Dezember 1958 lautete Art. 61 Abs. 1 wie folgt: «Wird bei einem Unfall, an dem mehrere Motorfahrzeuge beteiligt sind, ein Halter körperlich geschädigt, so wird der Schaden den Haltern al-

⁵¹ FELLMANN, N 466.

⁵² Vgl. etwa FELLMANN, N 355 ff., m.w.H.

⁵³ FELLMANN, N 468.

⁵⁴ Botschaft SVG 1973 (FN 39), 1198.

⁵⁵ FELLMANN, N 469; vgl. auch BSK SVG-PROBST, Art. 61 N 45.

⁵⁶ BG vom 20. März 1975, in Kraft seit 1. August 1975 (AS 1975, 1257 ff., 1268, Art. 1; BBl 1973 II, 1173 ff., insb. 1225).

ler beteiligten Motorfahrzeuge zu gleichen Teilen auferlegt, sofern nicht die Umstände, namentlich das Verschulden, eine andere Schadentragung rechtfertigen.» Das MFG vom 15. März 1932 hatte noch keine spezielle Regelung enthalten, sondern in Art. 39 bloss festgehalten: «Erleidet ein Halter durch einen anderen einen körperlichen Schaden, so richtet sich die Ersatzpflicht nach diesem Gesetz.»⁵⁷

- 37 Das *Bundesgericht* hatte sich in seiner Rechtsprechung zu Art. 39 MFG vom Grundsatz leiten lassen, bei ungefähr gleichen Betriebsgefahren sei der Schaden unter den beteiligten Haltern *nach dem Verschulden* aufzuteilen. Dies hatte zur Folge, dass der schuldlose Halter vom fehlbaren die Deckung des ganzen Schadens verlangen durfte und an den Schaden des letzteren nichts beitragen musste.⁵⁸ Diese Regel modifizierte das Gericht bloss insofern, als dem geschädigten Halter nicht nur *bei offensichtlichem Überwiegen der Betriebsgefahr* aufseiten des schuldlosen Schädigers wenigstens ein herabgesetzter Ersatzanspruch zustehen sollte, sondern auch dann, wenn das Verschulden des Geschädigten als ganz geringfügig erschien und ihm daher im Rahmen des Kausalablaufs nur eine äusserst untergeordnete Bedeutung zukam.⁵⁹
- 38 Den Kritikern seiner Rechtsprechung hielt das Bundesgericht entgegen, was die Verantwortlichkeit betreffe, wiege ein Verschulden immer schwerer als eine blossе Betriebsgefahr. «Einer *schuldhaft gesetzten Schadensursache* kommt im Gesamtzusammenhang des Kausalverlaufs regelmässig *grössere Bedeutung zu als einer Betriebsgefahr*; sie erscheint daher gewöhnlich als Hauptursache des Unfalls und steht daher als solche für die Beurteilung der Ersatzpflicht im Vordergrund. Die Erfahrung lehrt, dass trotz der Betriebsgefahr, die dem Fahrzeug des schuldlosen Schädigers innewohnt, ein Unfall ohne das schuldhafte Verhalten des geschädigten Halters, auch wenn dieses nicht geradezu als grobfahrlässig zu bewerten ist, überhaupt nicht eingetreten wäre oder doch mindestens weit weniger schwere Folgen gehabt hätte. Es wäre daher stossend, einen schuldlosen Halter wegen der von ihm gesetzten Betriebsgefahr auch nur teilweise ersatzpflichtig zu erklären gegenüber einem anderen Halter, der eine ungefähr gleichwertige Betriebsgefahr zu vertreten hat wie der Schädiger, und darüber hinaus durch ein schuldhaftes Verhalten zur Entstehung des Schadens beigetragen hat. Am Grundsatz, dass der geschädigte Halter bei auch nur leichtem Verschulden den Schaden allein zu tragen habe, ist daher festzuhalten.»⁶⁰

⁵⁷ FELLMANN, 470.

⁵⁸ BGE 68 II 116, 118 ff.; vgl. auch BGE 78 II 461, 464.

⁵⁹ FELLMANN, 471, mit Verweis auf BGE 84 II 304, 310 f.; vgl. auch BGE 86 II 51, 52.

⁶⁰ BGE 84 II 304, 310 f. (Hervorhebungen hinzugefügt); FELLMANN, 472.

Nach Inkrafttreten des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG) wurde die Rechtsprechung des Bundesgerichts indessen etwas schwankend.⁶¹ Es wurde nicht klar, welche Bedeutung das Gericht den verschiedenen Kriterien (Verschulden, Betriebsgefahr und weitere «besondere Umstände») bei der Verteilung des Schadens gab.⁶² Unklar war – mit den Worten von STEIN – insbesondere, «ob die vom nicht schuldigen Halter zu vertretende Betriebsgefahr dessen Schadenersatzanspruch gegen den (nicht grob) schuldhaft handelnden mitbeteiligten Halter zu ermässigen vermöge⁶³ oder ob der Alleinschuldige den ganzen Schaden tragen müsse⁶⁴». Um wenigstens unter sich Rechtssicherheit zu schaffen, vereinbarten die in der sogenannten *Unfalldirektoren-Konferenz (UDK)* zusammengeschlossenen Haftpflichtversicherungs-Gesellschaften daher, bei der Verteilung des Schadens unter Haltern der *Betriebsgefahr* nur dann Rechnung zu tragen, wenn sich diese bei einem Halter besonders stark konkretisiert habe oder wenn den allein schuldigen Halter nur ein geringfügiges Verschulden treffe.⁶⁶

In einem Urteil vom 29. Mai 1973 stellte sich das *Bundesgericht* dann – unter anderem unter Berufung auf die entsprechende Vereinbarung der Unfalldirektoren-Konferenz⁶⁷ – auf den Standpunkt, es sei auch unter der Herrschaft des SVG immer der Auffassung gewesen, dass den *konkreten Betriebsgefahren* im Rahmen der Gesamtverursachung nur eine *untergeordnete Bedeutung* zukomme, sobald die beteiligten Halter ein Verschulden treffe. In diesem Fall sei der Schaden in erster Linie nach ihrem Verschulden zu teilen.⁶⁸ Die Kritik⁶⁹ an der bundesgerichtlichen Rechtsprechung verkenne, dass die latente Betriebsgefahr, die mit jedem sich im Verkehr befindlichen Fahrzeug verbunden sei, nicht ausschlaggebend sein könne. Massgebend müssten vielmehr die Ursachen sein, auf die die Verwirklichung dieser latenten Gefahr im Einzelfall zurückzuführen sei. Bei den meisten Verkehrsunfällen sei diese Ursache aber – wenn von der mangelhaften Beschaffenheit der Fahrzeuge abge-

⁶¹ Vgl. allerdings BREHM, N 741 ff., der nachweist, dass das Bundesgericht nur selten vom Grundsatz abwich, dem Verschulden bei der Aufteilung des Schadens das Hauptgewicht zu geben.

⁶² BGE 97 II 259 (E. II/3 publiziert in: JdT 1972 I, 449 f., 450); 95 II 333, 344; 94 II 173, 177 ff.; BGer, 6.5.1971, wiedergegeben in BGE 99 II 93, 97.

⁶³ So das Bundesgericht in BGE 95 II 333 (Landolt), wo der schuldlose Halter mit 20% Schadensbeteiligung belastet wurde.

⁶⁴ So das Bundesgericht in BGE 84 II 304 (Ganahl) und BGE 99 II 93 (Meienberg), wo der Schuldige verurteilt wurde, den gesamten Schaden zu tragen.

⁶⁵ STEIN, 70.

⁶⁶ OSWALD, Ausgleich unter Motorfahrzeughaltern, 404; vgl. auch Botschaft SVG 1973 (FN 39), 1198 f.; FELLMANN, 473.

⁶⁷ BGE 99 II 93, 98.

⁶⁸ BGE 99 II 93, 97, m.w.H.

⁶⁹ Vgl. GREC, 110 und 115; MERZ, Privatrechtliche Rechtsprechung 1958, 475; OSWALD, Probleme der Haftpflicht, 22.

sehen werde – im schuldhaften Verhalten eines oder mehrerer Halter oder von Personen zu erblicken, für die ein Halter einzustehen habe; sonst entstünde eben trotz der vorhandenen Betriebsgefahr der Fahrzeuge kein Schaden. Es entspreche deshalb gesundem Rechtsempfinden, wenn der Halter, der durch erhebliches schuldhaftes Verhalten die Ursache dafür setze, dass sich die Betriebsgefahren von zwei Fahrzeugen auswirkten, im Verhältnis zum anderen Halter, den kein Verschulden treffe, den ganzen Schaden tragen müsse. Der Betriebsgefahr sei nur Rechnung zu tragen, wenn sie sich bei einem Halter besonders stark ausgewirkt habe oder wenn den allein schuldigen Halter nur ein geringfügiges Verschulden treffe.⁷⁰

- 41 Ursprünglich beabsichtigte der Bundesrat mit der Revision von aArt. 61 SVG, die er mit dem Vorentwurf vom 15. November 1972 einleitete, bloss die Einführung einer *Solidarhaftung*. Im Vernehmlassungsverfahren forderten die Automobilverbände und die Unfalldirektoren-Konferenz dann die Ausdehnung der Solidarhaftung auf Sachschäden. Ferner beantragte die Unfalldirektoren-Konferenz – offenbar vor dem Hintergrund der unter den Haftpflichtversicherern bereits getroffenen Absprachen – eine gesetzliche Regelung, wonach der Schaden den Haltern *nach Massgabe* des von ihnen zu vertretenden *Verschuldens* auferlegt werden solle, wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigten.⁷¹ Zwar erwuchs diesem Vorschlag im weiteren *Gesetzgebungsverfahren* Opposition, indem *Kritiker* den Einwand erhoben, es gelte an der Gefährdungshaftung festzuhalten und nicht zur Verschuldenshaftung zurückzukehren. Die Vertreter der Unfalldirektoren-Konferenz (UDK) vermochten diese Zweifel jedoch zu zerstreuen. Nach der Diskussion in den parlamentarischen Kommissionen hiessen National- und Ständerat jedenfalls den bereinigten Gesetzesentwurf in der heutigen Fassung ohne weitere Diskussion gut.⁷² Mit der Regelung, dass der Schaden den Haltern aller beteiligten Motorfahrzeuge nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens auferlegt werde, wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen, wollte der *Gesetzgeber* dem *Verschulden* *grössere Bedeutung* geben *als der Betriebsgefahr*. Gleiche Betriebsgefahren sollten daher vorweg kompensiert werden.⁷³ Das *Bundesgericht* schloss aus dieser Gesetzesänderung, ein Anspruch des fehlbaren Halters komme nur infrage, wenn die *Betriebsgefahr* aufseiten des schuldlosen Schädigers *offensichtlich überwiege* oder das Verschulden des Geschädigten so gering sei, dass ihm

⁷⁰ BGE 99 II 93, 97 f.; so allerdings im Ergebnis schon BGE 78 II 461, 464; 68 II 116, 122.

⁷¹ GEISELER, 81 f.; zur Entstehungsgeschichte vgl. auch OSWALD, Revision des Strassenverkehrsgesetzes, 265 ff.

⁷² GEISELER, 83 f., m.w.H.

⁷³ Botschaft SVG 1973 (FN 39), 1199.

im Rahmen des Kausalablaufs nur eine ganz untergeordnete Bedeutung zukomme.⁷⁴ An dieser Rechtsprechung hält das Bundesgericht *bis heute* fest. In BGE 123 III 274 bestätigte es nochmals ausdrücklich, nach Art. 61 Abs. 1 SVG sei das *Verschulden das primäre Kriterium der Haftungsaufteilung*. Dies bedeute, dass bei einseitigem erheblichem Verschulden der schuldhaft Halter grundsätzlich die volle Haftung zu übernehmen habe. Die Bedeutung des Verschuldens werde nur insoweit relativiert, als besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen könnten. Der schuldlose Halter habe daher einen Teil des Schadens zu übernehmen, wenn sich die Betriebsgefahr seines Fahrzeugs besonders stark ausgewirkt habe oder wenn den allein schuldigen Halter nur ein geringfügiges Verschulden treffe.⁷⁵

Der Erstautor hat die Rechtsprechung des Bundesgerichts, wonach ein Anspruch des fehlbaren Halters nur infrage komme, wenn die Betriebsgefahr aufseiten des schuldlosen Schädigers offensichtlich überwiege oder das Verschulden des Geschädigten so gering sei, dass ihm im Rahmen des Kausalablaufs nur eine ganz untergeordnete Bedeutung zukomme, in Bd. II des Schweizerischen Haftpflichtrechts kritisiert.⁷⁶ Wir sind der Meinung, dass dies mit der Natur einer Gefährdungshaftung nicht zu vereinbaren ist. Die Gefährdungshaftungen werden mit der Begründung gerechtfertigt, von bestimmten Vorrichtungen, Zuständen oder Tätigkeiten gehe erfahrungsgemäss eine besondere Gefährdung der Umwelt aus. Die Gefährdung komme dadurch zum Ausdruck, dass diese Tätigkeiten oder Einrichtungen besonders häufig zu Schäden führten und/oder besonders schwere Schädigungen verursachten. Die dabei auftretenden Gefahren seien auch unter Aufwendung grösster Sorgfalt nicht gänzlich beherrschbar; Schutzmassnahmen vermöchten Schäden nur in beschränktem Mass zu verhindern.⁷⁷ Eine moderne Gesetzesauslegung muss daher insbesondere der Erkenntnis Rechnung tragen, dass vor allem bei unbewusster Fahrlässigkeit – bei der der Vorwurf darauf beruht, dass der Haftpflichtige die Gefahr hätte erkennen müssen, sie aber nicht erkannt hat – der Verschuldensvorwurf mangelnder Willensanspannung nicht haltbar ist⁷⁸ und daher für eine sachgerechte Verteilung des Schadens auf mehrere Halter keine taugliche Grundlage schafft. Selbst bei bewusster Fahrlässigkeit ist die

⁷⁴ BGer, 23.10.1985, in: JdT 1986 I, 405 f.

⁷⁵ BGE 123 III 274, 278; vgl. auch BGer, 4C.3/2001, 26.9.2001, E. 2a/aa, und BGer, 4A_76/2009, 6.4.2009, E. 2; zur Entwicklung der Rechtsprechung vgl. auch BREHM, N 735 ff.

⁷⁶ FELLMANN, N 481 ff.; vgl. dazu auch BSK SVG-PROBST, Art. 61 N 15 f. und FN 27.

⁷⁷ Vgl. etwa REY/WILDHABER, N 1500; OFTINGER/STARK, Haftpflichtrecht Bd. II/2, § 24 N 21; Vgl. auch FELLMANN, N 481 und N 96 ff.

⁷⁸ JAUN, 172; zur Kritik am objektivierten Verschuldensbegriff vgl. auch FELLMANN/KOTTMANN, N 546 ff.

Orientierung am objektiv Gebotenen oft lebensfremd. Das belegen viele Verkehrsregeln des SVG exemplarisch.⁷⁹

- 43 Diese Kritik erhält im Zusammenhang mit der Frage nach der Haftung für autonomes Einparkieren zusätzliche Bedeutung, weil das Verschulden mit zunehmender Automatisierung des Fahrzeugs an Bedeutung verliert⁸⁰ bzw. die *Überwachungs- und Interventionspflicht* des Lenkers bei übersteuerbaren automatisierten Systems letztlich eine *Fiktion* bleibt.⁸¹

c. **Sektorielle Verteilung der beteiligten Ursachen als Lösung**

- 44 Eine vernünftige Lösung der unbefriedigenden Gesetzeslage schafft die Aufteilung des Schadens im Rahmen einer sektoriellen Verteilung der beteiligten Ursachen, wie dies OFTINGER/STARK vorgeschlagen haben. Danach sind alle rechtlich relevanten Ursachen in einem Kreis (100 %) darzustellen und jeder Ursache – ähnlich einem Kuchenstück – ein Sektor (z.B. 25 %) zuzuteilen. Hat ein Beteiligter mehrere rechtlich relevante Ursachen zu vertreten (z.B. die Betriebsgefahr und ein [zusätzliches] Verschulden), sind ihm mehrere Sektoren zuzuweisen. Eine solche Aufteilung soll verdeutlichen, dass die Vergrößerung eines Sektors oder die Einschubung eines zusätzlichen Sektors zur Verkleinerung aller oder einiger anderer Sektoren führt: Liegt beispielsweise ein zusätzliches Verschulden des Kausalhaftpflichtigen vor, reduzieren sich andere Sektoren, beispielsweise das vom Geschädigten zu vertretende Selbstverschulden.⁸²
- 45 HULLIGER tritt ebenfalls dafür ein, die *sektorielle Verteilung*, die er als die «überlegene Methode» bezeichnet,⁸³ auch im Bereich des Art. 61 Abs. 1 SVG anzuwenden. Jahrzehnte nach der Revision von 1975 sei der Wille des historischen Gesetzgebers nicht mehr sakrosankt. Zudem lasse der Wortlaut des Gesetzes die Methode der sektoriellen Verteilung zu. Die Betriebsgefahren der beteiligten Fahrzeuge könnten als «besondere Umstände» berücksichtigt werden. Bei der Aufteilung des Schadens habe daher jeder Halter, der eine Schadensursache zu vertreten habe, einen Teil seines eigenen und einen Teil des Schadens des anderen Halters oder der anderen Halter zu tragen. Den

⁷⁹ FELLMANN, N 493.

⁸⁰ Vgl. LOHMANN, *Automatisierte Fahrzeuge*, 279.

⁸¹ A.M. LOHMANN, *Automatisierte Fahrzeuge*, 271, wonach der Lenker auch nicht erkannte Systemgrenzen aufgrund seiner steten Überwachungspflicht erkennen und durch geeignete Massnahmen auffangen müsse, ansonsten ihm eine Sorgfaltspflichtverletzung vorgeworfen werden könne.

⁸² OFTINGER/STARK, *Haftpflichtrecht Bd. I*, § 9 N 12 ff.; vgl. auch OFTINGER/STARK, *Haftpflichtrecht Bd. II/2*, § 25 N 558 ff.; siehe dazu auch FELLMANN/KOTTMANN, N 2474 f.

⁸³ HULLIGER, 128.

Vorgaben des Gesetzes könne dadurch Rechnung getragen werden, dass man dem Verschulden ein erhöhtes Gewicht beimesse.⁸⁴

Diese Überlegungen müssen erst recht im Anwendungsbereich von Art. 3 Abs. 3^{bis} VRV gelten, wonach der Führer bei Verwendung eines Einparkassistentensystems während des Parkierensmanövers die Lenkvorrichtung loslassen und das Fahrzeug verlassen darf, sofern das Assistenzsystem dies vorsieht. Zwar trifft den Führer nach dieser Vorschrift die Pflicht, das Parkierensmanöver zu überwachen und bei Bedarf abubrechen. Ihm bei einem (fahrlässigen) Verstoß gegen diese Vorschrift in jedem Fall die Tragung des ganzen Schadens aufzubürden, geht nach unserer Auffassung jedoch nicht an. Dies gilt besonders, wenn eine unbewusste Fahrlässigkeit zur Diskussion steht, weil der Führer nicht oder wenigstens nicht mehr rechtzeitig erkannt hat, dass das Manöver zu einem Unfall führen wird.⁸⁵

4. Kriterien für die Aufteilung des Schadens bei einem Unfall infolge autonomen Einparkierens

a. Überblick

Der Personenschaden, der bei einem Unfall entsteht, an dem mehrere Motorfahrzeuge beteiligt sind, wobei eines oder mehrere davon im Begriff sind, autonom einzuparkieren, wird nach Art. 61 Abs. 1 SVG «den Haltern aller beteiligten Motorfahrzeuge nach Massgabe des von ihnen zu vertretenden Verschuldens auferlegt, wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen». Nach der hier vertretenen Auffassung sind dabei alle rechtlich relevanten Ursachen in einem Kreis (100 %) darzustellen und jeder Ursache – ähnlich einem Kuchenstück – ein Sektor (z.B. 25 %) zuzuteilen. Hat ein Beteiligter mehrere rechtlich relevante Ursachen zu vertreten (z.B. die Betriebsgefahr und ein [zusätzliches] Verschulden), sind ihm mehrere Sektoren zuzuweisen.⁸⁶

Im Folgenden ist auf die Bedeutung einzugehen, welche die einzelnen Kriterien im Zusammenhang mit einem autonomen Einparkieren haben.

b. Verschulden

Was unter einem *Verschulden* des Halters im Sinn von Art. 61 Abs. 1 SVG zu verstehen ist, sagt das Gesetz nicht. Nach unserer Auffassung gilt der gleiche

⁸⁴ HULLIGER, 130.

⁸⁵ Vgl. auch LOHMANN, *Automatisierte Fahrzeuge*, 227; PROBST, 53.

⁸⁶ OFTINGER/STARK, *Haftpflichtrecht* Bd. I, § 9 N 12 ff.; vgl. auch OFTINGER/STARK, *Haftpflichtrecht* Bd. II/2, § 25 N 558 ff.; siehe dazu auch FELLMANN/KOTTMANN, N 2474 f.

Verschuldensbegriff wie bei Art. 41 OR.⁸⁷ Auch das Verschulden nach Art. 61 Abs. 1 SVG ist daher *Vorwerfbarkeit*. Ein Verhalten ist im Sinn von Art. 61 Abs. 1 SVG schuldhaft, «wenn es dem Handelnden persönlich zum Vorwurf gereicht», weil «er in der gegebenen Situation anders hätte handeln sollen und auch können».⁸⁸ Der Vorwurf gründet sich darauf, dass er sich «unrichtig verhalten habe, obgleich es ihm, bei der nötigen Sorgfalt oder Aufmerksamkeit oder bei «gutem Willen», möglich gewesen wäre, sich richtig zu verhalten».⁸⁹ Für Einzelheiten kann auf die allgemeinen Ausführungen zum Haftpflichtrecht verwiesen werden.⁹⁰

- 50 Als Verschuldensformen sind (theoretisch) *Vorsatz*⁹¹ und *Fahrlässigkeit*⁹² denkbar. In der *Praxis* dürfte indessen *nur Fahrlässigkeit* vorkommen.⁹³ Wie bei Art. 41 OR ist die Fahrlässigkeit auch im Anwendungsbereich des Art. 61 Abs. 1 SVG als *Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt* zu definieren.⁹⁴ Für Einzelheiten, namentlich für die Frage, ob ein leichtes, mittleres oder ein schweres Verschulden vorliegt, ist auf die allgemeinen Ausführungen zum Haftpflichtrecht zu verweisen.⁹⁵
- 51 Wie bei anderen Unfällen im Anwendungsbereich des Art. 61 Abs. 1 SVG dürfte die Fahrlässigkeit des Halters meistens in der *Verletzung von Verkehrsregeln* liegen. Zur Diskussion stehen wird hier vor allem die Pflicht nach Art. 3 Abs. 3^{bis} VRV, das Parkierungsmanöver zu überwachen und bei Bedarf abbrechen. Der Grundsatz, von dem das Bundesgericht im Strafrecht ausgeht und wonach überall dort, wo «besondere Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, [...] sich das Mass der dabei zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften» bestimmt,⁹⁶ gilt auch im Haftungsrecht des SVG.⁹⁷
- 52 Beim autonomen Einparkieren ist es nach Art. 3 Abs. 3^{bis} VRV zwar zulässig, die Lenkvorrichtung loszulassen und das Fahrzeug zu verlassen. Wie eben erwähnt, muss der Führer das *Parkierungsmanöver* aber *überwachen* und *bei Bedarf abbrechen*. Verletzt er diese Verkehrsregel, ist auch haftpflichtrechtlich von einem Verschulden auszugehen.

⁸⁷ FELLMANN, N 511; Ebenso BREHM, N 14; DÄHLER/SCHAFFHAUSER, N 13.36; OFTINGER/STARK, Haftpflichtrecht Bd. II/2, § 25 N 481.

⁸⁸ LARENZ, 276.

⁸⁹ LARENZ, 276.

⁹⁰ Vgl. etwa FELLMANN/KOTTMANN, N 526 ff., m.w.H.

⁹¹ Vgl. etwa FELLMANN/KOTTMANN, N 559 ff., m.w.H.

⁹² Vgl. etwa FELLMANN/KOTTMANN, N 563 ff., m.w.H.

⁹³ OFTINGER/STARK, Haftpflichtrecht Bd. II/2, § 25 N 481.

⁹⁴ FELLMANN, N 512.

⁹⁵ Vgl. etwa FELLMANN/KOTTMANN, 563 ff., m.w.H.

⁹⁶ BGE 127 IV 34, 38.

⁹⁷ FELLMANN, N 513 f.; vgl. auch BREHM, N 14; DÄHLER/SCHAFFHAUSER, N 13.34; GSCHWEND, 27; OFTINGER/STARK, Haftpflichtrecht Bd. II/2, § 25 N 487 und N 495 ff.

Nach der hier vertretenen Auffassung stellt Art. 3 Abs. 3^{bis} VRV letztlich einen kuriosen Kompromiss dar. Er gestattet zwar den Einsatz des Fahrzeugs im vollautomatischen Betrieb, überträgt dessen *Überwachung* aber dem (in solchen Dingen anerkannt *beschränkten*) *menschlichen Intellekt* des Fahrzeugführers. Wie dieser eine drohende Fehlfunktion oder eine andere Gefahr ohne die übliche Übernahmeaufforderung des Systems erkennen soll, sagt das Gesetz nicht. Ereignet sich ein Unfall, wird der Vorwurf daher schnell bei der Hand sein, der Fahrzeugführer habe das Manöver nicht oder zu spät abgebrochen, sonst wäre es ja nicht zur Kollision gekommen. 53

Eine solche Begründung wäre vor allem bei *unbewusster Fahrlässigkeit* mit einem *richtig verstandenen Verschuldensvorwurf* nicht zu vereinbaren. Sie würde sich als reine Fiktion qualifizieren. Zwar verzichtet die Rechtsprechung bei unbewusster Fahrlässigkeit auf den Willensbezug zum verpönten Erfolg und begnügt sich mit dem Mangel an Willensanspannung, wie dies beim Schuldvorwurf der (bewussten) Fahrlässigkeit der Fall ist. Wie JAUN indessen zutreffend kritisiert, lässt sich darauf ein Vorwurf vernünftigerweise nicht abstützen. Dass das Fehlen eines bestimmten Willensakts vorwerfbar wäre, würde nämlich voraussetzen, dass der Betroffene in der konkreten Handlungssituation eine Vorstellung davon hätte, dass er aufmerksamer und sorgfältiger sein sollte, als er es tatsächlich sei, eine Voraussetzung, an der es beim unbewusst Fahrlässigen offenkundig fehle.⁹⁸ 54

Von klaren Situationen abgesehen, in denen der Fahrzeugführer den Schauplatz während laufendem Manöver beispielsweise verlässt und sich anderen Dingen als der Überwachung des Fahrzeugs zuwendet, wird man nur sehr zurückhaltend eine mangelhafte Überwachung des Fahrzeugführers als Unfallursache annehmen dürfen. In einem solchen Fall wird die strafrechtliche Sanktionierung eines Fehlverhaltens im Vordergrund stehen. Ob der Fahrzeugführer den Unfall wirklich hätte vermeiden können, wenn er seinen Pflichten nach Art. 3 Abs. 3^{bis} VRV nachgekommen wäre, ist eine andere Frage. Die haftpflichtrechtliche Kausalität eines solchen Fehlverhaltens bedarf jedenfalls einer speziellen Prüfung. 55

Soweit es auf ein Verschulden ankommt, hat der Halter nach Art. 58 Abs. 4 SVG auch für das Verschulden des Fahrzeuglenkers und allfälliger weiterer Hilfspersonen einzustehen.⁹⁹ 56

⁹⁸ JAUN, 172.

⁹⁹ FELLMANN, N 261 ff.

c. Betriebsgefahr

- 57 Als die *Betriebsgefahr* qualifiziert sich das *mit dem Betrieb* eines Motorfahrzeugs *verbundene Schädigungspotenzial*.¹⁰⁰ Nach Art. 61 Abs. 1 SVG ist die Betriebsgefahr nicht nur bei der Aufteilung des Schadens zwischen mehreren ersatzpflichtigen Haltern zu berücksichtigen, sondern auch bei der Festsetzung des Anteils, welchen der Geschädigte selbst zu tragen hat. Die Betriebsgefahr gilt somit als Umstand im Sinn von Art. 44 Abs. 1 OR, für den der Geschädigte einzustehen hat (Art. 62 SVG).¹⁰¹ Der Halter hat also nicht nur für die *Gefahr* einzustehen, mit welcher er die Umwelt, namentlich *andere Verkehrsteilnehmer*, gefährdet, sondern auch für die Risiken, welche er durch den Betrieb seines Motorfahrzeugs *selbst eingeht*.¹⁰²
- 58 Die Grösse der Betriebsgefahr wird durch das Betriebsgewicht des Fahrzeugs (Leergewicht + Gewicht der Zuladung), seine Geschwindigkeit im Kollisionsmoment und durch seine Struktursteifigkeit beeinflusst.¹⁰³ Am besten lässt sie sich in der kinetischen Energie $E_{\text{kin}} = \frac{1}{2} m \times v^2$ darstellen.¹⁰⁴
- 59 Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts verlangt die Berücksichtigung der Betriebsgefahr nach Art. 61 Abs. 1 SVG, dass diese sich besonders stark ausgewirkt habe.¹⁰⁵ Dies setze voraus, dass die eine Betriebsgefahr offensichtlich überwiege und zwischen den beteiligten Betriebsgefahren ein erheblicher bzw. markanter Unterschied bestehe.¹⁰⁶ Ob dies zutreffe, hänge jedoch *nicht* von der *abstrakten Gefahr* der Fahrzeuge nach ihrer Zugehörigkeit zu unterschiedlichen Kategorien ab. Vielmehr sei die *konkrete Gefahr*, die sich beim Unfall auf den Schaden ausgewirkt habe, massgebend. Dabei spielten namentlich *Geschwindigkeit, Gewicht, Lenkbarkeit* und *Stabilität* des Fahrzeugs eine Rolle.¹⁰⁷
- 60 Wie vorne ausgeführt wurde, überzeugt das Konzept des Gesetzgebers, das Grundlage dieser Rechtsprechung ist, nicht. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass das Bundesgericht ohne Gesetzesänderung von seiner Rechtsprechung abrücken wird. Damit lassen sich für den Einzelfall wenig Voraussagen machen. Massgebend wird sein, was Ursache des Unfalls ist. Hat bei einem Unfall Software eine Rolle gespielt, sind die Fragen nach dem Vorliegen eines Softwarefehlers und seiner Bedeutung für den Unfall zentral. Die Beantwortung

¹⁰⁰ FELLMANN, N 518; vgl. auch OFTINGER/STARK, Haftpflichtrecht Bd. II/2, § 25 N 345; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 1380.

¹⁰¹ BREHM, N 746.

¹⁰² FELLMANN, N 520; vgl. auch BREHM, N 784.

¹⁰³ PETER, 92 ff.

¹⁰⁴ FELLMANN, N 521.

¹⁰⁵ BGE 123 III 274, 278 f.; 99 II 93, 96 und 98.

¹⁰⁶ BGE 99 II 93, 96.

¹⁰⁷ BGer, 4C.3/2001, 26.9.2001, E. 2; vgl. auch BGE 123 III 274, 278 f.; 99 II 93, 97 f.

tung dieser Fragen ist bereits heute regelmässig sehr komplex; mit fortschreitender technologischer Entwicklung und bei Software mit künstlicher Intelligenz dürfte sie noch komplexer und unter Umständen gar unmöglich werden.¹⁰⁸ Dabei dürfte ein Problem darin liegen, dass sich nach Aussage von Fachleuten oft nicht rekonstruieren lässt, ob etwas und falls ja, was zur Fehlfunktion des Algorithmus geführt hat, die Ursache einer Kollision war. In der Tat ist anerkannt, dass künstliche Intelligenz spezifische Risiken birgt. Sie verknüpft Konnektivität, Autonomie und Datenabhängigkeit miteinander, um Aufgaben ohne oder mit nur geringer menschlicher Steuerung oder Aufsicht auszuführen. Auf künstliche Intelligenz gestützte Systeme können zudem ihre Leistung verbessern, indem sie aus Erfahrungen lernen.¹⁰⁹ Nach Meinung der Europäischen Kommission ist Konnektivität eine grosse Herausforderung für das traditionelle Sicherheitskonzept, da sie die Sicherheit des Produkts direkt beeinträchtigen und, sofern das Produkt gehackt werden kann, indirekt zu Sicherheitsbedrohungen führen und sich auf die Sicherheit der Nutzer auswirken kann.¹¹⁰ Auch die Autonomie des Systems birgt spezifische Risiken, da auf künstlicher Intelligenz beruhende unbeabsichtigte Ergebnisse Nutzern und Dritten Schaden zufügen können.¹¹¹ Ein weiteres Risiko liegt in der Datenabhängigkeit KI-gestützter Systeme. Um sicherzustellen, dass KI-gestützte Systeme und Produkte die vom Hersteller beabsichtigten Entscheidungen treffen, sind nämlich die Genauigkeit und die Relevanz der Daten von wesentlicher Bedeutung.¹¹² Schliesslich birgt auch die Opazität spezifische Gefahren. Sie ist ein weiteres wesentliches Merkmal vieler KI-gestützter Systeme. Sie kann dadurch entstehen, dass KI-gestützte Systeme ihre Leistung durch Lernen aus Erfahrung verbessern können. Dies kann zur Folge haben, dass der Entscheidungsprozess des Systems schwer nachvollziehbar ist. Man spricht vom sogenannten «Blackboxeffekt».¹¹³

Nach der hier vertretenen Auffassung sind diese Risiken eines (teil-)automatisierten Fahrzeugs Element der Betriebsgefahr, die dem Halter des im automatischen Betrieb fahrenden Autos zuzurechnen ist. Steht der Unfall damit

¹⁰⁸ Vgl. auch Europäische Kommission, Liability for Artificial Intelligence and other emerging digital technologies, Report from the Expert Group on Liability and New Technologies – New Technologies Formation, 28; Internet: https://ec.europa.eu/newsroom/dae/document.cfm?doc_id=63199 (Abruf 14.2.2022).

¹⁰⁹ Bericht der Europäischen Kommission vom 19. Februar 2020 an das Europäische Parlament, den Rat und den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss über die Auswirkungen künstlicher Intelligenz, des Internets der Dinge und der Robotik in Hinblick auf Sicherheit und Haftung, COM(2020) 64 final, 2; Internet: https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/report-safety-liability-artificial-intelligence-feb2020_de.pdf (Abruf 2.2.2022).

¹¹⁰ Bericht der Europäischen Kommission (FN 109), 6.

¹¹¹ Bericht der Europäischen Kommission (FN 109), 8.

¹¹² Bericht der Europäischen Kommission (FN 109), 10.

¹¹³ Bericht der Europäischen Kommission (FN 109), 11.

in Verbindung, hat das Verschulden hinter die derart erhöhte Betriebsgefahr zurückzutreten. Dies gilt auch gerade dann, wenn sich die Ursache aufgrund des Blackboxeffekts nicht erklären lässt.

d. Weitere besondere Umstände

- 62 Wie GEISSELER zutreffend feststellte, ist der Verweis auf die besonderen Umstände in erster Linie als Verweis auf das richterliche Ermessen zu verstehen. Der Schaden solle also nicht nach starren Regeln, sondern nach den konkreten Gegebenheiten aufgeteilt werden.¹¹⁴
- 63 Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts zählt beispielsweise der Verlust der Urteilsfähigkeit eines Fahrzeuglenkers oder die vom Halter nicht verschuldete *fehlerhafte Beschaffenheit* seines *Fahrzeugs* zu den besonderen Umständen im Sinn von Art. 61 Abs. 1 SVG.¹¹⁵
- 64 Der Begriff der *fehlerhaften Beschaffenheit* deckt sich mit jenem in Art. 59 Abs. 1 SVG. Ein Fahrzeug weist danach eine fehlerhafte Beschaffenheit auf, wenn es nicht in betriebssicherem und vorschriftsgemäsem Zustand und so beschaffen und unterhalten ist, dass der Lenker die relevanten Verkehrsregeln befolgen kann und das Fahrzeug Führer, Mitfahrende und andere Strassenbenützer nicht gefährdet (Art. 29 SVG).¹¹⁶ Im Fokus stehen üblicherweise Sicherheitsgurte, Reifen, Ladung, Bremsen, Licht oder Richtungsanzeiger.¹¹⁷ Eine fehlerhafte Beschaffenheit liegt aber auch vor, wenn ein *Konstruktionsfehler* vorliegt, weil das Fahrzeug nicht so oder aus jenem Material konstruiert ist, wie dies im Hinblick auf die Betriebs- und Verkehrssicherheit und seine Zweckbestimmung dem Stand der Technik entsprechen würde. Ferner wird eine fehlerhafte Beschaffenheit angenommen, wenn das Fahrzeug nicht so *ausgestattet und unterhalten* ist, wie es im Hinblick auf die Betriebs- und Verkehrssicherheit und seine Zweckbestimmung dem Stand der Technik entsprechen würde, oder wenn Vorrichtungen versagen.¹¹⁸ Zu denken ist im vorliegenden Zusammenhang natürlich auch an fehlerhafte Software.

¹¹⁴ GEISSELER, 97 f.

¹¹⁵ BGE 123 III 274, 279; vgl. auch GEISSELER, 98.

¹¹⁶ FELLMANN, N 686 f.

¹¹⁷ FELLMANN, N 688, m.w.H.

¹¹⁸ FELLMANN, N 444, unter Verweis auf OFTINGER/STARK, Haftpflichtrecht Bd. II/2, § 25 N 371; vgl. auch BREHM, N 243; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 1076.

C. Voraussetzungen der Haftung für Sachschaden nach Art. 61 Abs. 2 SVG

1. Überblick

Nach Art. 61 Abs. 2 SVG haftet für «*Sachschaden* eines Halters [...] ein anderer Halter nur, wenn der Geschädigte beweist, dass der Schaden verursacht wurde durch *Verschulden* oder vorübergehenden *Verlust der Urteilsfähigkeit* des beklagten Halters oder einer Person, für die er verantwortlich ist, oder durch *fehlerhafte Beschaffenheit seines Fahrzeuges*». Art. 61 Abs. 2 SVG definiert den *Begriff des Sachschadens* nicht. Inhalt und Bedeutung dieses Begriffs richten sich daher nach den Grundsätzen des Obligationenrechts (Art. 62 Abs. 1 SVG).¹¹⁹ Es kann auf die Lehre zum Haftpflichtrecht verwiesen werden.¹²⁰

Anders als bei Art. 61 Abs. 1 SVG handelt es sich bei *Art. 61 Abs. 2 SVG* nicht um eine Kollisionsnorm, sondern um eine *Haftungsnorm*. Art. 61 Abs. 2 SVG bestimmt, unter welchen Voraussetzungen ein Halter für den Sachschaden eines anderen Halters aufzukommen hat. Zur Frage, wie ein solcher Schaden unter mehreren haftpflichtigen Haltern aufzuteilen ist, schweigt sich das Gesetz hingegen aus, ebenso zur Frage, für welche Umstände der geschädigte Halter selbst einzustehen hat.¹²¹

Art. 61 Abs. 2 SVG *eliminiert die Betriebsgefahr* sowohl als Haftungsgrund wie auch als Bemessungsfaktor. Damit liegt ein qualifiziertes Schweigen des Gesetzgebers vor. Obwohl Art. 62 Abs. 1 SVG für die Bestimmung von Art und Umfang des Schadenersatzes auf die Grundsätze des Obligationenrechts verweist, darf die Betriebsgefahr nicht als Umstand, für den der Geschädigte eintreten muss, bei der Schadenersatzbemessung berücksichtigt werden.¹²² Hingegen ist es zulässig, den Schadenersatz gestützt auf Art. 43 Abs. 1 OR wegen geringem Verschulden des Haftpflichtigen¹²³ oder wegen Selbstver-

¹¹⁹ FELLMANN, N 567.

¹²⁰ FELLMANN/KOTTMANN, N 70 ff. (Schaden im Allgemeinen), N 228 ff. (Sachschaden) und N 2320 ff. (Berechnung des Sachschadens); vgl. auch HULLIGER, 133 ff.; zu spezifischen Fragen im Zusammenhang mit Sachschäden an Motorfahrzeugen vgl. LANDOLT, Haftpflichtrechtliche Ersatzpflicht für Autoschäden, 95 ff.; zu den damit verbundenen versicherungsrechtlichen Fragen vgl. DERSELBE, Versicherungsrechtliche Ersatzpflicht für Autoschäden, 136 ff.

¹²¹ FELLMANN, N 568, m.w.H.

¹²² FELLMANN, N 570; vgl. auch BAUR, 84; BREHM, N 893 f.; GREC, 116; HULLIGER, 145; OFTINGER/STARK, Haftpflichtrecht Bd. II/2, § 25 N 678; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 1346; STEIN, 72.

¹²³ FELLMANN, N 570; vgl. dazu eingehend FELLMANN/KOTTMANN, N 2418 ff., m.w.H.

schulden des Geschädigten im Sinn von Art. 44 Abs. 1 OR¹²⁴ herabzusetzen,¹²⁵ auch wenn diese Lösung nicht überzeugt.

- 68 Die Schaffung einer Verschuldenshaftung für Sachschäden ist ein *Missgriff des Gesetzgebers*. Diese Regelung fand sich schon in Art. 61 Abs. 2 MFG. Sie wurde anlässlich der Schaffung des SVG mit dem Hinweis «Für Sachschaden [...] eines Halters gilt, wie bisher, nur Verschuldenshaftung»¹²⁶ unverändert in Art. 61 Abs. 2 SVG übernommen. Es ist aber nicht nachvollziehbar, weshalb für Sachschäden eine andere Lösung gelten soll als für Personenschäden, obwohl sich in beiden Fällen die gleiche Betriebsgefahr realisiert. Sachgerechter wäre daher auch für Sachschäden eine *Kausalhaftung* des anderen Halters.¹²⁷

2. Verschuldenshaftung für Sachschäden

a. Verschulden des Halters

- 69 Wann ein Verschulden im Sinn von Art. 61 Abs. 2 SVG vorliegt, sagt das Gesetz nicht.¹²⁸ Wie der Begriff des Sachschadens¹²⁹ richten sich daher auch Inhalt und Bedeutung des Verschuldens nach den Grundsätzen des Obligationenrechts.¹³⁰ Für Einzelheiten, namentlich hinsichtlich des Verschuldens wegen eines Verstosses gegen Art. 3 Abs. 3^{bis} VRV, kann auf die vorstehenden Ausführungen zu Art. 61 Abs. 1 SVG verwiesen werden (N 49 vorne).
- 70 Für den Fall des vorübergehenden Verlusts der Urteilsfähigkeit sieht Art. 61 Abs. 2 SVG eine Regelung vor, die von der Lösung des Art. 54 Abs. 2 OR abweicht. Anders als bei Anwendung von Art. 54 Abs. 2 OR kann sich der Halter nach Art. 61 Abs. 2 SVG nicht mit dem Nachweis entlasten, dass der Zustand vorübergehender Urteilsunfähigkeit ohne sein Verschulden eingetreten ist.¹³¹

b. Verschulden einer Hilfsperson

- 71 Nach Art. 61 Abs. 2 SVG haftet der Halter für das Verhalten einer Person, für die er verantwortlich ist, nur, wenn diese ein Verschulden trifft. Weil das Gesetz die Haftung des Halters für Sachschäden anderer Halter bewusst ein-

¹²⁴ FELLMANN, N 570; vgl. dazu eingehend FELLMANN/KOTTMANN, N 2444 ff., m.w.H.

¹²⁵ FELLMANN, N 570; a.M. BREHM, N 896 ff.

¹²⁶ Botschaft des Bundesrates vom 24. Juni 1955 an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über den Strassenverkehr, BBl 1955 II, 1 ff., 48.

¹²⁷ FELLMANN, N 571; vgl. auch BREHM, N 891 f.; GREC, 117 f.; MERZ, Probleme des Haftpflichtrechts nach SVG, 109; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, N 1349; STEIN, 75.

¹²⁸ Vgl. BREHM, N 891.

¹²⁹ Siehe vorn N 65.

¹³⁰ FELLMANN, N 573; vgl. auch HULLIGER, 138.

¹³¹ FELLMANN, N 574.

schränkt, ist diese Regelung – anders als bei Art. 58 Abs. 4 SVG¹³² – wörtlich zu verstehen. Die Haftung des Halters setzt daher ein *Verschulden der Hilfsperson* voraus.¹³³

Für Einzelheiten, namentlich hinsichtlich des Verschuldens der Hilfsperson wegen eines Verstosses gegen Art. 3 Abs. 3^{bis} VRV, kann auf die vorstehenden Ausführungen zu Art. 61 Abs. 1 SVG verwiesen werden (N 49 vorne).

3. Kausalhaftung für Sachschäden

Misslingt der Nachweis eines Verschuldens, so haftet der andere Halter nur, wenn der Geschädigte beweist, dass der Schaden durch *vorübergehenden Verlust der Urteilsfähigkeit* des beklagten Halters oder einer Person, für die er verantwortlich ist, verursacht wurde oder durch *fehlerhafte Beschaffenheit* seines Fahrzeugs.¹³⁴

Was ein vorübergehender Verlust der Urteilsfähigkeit ist, sagt das Gesetz nicht. Es gelten daher die allgemeinen Grundsätze des ZGB und des OR.¹³⁵

Der Begriff der *fehlerhaften Beschaffenheit* nach Art. 61 Abs. 2 SVG deckt sich mit jenem nach Art. 58 Abs. 2 SVG.¹³⁶ Für Einzelheiten kann auf die vorstehenden Ausführungen zu Art. 61 Abs. 1 SVG verwiesen werden (N 64 vorne).

IV. Haftung des Herstellers nach PrHG

A. Einleitung

Es ist denkbar, dass Schaden entsteht, weil die technische Vorrichtung, die autonomes Parkieren erst ermöglicht, mangelhaft ist. In diesem Fall stellt sich die Frage nach der Haftung des Herstellers.

Wir müssen uns im Folgenden auf einige wenige Hinweise zur Produktheftung beschränken. Eine ausführliche Darstellung würde den Rahmen dieses Beitrags sprengen. Diese Hinweise rechtfertigen sich aber vor allem aufgrund der nachfolgenden Überlegungen.¹³⁷

¹³² Siehe vorn N 16; vgl. dazu auch FELLMANN, N 262.

¹³³ FELLMANN, N 580; vgl. auch HULLIGER, 138 f.

¹³⁴ FELLMANN, N 577.

¹³⁵ FELLMANN, N 583; vgl. auch HULLIGER, 139.

¹³⁶ FELLMANN, N 589.

¹³⁷ Bei der Darstellung dieser Überlegungen handelt es sich um einen Auszug aus dem Beitrag des Erstautors «Haftpflichtrecht im Zeichen der Digitalisierung», HAVE 2021, 105 ff., 109 f.

78 Es ist anerkannt, dass hinsichtlich der Gefährdungshaftung des Halters gegenüber Dritten nach Art. 58 Abs. 1 SVG der Einsatz (teil-)autonomer Motorfahrzeuge nichts an der heutigen Rechtslage ändert. Wird durch den Betrieb eines (teil-)autonomen Motorfahrzeugs ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht, so haftet der Halter nach der Gefährdungshaftung des Art. 58 SVG für den Schaden, unabhängig davon, ob der Schaden von einem gewöhnlichen oder von einem (teil-)autonomen Motorfahrzeug verursacht wurde.¹³⁸ Nach Art. 65 SVG hat der Geschädigte im Rahmen der vertraglichen Versicherungsdeckung ein Forderungsrecht unmittelbar gegen den Versicherer. Diese Regelung hat «eine gut geölte Maschine für den Ausgleich von Verkehrsunfallsschäden hervorgebracht, die die Entschädigung der Betroffenen sicherstellt.»¹³⁹ Zu Recht fordert daher WAGNER, an dem eingespielten System der Verkehrsunfallhaftung gerade auch für selbstfahrende Autos festzuhalten.¹⁴⁰ Gleichzeitig weist er aber ebenso richtig darauf hin, die Präventionsfunktion der Haftung verlange die Zurechnung der Schadenskosten zu demjenigen Akteur, der die Kontrolle über die Sicherheitseigenschaften und das Verhalten des Fahrzeugs innehat. Bei herkömmlichen Fahrzeugen sei dies das Duo aus Halter und Fahrer, bei selbstfahrenden Fahrzeugen sei es der Hersteller.¹⁴¹ Das Faszinosum einer sich selbst steuernden Maschine dürfe nämlich nicht vergessen machen, dass diese letztlich doch Menschenwerk sei. Anders als bei analogen Produkten sei der Hersteller autonomer digitaler Systeme in Bezug auf die Kontrolle von Schadensrisiken in einer Schlüsselposition. Zwar würden die technologischen Sicherheitseigenschaften analoger Produkte ebenfalls vom Hersteller definiert, über ihr «Verhalten» in einer konkreten Gefahrenlage entscheide jedoch massgeblich der Nutzer. Am Beispiel von Automobilen lasse sich der Unterschied besonders einfach demonstrieren: Bei einem herkömmlichen Fahrzeug bestimme der Fahrer über dessen Bewegung, Fahrtrichtung und Geschwindigkeit; ein selbstfahrendes Auto hingegen schliesse den Fahrer von jeder Einflussnahme aus und bestimme sein Fahrverhalten eben «selbst». Tatsächlich steure eine vom Hersteller entwickelte oder in den Verkehr gebrachte Software das selbstfahrende Automobil. Der Hersteller sei also diejenige Person, die – soweit möglich – die Kontrolle über das Fahrverhalten ausübe, während alle anderen Personen von dieser Kontrolle ausgeschlossen seien. Diene die Androhung von Schadenersatzpflichten der Verhaltenssteuerung im Sinne optimaler Prävention, ergebe sich daraus ohne Weiteres die haftungsrechtliche Zentralstellung des Produzenten autonomer digitaler Systeme. Haftung folge Kontrolle, d.h., dasjenige

¹³⁸ Vgl. etwa FELLMANN, *Haftpflicht beim Einsatz autonomer Fahrzeuge*, 38; LOHMANN, *Automatisierte Fahrzeuge*, 213 ff.; PROBST, 32 f.

¹³⁹ WAGNER, 731.

¹⁴⁰ WAGNER, 731.

¹⁴¹ WAGNER, 732.

Rechtssubjekt, das die Kontrolle ausübe, müsse primärer Adressat haftungsrechtlicher Normen sein.¹⁴²

Diese Auffassung überzeugt in allen Teilen. Was schon für die Einführung der Produkthaftung sprach, gilt erst recht im Zeitalter der Digitalisierung. Soweit industrielle Erzeugnisse mit Gefahren belastet sind, erscheint deren Zulassung nur dann als erträglich, «wenn der Produzent für die Schäden eintritt, die sich trotz aller zu ihrer Verhütung getroffenen Massnahmen nicht haben verhindern lassen. Es ist nämlich sachgerecht, denjenigen haften zu lassen der die Gefahrenquelle beherrscht und auf die Schadenverhütung und Gefahrenminderung einwirken kann.» Es ist «nicht zuletzt aus volkswirtschaftlichen Gründen richtig, dem Geschädigten den Schaden soweit als möglich abzunehmen und im Rahmen sozialer Solidarität auf möglichst viele Schultern zu verteilen. Der Unternehmer soll deshalb diese Risiken als Teil des Geschäftsaufwandes einkalkulieren und als Betriebskosten tragen müssen. Entscheidend ist dabei der Gesichtspunkt, dass derjenige, der die Gefahr beherrscht und nutzt, in der Lage ist, die Kosten des Risikos über den Preis unter eine Vielzahl von Kunden zu verteilen.»¹⁴³

Es ist daher sicherzustellen, dass der Haftpflichtversicherer des Halters auf den Hersteller (bzw. dessen Versicherung) regressieren kann. Ein erster Ansatz dürfte Art. 95c Abs. 2 des revidierten VVG vom 19. Juni 2020 bilden, der ein umfassendes Regressrecht des Versicherungsunternehmens vorsieht. Danach tritt das Versicherungsunternehmen im Umfang und zum Zeitpunkt seiner Leistung für die von ihm gedeckten gleichartigen Schadensposten in die Rechte des Versicherten ein.

B. Haftung des Herstellers nach PrHG

Nach Art. 1 Abs. 1 PrHG haftet der Hersteller für den Schaden, wenn ein fehlerhaftes Produkt dazu führt, dass (a.) eine Person getötet oder verletzt wird oder (b.) eine Sache beschädigt oder zerstört wird, die nach ihrer Art gewöhnlich zum privaten Gebrauch oder Verbrauch bestimmt und vom Geschädigten hauptsächlich privat verwendet worden ist.¹⁴⁴

Bei Sachschäden beschränkt Art. 1 Abs. 1 lit. b PrHG die Haftung des Herstellers allerdings auf Schäden an Sachen, «die nach ihrer Art gewöhnlich zum privaten Gebrauch oder Verbrauch bestimmt und vom Geschädigten hauptsächlich privat verwendet worden» sind. Eine erweiterte Haftung lässt

¹⁴² WAGNER, 724 f.; vgl. dazu auch FELLMANN, Haftpflichtrecht im Zeichen der Digitalisierung, 208 ff.

¹⁴³ FELLMANN, Produzentenhaftung in der Schweiz, 306.

¹⁴⁴ Vgl. dazu eingehend BSK OR I-FELLMANN, PrHG Art. 1 N 4 ff., m.w.H.

sich hier allenfalls aus Art. 55 OR herleiten.¹⁴⁵ Weiter haftet der Hersteller nicht für den Schaden am fehlerhaften Produkt (Art. 1 Abs. 2 PrHG). Erleidet daher beispielsweise ein Fahrzeug infolge eines Produktfehlers selbst einen Schaden, muss sich der Eigentümer an den Verkäufer halten und Gewährleistungsansprüche aus Kaufvertragsrecht geltend machen.

- 83 Neben dem Hersteller des Endproduktes haftet auch der Produzent eines Teilproduktes oder eines Grundstoffes. Ausserdem haftet jede Person, die sich als Hersteller ausgibt. Dem Hersteller gleichgesetzt wird der Importeur. Schliesslich haftet, mindestens subsidiär, auch noch der Lieferant. Mit dieser Regelung sollte eine möglichst lückenlose Haftungskette geschaffen werden.¹⁴⁶
- 84 Als Produkt im Sinne des PrHG gilt nach Art. 3 PrHG jede bewegliche Sache, auch wenn sie einen Teil einer anderen beweglichen Sache oder einer unbeweglichen Sache bildet.¹⁴⁷ Produkt kann daher auch ein (teil-)autonomes Motorfahrzeug sein.¹⁴⁸
- 85 Klar ist daher, dass ein Fahrzeug mit integrierter Software, die nicht einwandfrei funktioniert, im Sinn von Art. 4 PrHG fehlerhaft ist.¹⁴⁹ Nicht restlos geklärt ist hingegen, wie es sich verhält, wenn es um fehlerhafte Updates geht oder die Automatik des Fahrzeugs sich nach externen digitalen Informationen richtet, die Fehler aufweisen. Dazu lässt sich hier nur sagen, dass nach neuerer Lehre im Zusammenhang mit Software von einem weit verstandenen Produktbegriff auszugehen ist, nach dem Individualsoftware und Standardsoftware in jeder Form und unabhängig von der Art der Überlassung als *Produkte im Sinn des PrHG* zu qualifizieren sind.¹⁵⁰ Angesichts der Risiken, die mit der rasch fortschreitenden Digitalisierung, insbesondere im Bereich des sogenannten «Internets der Dinge», verbunden sind, bei dem sich Gegenstände durch den Einbau von Mikrochips ohne direkte menschliche Einwirkung über das Internet mit anderen Gegenständen und Computern untereinander koordinieren können, verdient allein diese Auffassung Zustimmung.¹⁵¹
- 86 Nach Art. 4 Abs. 1 PrHG ist ein Produkt fehlerhaft, wenn es nicht die Sicherheit bietet, die man unter Berücksichtigung aller Umstände zu erwarten

¹⁴⁵ BGer, 4C.307/2005, 25.1.2006, E. 2 f.; grundlegend BGE 110 II 456, 460 ff.; 64 II 254, 259 ff.

¹⁴⁶ BSK OR I-FELLMANN, PrHG Art. 2 N 1.

¹⁴⁷ Vgl. dazu eingehend BSK OR I-FELLMANN, PrHG Art. 3 N 1 ff., m.w.H.

¹⁴⁸ Vgl. eingehend BSK OR I-FELLMANN, PrHG Art. 3 N 1 ff., m.w.H.

¹⁴⁹ Vgl. FELLMANN, *Produktehaftung für Software*, 117.

¹⁵⁰ Vgl. FELLMANN, *Produktehaftung für Software*, 119; HANSENBERGER, *zivilrechtliche Haftung für autonome Drohnen*, 121; DERSELBE, *Haftung für Produkte mit lernfähigen Algorithmen*, N 14; HOLLIGER-HAGMANN, PrHG Art. 4 N 33 f.; REY/WILDHABER, N 1427; ROBERTO, *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, N 364; DERSELBE, *Haftpflichtrecht*, N 09.10; STRAUB, N 15 ff.; WERRO, N 627; WILDHABER, 39 f.

¹⁵¹ FELLMANN, 119.

berechtigt ist.¹⁵² Der Begriff des Produktfehlers ist der zentrale Ansatzpunkt für die Kausalhaftung des Herstellers. Dabei wird nicht auf die mangelnde Gebrauchsfähigkeit der Sache abgestellt. Da die Produkthaftpflicht nicht nur den Erwerber, sondern auch unbeteiligte Drittpersonen schützen will, ist vielmehr die Sicherheit des Produktes richtungsweisend.¹⁵³ Der Fehlerbegriff in Art. 4 PrHG stellt daher einen unbestimmten Rechtsbegriff dar. Welches Mass an Sicherheit eine Sache bieten muss, ist in jedem einzelnen Fall den Umständen gemäss nach objektiven Kriterien zu entscheiden.¹⁵⁴ Entscheidend ist, welches Mass an Sicherheit eine verständige Person in Kenntnis und bei Abwägung aller relevanten Umstände für erforderlich hält.¹⁵⁵

Im Zusammenhang mit dem Einsatz künstlicher Intelligenz in einem Fahrzeug stellen sich allerdings zusätzliche Fragen. Vorab ist dem Einwand zu begegnen, der Verbraucher könne unter Berücksichtigung aller Umstände nicht davon ausgehen, Software sei fehlerfrei, weil Softwarefehler statistisch unvermeidbar seien. Wie der Erstautor bereits in seinem Beitrag zur Produkthaftung für Software ausgeführt hat, mag es zwar sein, dass bei komplexer Software *aus Sicht des Informatikers* gewisse Fehler unvermeidbar sind. Nach Art. 5 Abs. 1 lit. e PrHG wird der Hersteller von der verschuldensunabhängigen Haftung gemäss Art. 1 PrHG jedoch nur befreit, wenn «der Fehler nach dem Stand der Wissenschaft und Technik im Zeitpunkt, in dem das Produkt in Verkehr gebracht wurde, nicht erkannt werden konnte». Schon STRAUB wies zu Recht darauf hin, dass nach der Statistik die völlige Elimination aller Fehler zwar möglicherweise ausgeschlossen sei, der *einzelne Fehler* aber ohne Weiteres *erkennbar* und damit auch *vermeidbar* gewesen wäre, weshalb in solchen Fällen kein Entwicklungsrisiko im Sinn von Art. 5 Abs. 1 lit. e PrHG vorliege.¹⁵⁶ 87

Ebenso wenig sind deswegen bei Software die berechtigten Sicherheitserwartungen im Sinn von Art. 4 Abs. 1 PrHG generell herabgesetzt. Der Konsument darf nämlich bei jedem Produkt eine gewisse *Basissicherheit* erwarten, die nicht einmal durch ausdrückliche Gefahrenhinweise herabgesetzt werden kann. Weist ein Erzeugnis, etwa wegen Softwarefehlern in der Steuerung, *all-* 88

¹⁵² Vgl. eingehend BSK OR I-FELLMANN, PrHG Art. 4 N 2 ff.

¹⁵³ BSK OR I-FELLMANN, PrHG Art. 4 N 1.

¹⁵⁴ BSK OR I-FELLMANN, PrHG Art. 4 N 2, m.w.H.

¹⁵⁵ BSK OR I-FELLMANN, PrHG Art. 4 N 3, m.w.H.

¹⁵⁶ STRAUB, N 45; a.M. LOHMANN, *Automatisierte Fahrzeuge*, 343 ff., die eine Entlastung wegen Vorliegens eines Entwicklungsrisikos für denkbar hält und daher für die Einführung einer Haftung für Entwicklungsrisiken analog Art. 5 Abs. 1^{bis} PrHG plädiert; vgl. auch DIESELBE, *Roboter als Wundertüten*, 158.

gemeine Sicherheitsrisiken auf, kann keine Form der Darbietung diese Fehler beseitigen.¹⁵⁷

- 89 Dies gilt erst recht bei *Produkten mit hohem Schädigungspotenzial*.¹⁵⁸ Wird eine Software zu einem bestimmten Gebrauch entwickelt, etwa zur Steuerung von medizinischen Geräten oder von Fahrzeugen, dürfen an ihre Fehlerfreiheit keine geringeren Anforderungen gestellt werden als bei anderen Produkten. Ist die *Software* für den vorgesehenen Gebrauch nicht geeignet, weil sie *unzuverlässig* ist, darf sie dafür nicht eingesetzt werden.¹⁵⁹ Kommt sie dennoch zum Einsatz, ist sie *fehlerhaft*, weil sie nicht die Sicherheit bietet, die man nach Art. 4 Abs. 1 PrHG unter Berücksichtigung aller Umstände zu erwarten berechtigt ist. In der Tat kam das Bundesgericht in BGE 139 II 534, 539 f. zum Schluss, zwar sei ein Produkt nach Art. 4 Abs. 1 PrHG nur fehlerhaft, wenn es nicht die Sicherheit biete, die man unter Berücksichtigung aller Umstände zu erwarten berechtigt sei. Nach Lehre und Rechtsprechung beziehe sich die Sicherheit des PrHG nur auf die Sicherheit des Produkts selber, nicht auf seine Gebrauchstauglichkeit.¹⁶⁰ Diese sei nicht Thema der Produkthaftung, sondern der Sachmängelgewährleistung. In der Praxis gebe es freilich Produkte, bei denen Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit eng zusammenhängen, nämlich dort, wo der Gebrauchswert des Produkts gerade in der Abwehr von Schäden liege. Die herrschende Lehre nehme daher an, dass in solchen Fällen ein Funktionsmangel zugleich ein Fehler (d.h. Sicherheitsmangel) sei, sofern es die Konsumenten aufgrund der vom Hersteller erweckten Erwartungen unterliessen, ein anderes, wirkungsvolles Produkt einzusetzen.¹⁶¹
- 90 Eine allfällige statistische Unvermeidbarkeit von Softwarefehlern setzt daher die berechtigten Sicherheitserwartungen nach Art. 4 Abs. 1 PrHG nicht grundsätzlich herab.¹⁶²
- 91 Wie der Erstautor ebenfalls bereits in seinem Beitrag zur Produkthaftung für Software ausgeführt hat,¹⁶³ diskutiert die Lehre im Zusammenhang mit dem Einsatz lern- und entscheidungsfähiger Algorithmen, die es *Software* in

¹⁵⁷ FELLMANN, Produkthaftung für Software, 120; BSK OR I-FELLMANN, PrHG Art. 4 N 15; vgl. auch STRAUB, N 47.

¹⁵⁸ LOHMANN, Automatisierte Fahrzeuge, 328.

¹⁵⁹ HESS, PrHG Art. 4 N 146; vgl. auch GRAF VON WESTPHALEN, § 47 N 45; LOHMANN, Automatisierte Fahrzeuge, 328 f.; DIESELBE, Roboter als Wundertüten, 158.

¹⁶⁰ BGE 137 III 226, 232.

¹⁶¹ Vgl. dazu auch KLETT/VERDE, 53; zum Ganzen FELLMANN, Produkthaftung für Software, 120 f.

¹⁶² FELLMANN, Produkthaftung für Software, 121; vgl. LOHMANN, Automatisierte Fahrzeuge, 328 f.; DIESELBE, Roboter als Wundertüten, 158; STRAUB, N 47.

¹⁶³ FELLMANN, Produkthaftung für Software, 121 ff.

unstrukturierten Einsatzbereichen¹⁶⁴ erlauben, auf *unvorhergesehene Situationen* zu reagieren, die Frage, ob Software im Sinn von Art. 4 PrHG fehlerhaft ist, wenn deren (neu) erlerntes Verhalten zu einem Schaden führt.

HÄNSENBERGER will danach unterscheiden, ob der Schaden auf einen Produktfehler zurückzuführen ist oder auf den gewollten *selbständigen Entscheidungsbereich* der lernfähigen Algorithmen. Als Produktfehler qualifiziert er Defekte oder Fehlfunktionen von Komponenten des Produkts (z.B. überhitzender Akku, Lötfehler etc.) oder Programmierfehler der Software. Demgegenüber liegen nach seiner Meinung *blasse Fehlentscheidungen* vor, falls die Software bei der Auswahl zwischen Alternativen dasjenige Verhalten wähle, das zu einem Schaden führe. Liege die getroffene Entscheidung innerhalb des vom Hersteller *gewollten Handlungsspielraums des lernfähigen Algorithmus*, könne von einem Fehler am Produkt nämlich keine Rede sein. Der Handlungsspielraum sei gerade eine Voraussetzung für den Betrieb und ergebe sich insbesondere aus dem deklarierten Grad der Selbständigkeit des Produkts in Bezug auf sein definiertes Einsatzgebiet. Bei lernfähigen Algorithmen könne eine Produkthaftung nur infrage kommen, wenn z.B. die Softwarearchitektur, die den Entscheidungsprozess ermögliche, fehlerhaft und nicht ausreichend geprüft worden sei.¹⁶⁵

LOHMANN vertritt demgegenüber die Meinung, für die Bewertung einer Fehlerhaftigkeit sei entscheidend, ob das Produkt bei Inverkehrbringen die Sicherheit geboten habe, die man unter Berücksichtigung aller Umstände zu erwarten berechtigt gewesen sei. Zur Konkretisierung des Fehlerbegriffs im Zusammenhang mit Robotern könne das aus der Informationstechnologie bekannte Problem statistisch unvermeidbarer Softwarefehler herangezogen werden. Die *Unvermeidbarkeit* führe bei Softwarefehlern *nicht* dazu, dass die *Sicherheitserwartungen herabgesetzt* würden. Gleiches müsse angesichts des teilweise erheblichen Schädigungspotentials auch für *lern- und entscheidungsfähige Roboter* gelten. Der Hersteller hafte damit im Grundsatz verschuldensunabhängig *auch für aus der Lernfähigkeit resultierende Schäden* nach Art. 1 PrHG.¹⁶⁶

Als denkbar erachten LOHMANN/MÜLLER-CHEN (bei selbstlernenden Fahrzeugen) hingegen eine *Entlastung nach Art. 5 Abs. 1 lit. b PrHG*. Der Hersteller müsse aber die erforderlichen konstruktiven Sicherheitsmassnahmen

¹⁶⁴ Zur Unterscheidung zwischen einem strukturierten und einem unstrukturierten Einsatzbereich von Computern vgl. LOHMANN, *Roboter als Wundertüten*, 154 f.

¹⁶⁵ HÄNSENBERGER, *zivilrechtliche Haftung für autonome Drohnen*, 122 ff.; DERSELBE, *Haftung für Produkte mit lernfähigen Algorithmen*, N 9 ff., insbes. N 23; so offenbar auch WIDMER LÜCHINGER, 11.

¹⁶⁶ LOHMANN, *Roboter als Wundertüten*, 158; vgl. auch DIESELBE, *Automatisierte Fahrzeuge*, 328 f.; LOHMANN/MÜLLER-CHEN, 55.

treffen und jedenfalls die bekannten unerwünschten Ausgabereaktionen des Systems ausschliessen. Habe er die nötige Sorgfalt walten lassen, könne sich der Hersteller u.U. entlasten, wenn sich der Programmcode dennoch fehlerhaft weiterentwickle oder das Fahrsystem trotz einwandfreiem Programmcode eine falsche Entscheidung treffe.¹⁶⁷

- 95 Nach der vom Erstautor bereits im Basler Kommentar¹⁶⁸ und im Beitrag über die Produkthaftung für Software vertretenen Auffassung ist eine *Entlastung des Herstellers nach Art. 5 Abs. 1 lit. b PrHG fraglich*. Diese Bestimmung hat vorab Sicherheitsmängel im Auge, die sich infolge *unsachgemässer oder zweckwidriger Verwendung* des Produkts einstellen. Eine Entlastung bei Konstruktionsfehlern, welche die Sicherheit von der Fertigung an auf Dauer beeinträchtigen, ist hingegen nicht möglich.¹⁶⁹ Dies gilt auch bei Schäden, die aus einer (zwar unabsehbaren) autonomen Fehlentwicklung entstehen, die aber auf die vom Hersteller programmierte Lernfähigkeit zurückzuführen sind. Weil das Risiko eines «Fehlentscheids» der Software keineswegs Ergebnis eines schicksalhaften Verlaufs ist, wie er bei menschlichen Entscheidungen vorkommen und beispielsweise die Haftung des Geschäftsherrn für eine Hilfsperson oder der Eltern für ihr Kind einschränken kann, erstreckt sich die *Kausalhaftung des Herstellers* beim Inverkehrbringen lern- und entscheidungsfähiger Algorithmen *auf alle aus dieser Lernfähigkeit entstehenden Schäden*. Solange nicht ausnahmsweise ein Entwicklungsrisiko (Art. 5 Abs. 1 lit. e PrHG) vorliegt, was v.a. bei Unterlassung vorhandener Prüf- und Kontrollmöglichkeiten auszuschliessen ist,¹⁷⁰ kommt es nicht darauf an, ob der Hersteller die fragliche Entwicklung vorausgesehen und einkalkuliert oder damit nicht gerechnet hat. Jeder Hersteller muss das Gefahrenpotenzial beherrschen.¹⁷¹

V. Literaturverzeichnis

BAUR JÜRIG, Kollision der Gefährdungshaftung gemäss SVG mit anderen Haftungen, Diss., Winterthur 1979.

BREHM ROLAND, Motorfahrzeughaftpflicht, Bern 2008.

BSK OR I-VERFASSER: Corinne Widmer Lüchinger/David Oser (Hrsg.), Obligationenrecht I, Basler Kommentar, Art. 1–529 OR, 7. A., Basel 2020.

¹⁶⁷ LOHMANN/MÜLLER-CHEN, 55.

¹⁶⁸ BSK OR I-FELLMANN, PrHG Art. 4 N 28e.

¹⁶⁹ BSK OR I-FELLMANN, PrHG Art. 5 N 6 und 8, m.w.H.

¹⁷⁰ Siehe BSK OR I-FELLMANN, PrHG Art. 5 N 19, m.w.H.

¹⁷¹ LOHMANN/MÜLLER-CHEN, 55.

- BSK SVG-VERFASSER: Marcel Alexander Niggli/Thomas Probst/Bernhard Waldmann (Hrsg.), Strassenverkehrsgesetz (SVG), Basler Kommentar, Basel 2014.
- DÄHLER MANFRED/SCHAFFHAUSER RENÉ, § 13 Verkehrsunfall – SVG-Haftung, in: Stephan Weber/Peter Münch (Hrsg.), Handbücher für die Anwaltspraxis: Haftung und Versicherung – Beraten und Prozessieren im Haftpflicht- und Versicherungsrecht, 2. A., Basel 2015, 593 ff.
- FELLMANN WALTER, Haftpflicht beim Einsatz autonomer Fahrzeuge, in: Roland Norer (Hrsg.), Smart Farming: Von Landtechnik bis Big Data. Rechtsfragen einer digitalisierten Landwirtschaft – Tagungsband der 6. Agrarrechtstage (Recht des ländlichen Raums, Bd. 14), Zürich 2020 (zit. Haftpflicht beim Einsatz autonomer Fahrzeuge).
- Haftpflichtrecht im Zeichen der Digitalisierung, in: Stephan Fuhrer/Ueli Kieser/Stephan Weber (Hrsg.), Mehrspuriger Schadensausgleich, Zürich 2022, 206 ff. (zit. Haftpflichtrecht im Zeichen der Digitalisierung).
 - Haftpflichtrecht im Zeichen der Digitalisierung, HAVE 2021, 105 ff. (auszitiert).
 - Produktheftung für Software, in: Walter Fellmann (Hrsg.), Haftpflichtprozess 2021 – Haftung für Künstliche Intelligenz, (teil-)automatisierte Fahrzeuge, Drohnen und Software – Entwicklungen im Dienstleistungs-, Privatversicherungs-, Prozess-, Staatshaftungs- und Haftpflichtrecht, Zürich 2021, 111 ff. (zit. Produktheftung für Software).
 - Produzentenhaftung in der Schweiz, ZSR 1988, 275 ff. (zit. Produzentenhaftung in der Schweiz).
 - Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. II: Haftung nach der gewöhnlichen Kausalhaftung des StSG und den Gefährdungshaftungen des SVG, des Transportrechts (TrG, EBG, BG Anschlussgeleise, BSG und SebG) sowie des LFG, Bern 2013 (zit. FELLMANN).
- FELLMANN WALTER/KOTTMANN ANDREA, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. I: Allgemeiner Teil sowie Haftung aus Verschulden und Persönlichkeitsverletzung, gewöhnliche Kausalhaftungen des OR, ZGB und PrHG, Bern 2012.
- GEISSELER ROBERT, Haftpflicht und Versicherung im revidierten SVG (Änderung vom 20. März 1975), Diss., Freiburg 1980.
- GIGER HANS, SVG Kommentar, Strassenverkehrsgesetz mit weiteren Erlassen, 8. A., Zürich 2014.

- GRAF VON WESTPHALEN FRIEDRICH, Produkthaftungsgesetz, in: Ulrich Foerste/Friedrich Graf von Westphalen, Produkthaftungshandbuch, 3. A., München 2012, 795 ff. (§ 44 ff.).
- GREC RAYMOND, La situation juridique du détenteur de véhicule automobile en cas de collision de responsabilités, Diss., Lausanne 1969.
- Gschwend Theodor, Die Haftpflicht zwischen Motorfahrzeughaltern im schweizerischen und im deutschen Recht, Eine rechtsvergleichende Darstellung, Diss., Zürich 1977.
- HÄNSENBERGER SILVIO, Die Haftung für Produkte mit lernfähigen Algorithmen – Wann haften Hersteller für Schäden durch Produkte mit lernfähigen Algorithmen?, Jusletter vom 26. November 2018 (zit. Haftung für Produkte mit lernfähigen Algorithmen).
- Die zivilrechtliche Haftung für autonome Drohnen unter Einbezug von Zulassungs- und Betriebsvorschriften, Diss., Berlin/Bern 2018 (zit. zivilrechtliche Haftung für autonome Drohnen).
- HESS HANS-JOACHIM, Produktehaftpflichtgesetz (PrHG), 3. A., Bern 2016.
- HOLLIGER-HAGMANN EUGÉNIE, Kommentar zum Bundesgesetz über die Produktheftpflicht (Produktheftpflichtgesetz, PrHG) vom 18. Juni 1993, in: Willi Fischer/Thierry Luterbacher (Hrsg.), Haftpflichtkommentar – Kommentar zu den schweizerischen Haftpflichtbestimmungen, Zürich 2016.
- HULLIGER URBAN VINCENZ, Die Haftungsverhältnisse nach Art. 60 und 61 SVG, Diss., Freiburg 2003.
- JAUN MANUEL, Haftung für Sorgfaltspflichtverletzung – Von der Willensschuld zum Schutz legitimer Integritätserwartungen, Habil., Bern 2007.
- KELLER ALFRED, Haftpflicht im Privatrecht, Bd. I, 6. A., Bern 2002.
- KLETT BARBARA/VERDE MICHEL, Medizinprodukt- und haftpflichtrechtliche Aspekte bei Medizinal-Apps, Sicherheit & Recht 2016, 45 ff.
- LANDOLT HARDY, Haftpflichtrechtliche Ersatzpflicht für Autoschäden, in: René Schaffhauser (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2008, St. Gallen 2008, 89 ff. (zit. Haftpflichtrechtliche Ersatzpflicht für Autoschäden).
- Versicherungsrechtliche Ersatzpflicht für Autoschäden – Unter besonderer Berücksichtigung der Kaskoversicherung, in: René Schaffhauser (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2009, St. Gallen 2009, 133 ff. (zit. Versicherungsrechtliche Ersatzpflicht für Autoschäden).
- LARENZ KARL, Lehrbuch des Schuldrechts, Bd. I: Allgemeiner Teil, 14. A., München 1987.

- LOHMANN MELINDA FLORINA, Automatisierte Fahrzeuge im Lichte des Schweizer Zulassungs- und Haftungsrechts, Diss., Baden-Baden 2016 (zit. Automatisierte Fahrzeuge).
- Roboter als Wundertüten – eine zivilrechtliche Haftungsanalyse, AJP 2017, 152 ff. (zit. Roboter als Wundertüten).
- LOHMANN MELINDA FLORINA/MÜLLER-CHEN MARKUS, Selbstlernende Fahrzeuge – eine Haftungsanalyse, SZW 2017, 48 ff.
- MERZ HANS, Die Privatrechtliche Rechtsprechung des Bundesgerichts im Jahre 1958, Obligationenrecht, Allgemeiner Teil und einzelne Vertragsverhältnisse, ZBJV 1959, 465 ff. (zit. Privatrechtliche Rechtsprechung 1958).
- Probleme des Haftpflichtrechts nach SVG, in: Rechtsprobleme des Strassenverkehrs, Berner Tage für die juristische Praxis 1974, Bern 1975, 101 ff. (zit. Probleme des Haftpflichtrechts nach SVG).
- NEF JÜRIG, Betrieb des Motorfahrzeugs und Verkehrsunfall, in: Martin Metzler/Stephan Fuhrer (Hrsg.), Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz (NVB) und des Nationalen Garantiefonds Schweiz (NGF) aus Anlass der 34. Generalversammlung des Council of Bureaux am 15./16. Juni 2000 in Genf, Basel 2000, 349 ff.
- OFTINGER KARL/STARK EMIL W., Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. I: Allgemeiner Teil, 5. A., Zürich 1995 (zit. Haftpflichtrecht Bd. I).
- Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. II: Besonderer Teil, 2. Teilband: Gefährdungshaftungen: Motorfahrzeughaftpflicht und Motorfahrzeughaftpflichtversicherung, 4. A., Zürich 1989 (zit. Haftpflichtrecht Bd. II/2).
- OSWALD HANS, Der Ausgleich unter Motorfahrzeughaltern nach SVG 60 II, SVZ 1970/1971, 389 ff. (zit. Ausgleich unter Motorfahrzeughaltern).
- Probleme der Haftpflicht des Motorfahrzeughalters, BJM 1967, 1 ff. (zit. Probleme der Haftpflicht).
 - Revision des Strassenverkehrsgesetzes, Änderungen im IV. Titel «Haftpflicht und Versicherung», SVZ 1974/1975, 261 ff. (zit. Revision des Strassenverkehrsgesetzes).
- PETER ERICH, Betriebsgefahr aus technisch-physikalischer Sicht, in: René Schaffhauser (Hrsg.), Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2006, St. Gallen 2006, 89 ff.
- PROBST THOMAS, Die Benutzung (teil-)autonomer Motorfahrzeuge im Strassenverkehr aus haftpflichtrechtlicher Sicht, in: Thomas Probst/Franz Werro (Hrsg.), Strassenverkehrsrechtstagung 2016, Bern 2016, 1 ff.

- REY HEINZ/WILDHABER ISABELLE, *Ausservertragliches Haftpflichtrecht*, 5. A., Zürich 2018.
- ROBERTO VITO, *Haftpflichtrecht*, 2. A., Bern 2018 (zit. *Haftpflichtrecht*).
- *Schweizerisches Haftpflichtrecht*, Zürich 2002 (zit. *Schweizerisches Haftpflichtrecht*).
- SCHAFFHAUSER RENÉ/ZELLWEGER JAKOB, *Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts*, Bd. II: *Haftpflicht und Versicherung*, Bern 1988.
- STARK EMIL W., *Revision des Strassenverkehrsgesetzes?*, SJZ 1969, 17 ff.
- STEIN PETER, *Haftungskompensation*, ZSR 1983 I, 67 ff.
- STRAUB WOLFGANG, *Produktehaftung für Informationstechnologiefehler, EU-Produktehaftungsrichtlinie und schweizerisches Produktehaftungsgesetz*, Zürich 2002.
- WAGNER GERHARD, *Verantwortlichkeit im Zeichen digitaler Techniken*, VersR 2020, 717 ff.
- WEISSENBERGER PHILIPPE, *Kommentar zum Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz*, 2. A., Zürich 2015.
- WERRO FRANZ, *La responsabilité civile*, 3. A., Bern 2017.
- WIDMER LÜCHINGER CORINNE, *Apps, Algorithmen und Roboter in der Medizin: Haftungsrechtliche Herausforderungen*, HAVE 2019, 3 ff.
- WILDHABER ISABELLE, *Eine Einführung in die ausservertragliche Haftung für Künstliche Intelligenz (KI)*, in: Walter Fellmann (Hrsg.), *Haftpflichtprozess 2021 – Haftung für Künstliche Intelligenz, (teil-)automatisierte Fahrzeuge, Drohnen und Software – Entwicklungen im Dienstleistungs-, Privatversicherungs-, Prozess-, Staatshaftungs- und Haftpflichtrecht*, Zürich 2021, 15 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

