

2.7.3. Haftpflichtrecht/Responsabilité civile

BGer 4A_290/2018: Grosszügige Haftung des Halters zu 90% aus der Betriebsgefahr für tödlichen Selbstunfall des Nichthalter-Lenkers

Bundesgericht, I. zivilrechtliche Abteilung, Urteil 4A_290/2018 vom 11. Oktober 2018, A. AG gegen B.B., C.B., D.B., E.B. und F.B., Motorradunfall, Haftung.



SEBASTIAN REICHLÉ*



TOBIAS SCHEIWILER**

Der Anscheinsbeweis, dass der Unfall bei leicht zu hoher Geschwindigkeit auf ein (grobes) Selbstverschulden des Motorradfahrers zurückzuführen sei, misslingt, sofern «auch andere typische Unfallursachen», welche «ausserhalb des Herrschaftsbereichs» des Verunglückten liegen, nicht ausgeschlossen werden können. Die erfolgte Kürzung der den Hinterbliebenen zugesprochenen Schadenersatz- und Genugtuungsbeträge um lediglich 10% wegen leichten Selbstverschuldens erscheint angesichts der konkreten Umstände als gering.

I. Sachverhalt

B. verunfallte am 9. Juni 2010 auf einer eintägigen Motortour tödlich, als er auf der Gotthardstrasse Richtung Norden in einer Linkskurve von der Fahrbahn abkam und mit einem Felskopf kollidierte. Das bei der A. AG (A., Beschwerdeführerin) haftpflichtversicherte Motorrad hatte er am selben Tag in Zürich gemietet.

Die Ehefrau von B. (Beschwerdegegnerin 1) und deren gemeinsame vier Söhne (Beschwerdegegner 2–5) reichten am 30. Juni 2014 Teilklage beim Handelsgericht des Kantons Zürich ein. Sie verlangten vom Halter und Vermieter

des Fahrzeugs bzw. von dessen Motorfahrzeughaftpflichtversicherung A. Schadenersatz für die Todesfall- und Bestattungskosten und den Sachschaden sowie eine angemessene Genugtuung für jeden der Kläger, jeweils zuzüglich Zinsen von 5% seit dem schädigenden Ereignis. A. stellte sich von Anfang an auf den Standpunkt, dass ihre Haftung wegen schweren Selbstverschuldens von B. entfalle.

Das Handelsgericht hiess mit Urteil vom 5. April 2015 die (Teil-)Klage grösstenteils gut. Es bewertete das Selbstverschulden des verunglückten Lenkers als leicht. Eine Haftungsbefreiung nach Art. 59 Abs. 1 SVG kam deswegen nicht in Betracht. Dem Verschulden trug es durch eine generelle Haftungsreduktion von 10% Rechnung. Der Ehefrau von B. sprach es für die Todesfall- und Bestattungskosten und den Sachschaden CHF 27'242.82 sowie eine Genugtuung von CHF 45'000 zu, jeweils nebst Zinsen zu 5% seit dem schädigenden Ereignis. Den Kindern habe A. eine Genugtuung im Umfang von je CHF 22'500 zu bezahlen. Die von A. gegen dieses Urteil erhobene Beschwerde in Zivilsachen hat das Bundesgericht abgewiesen.

II. Wesentliche Feststellungen und Erwägungen der Vorinstanz

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug am Unfallort 80 km/h. Gestützt auf das gerichtlich angeordnete Obergutachten stellte das Handelsgericht eine Kollisionsgeschwindigkeit von 63,5 km/h fest.¹ Ein Bremsen kurz vor dem Kollisionspunkt konnte nicht bewiesen werden. Insbesondere waren auf der Strasse keine entsprechenden Spuren ersichtlich.² Basierend auf dem bereits erwähnten Gutachten stuft das Handelsgericht die zum Unfallzeitpunkt herrschenden Bedingungen «geradezu als optimal» ein.³ Eine Fahrt an der Grenze zur Höchstgeschwindigkeit sei deshalb grundsätzlich erlaubt gewesen. Die festgestellte Geschwindigkeit von 65 km/h lag unter der Höchstgeschwindigkeit, weshalb die Vorinstanz den Schluss zog, es könne nicht bewiesen werden, dass B. zum Zeitpunkt des Unfalls «mit einer generell überhöhten und damit nicht angepassten Geschwindigkeit unterwegs gewesen wäre».⁴ An dieser Einschätzung änderte auch der Umstand nichts, dass B. kurz vor dem Unfall noch einen anderen Motorradfahrer in einer Kurve überholt hatte.⁵

Die zuständige Staatsanwaltschaft, der gerichtliche Gutachter, die Beklagte und auch die Kläger – zumindest

* SEBASTIAN REICHLÉ, Dr. iur., Partner bei Reichle Stehle Rechtsanwälte, St. Gallen, Lehrbeauftragter für Privatrecht an der Universität St. Gallen und an der Fachhochschule St. Gallen sowie Geschäftsführer am Institut für Rechtswissenschaft und Rechtspraxis (IRP-HSG). Ich danke meinem Kanzlei-Partner Bernhard Stehle für die aufmerksame und kritische Durchsicht dieser Urteilsbesprechung.

** TOBIAS SCHEIWILER, juristischer Mitarbeiter bei Reichle Stehle Rechtsanwälte.

¹ HGer ZH, HG140117, 5.4.2018, E. 2.4.5.1.

² HGer ZH, HG140117, 5.4.2018, E. 2.4.5.2.

³ HGer ZH, HG140117, 5.4.2018, E. 2.4.5.3.

⁴ HGer ZH, HG140117, 5.4.2018, E. 2.4.5.3.

⁵ HGer ZH, HG140117, 5.4.2018, E. 2.4.5.2.

in der ursprünglich eingereichten Klage – stellten sich allesamt auf den Standpunkt, dass der Unfall wahrscheinlich auf einen Fahrfehler zurückzuführen sei. Nach Ansicht der Vorinstanz konnte jedoch nicht eruiert werden, welchen Fehler B. genau begangen hatte. Unter Bezugnahme auf eine exemplarische Auflistung im gerichtlichen Gutachten führte das Handelsgericht aus, die verschiedenen möglichen Fehler und die weiteren Ursachen unterschieden sich hinsichtlich des vorzuwerfenden Verschuldens deutlich. Mangels Kenntnis des sich tatsächlich ereigneten Fehlers sei eine Beurteilung des Verhaltens für das Gericht nicht möglich. Solange der Verstorbene mit einer Geschwindigkeit unterwegs gewesen sei, bei der die Kurve unfallfrei gefahren werden könne (laut Gutachten «für einen geübten Fahrer mit bis zu 70 km/h möglich»), könne ihm kein großes Verschulden vorgeworfen werden.⁶

Die Beklagte berief sich in ihren Eingaben auf den Anscheinsbeweis, wonach die Kollision mit dem Felsblock neben der Strasse nur damit erklärt werden könne, dass der Verstorbene die Herrschaft über sein Fahrzeug verloren habe, was wiederum vernünftigerweise nur auf eine unangepasste Geschwindigkeit schliessen lasse. Der Beweis des Verschuldens sei damit erbracht. Die Vorinstanz folgte dieser Argumentation nicht. Es könne nicht aus der Kollision gefolgert werden, welche Ursachen den Kontrollverlust herbeigeführt hätten, zumal nicht in genereller Weise von einer überhöhten Geschwindigkeit auszugehen sei. Dabei stellte das Gericht auf den Gutachter ab, der die von ihm in Erwägung gezogenen Fahrfehler verschiedenster Art mit einer Wahrscheinlichkeit von mind. 50% bewertete und damit freilich andere Ursachen nicht ausschloss.⁷ Gestützt auf diese gutachterliche Einschätzung war das Handelsgericht der Auffassung, dass die Beklagte aus dem anscheinend vorgelegenen Nichtbeherrschen des Motorrads nichts zu ihren Gunsten ableiten könne. Abhängig vom konkreten Fehler hätte die Bewertung des Verschuldens nämlich differenziert erfolgen müssen.⁸

Für das Handelsgericht rückten damit hinsichtlich der Beurteilung des Verschuldens die Fahrerfahrung, die Art des gemieteten Fahrzeugs sowie die dem Unfall vorangegangene Fahrweise in den Vordergrund. Insbesondere weil B. in den zehn Jahren vor dem Unfall lediglich drei Mal mit einem gemieteten Motorrad gefahren sei, umschrieb ihn die Vorinstanz als unerfahrenen Fahrer mit geringer Fahrpraxis.⁹ Im Zusammenhang mit der Anmiete einer ihm unbekanntem, relativ starken Maschine, welche

für sportliches, aggressives Fahren geeignet sei, sei B. ein höheres Risiko eingegangen als der durchschnittliche Motorradfahrer. Hinsichtlich der dem Unfall vorangegangenen Fahrweise führte das Handelsgericht das bereits oben erwähnte Überholmanöver an.¹⁰ Diese Elemente gaben im Rahmen der Gesamtbetrachtung den Ausschlag, dass die Vorinstanz dem Verstorbenen ein leichtes Verschulden anlastete. Beim Befahren der kurvenreichen, anspruchsvollen und ihm nicht vertrauten Strecke mit einem unbekanntem Motorrad wäre zu erwarten gewesen, dass B. die Geschwindigkeit reduziere und insbesondere die erlaubte Höchstgeschwindigkeit nicht ausfahre. Auch hätte er es unterlassen sollen, andere Verkehrsteilnehmer zu überholen, zumal ein solches Manöver zumindest indirekt zur Folge gehabt habe, dass der Verstorbene vor der Unfallstelle mit einem Tempo gefahren sei, welches gemessen an seiner Fahrpraxis an der oberen Grenze gelegen habe.¹¹

Die Kürzung um nicht mehr als 10% war für die Vorinstanz auch deshalb gerechtfertigt, weil im Verfahren einzig die Todesfallkosten und die Genugtuung der Hinterbliebenen im Streit standen. Es handle sich dabei um Beträge, die – insbesondere im Verhältnis zum Versorgungsschaden – nur einen geringen Anteil am gesamten finanziellen Interesse der Kläger ausmachten. Diese hätten freilich für die Betroffenen eine grosse Bedeutung. Werde auch dies bei der Beurteilung berücksichtigt, so erscheine eine Reduktion der Haftung der Beklagten aufgrund leichten Selbstverschuldens des Verstorbenen um 10% angemessen.¹²

III. Erwägungen des Bundesgerichts

In der Beschwerde an das Bundesgericht machte die Motorfahrzeugehaftpflichtversicherung zunächst geltend, B. sei wegen groben Eigenverschuldens für seinen Unfall verantwortlich. Die Versicherung sei daher gestützt auf Art. 59 Abs. 1 SVG von der Haftung zu befreien. Eventualiter treffe den B. ein so schweres Verschulden, dass die Haftungsquote in Anwendung von Art. 59 Abs. 2 SVG um zwei Drittel zu reduzieren sei.

A. stützte sich in ihrer Beschwerde vor allem auf BGer, 4A_262/2016, 10.10.2016, E. 4.4.2.2, wonach bei einer den Umständen nicht angepassten Geschwindigkeit die typische Folge in einem Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug bestehe. Sind keine Anzeichen vorhanden, die auf andere Ursachen hindeuten könnten, sei der Anscheinsbeweis erbracht, dass der Kontrollverlust auf das Fehlverhalten des Geschädigten zurückzuführen sei. Gemäss Bundesgericht

⁶ HGer ZH, HG140117, 5.4.2018, E. 2.4.5.4.

⁷ HGer ZH, HG140117, 5.4.2018, E. 2.4.5.5.

⁸ HGer ZH, HG140117, 5.4.2018, E. 2.4.5.5.

⁹ HGer ZH, HG140117, 5.4.2018, E. 2.4.5.6 und 2.4.5.7.

¹⁰ HGer ZH, HG140117, 5.4.2018, E. 2.4.5.6.

¹¹ HGer ZH, HG140117, 5.4.2018, E. 2.4.5.7.

¹² HGer ZH, HG140117, 5.4.2018, E. 2.4.5.7.

liegt der zu beurteilende Fall jedoch anders: Der Sachverständige erwähnte zwar eine zu hohe Geschwindigkeit als einen von vielen möglichen Fahrfehlern. Allerdings führte er auch andere typische Unfallursachen ins Feld, «die gänzlich oder zumindest teilweise ausserhalb des Herrschaftsbereichs des Verunglückten [gelegen wären], wie die Fahrdynamik des Motorrads, allfällige Bodenunebenheiten vor- oder im Kurvenbereich oder eine Korrektur der geplanten Fahrlinie durch ein unerwartetes Ereignis und schliesst, die konkrete Unfallursache könne nicht angegeben werden» (E. 2.4.1). Im Gegensatz dazu sei im von der Beschwerdeführerin zitierten Urteil eine Kollision zu beurteilen gewesen, die sich in der Nacht, bei nasser Fahrbahn und mit viel zu hoher Geschwindigkeit ereignete, wobei keine anderen Ursachen in Betracht gekommen seien, welche nicht ebenfalls auf grobfahrlässiges Verhalten des Verunfallten hätten schliessen lassen (E. 2.4.1 m.H. auf BGer, 4A_262/2016, 10.10.2016, E. 4.4.2.2 in fine). Der Anscheinsbeweis setze also voraus, dass «dem Verunglückten bei jedem alternativen Geschehensablauf ein grobes kausalitätsunterbrechendes Verschulden im Sinne von Art. 59 Abs. 1 SVG zukommen würde» (E. 2.4.1 m.H. auf BGer, 4A_262/2016, 10.10.2016, E. 4.4.2.1, und BGer, 4A_546/2017, 26.6.2018, E. 3.3). Das vorliegend geltende ordentliche Beweismass bleibe vom Anscheinsbeweis unberührt, weshalb verlangt werde, dass «die Typizität des rechtserheblichen Geschehens nach allgemeiner Lebenserfahrung eine behauptete Tatsache als wahr erscheinen lässt, weil Abweichendes ausserhalb jeder vernünftigen Betrachtungsweise liegt» (E. 2.4.1). Der Vorinstanz könne deshalb keine Willkür vorgeworfen werden, wenn sie aufgrund der ausserhalb des Herrschaftsbereichs des Verunglückten liegenden möglichen Ursachen begründete Zweifel an einem groben Fehlverhalten von B. hatte (E. 2.4.1).

Die Ersatzpflicht von A. wurde sodann aufgrund teilweisen Selbstverschuldens von B. unter Würdigung aller Umstände festgesetzt (vgl. Art. 59 Abs. 2 SVG). Die Vorinstanz ging von einem leichten Verschulden des Verunglückten aus. Wurde dabei quotenerhöhend berücksichtigt, dass die Kläger lediglich einen kleinen Teil des gesamten finanziellen Interesses geltend machten, so finde dies zwar in der Literatur und Rechtsprechung keine Stütze, könne aber im vorliegenden Fall offengelassen werden, denn die Beschwerdeführerin zeige nicht auf, inwiefern bei leichtem Verschulden eine Haftungsreduktion von nicht mehr als 10% Bundesrecht verletzen würde (E. 2.5). Die Reduktion von nicht mehr als 10% sei auch nicht offensichtlich unbillig oder in stossender Weise ungerecht, «zumal ein sehr leichtes Selbstverschulden bei der Quotenzuteilung gar praktisch unbeachtet bleiben kann (BGE 132 III 249 E. 3.1 S. 253 mit Hinweis; vgl. auch Urteil 4C.167/2000 vom

28. September 2000, in welchem die Reduktion der Genugtuung um 5% aufgrund Mitverschuldens durch Nichttragens des Sicherheitsgurtes nicht beanstandet wurde [E. 5])» (E. 2.5).

IV. Bemerkungen

Die Haftung des Halters aus der Betriebsgefahr gegenüber einem Lenker, der mit dem ihm kurzfristig zum Gebrauch überlassenen Fahrzeug einen Selbstunfall erleidet und sich dabei verletzt oder gar – wie im dargelegten Fall – stirbt, wirft zahlreiche schwierige rechtliche Fragen auf.¹³

A. Grosszügige Haftung des Halters für Selbstunfall des Nichthalter-Lenkers

Der Lenker des gemieteten Fahrzeugs ist nicht Halter. Seine Haftung richtet sich nicht nach Art. 58 Abs. 1 SVG, sondern regelmässig nach Art. 41 Abs. 1 OR. Für die Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs ist gemäss Art. 58 Abs. 1 SVG einzig der Halter verantwortlich. Grundsätzlich haftet dieser somit aus der Betriebsgefahr für den Schaden des Lenkers.¹⁴ BREHM pflichtet dieser Rechtsprechung grundsätzlich bei. Er räumt freilich auch ein, dass die Konsequenzen dieses Haftungssystems manchmal unbillig erschienen.¹⁵ Die von einem Teil der Lehre vorgeschlagene Lösung, dass der Lenker zumindest für einen Teil der Betriebsgefahr einstehen solle, ist in gewissen Fallkonstellationen durchaus in Betracht zu ziehen.¹⁶ Der Lenker entscheidet während der Fahrt nämlich allein über die Auswirkungen der Betriebsgefahr. Fährt er z.B. mit übersetzter Geschwindigkeit oder passt er die Fahrweise nicht den widrigen Bedingungen sowie seinen Fahrfähigkeiten an, so hat dies einen erheblichen Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit, dass sich die typische Gefahr des Betriebes eines Motorfahrzeugs verwirklicht.

Unbillig erscheinen die dargelegten Konsequenzen dieses Haftungssystems vor allem dann, wenn man die dem Urteil zugrunde gelegene Haftungskonstellation mit derjenigen vergleicht, in welcher der Halter selbst als Lenker seines Fahrzeugs einen Unfall erleidet. Diesfalls gilt er als nicht anspruchsberechtigter Geschädigter, weil sich (ohne Beteiligung eines anderen Haftpflichtigen) die Betriebsge-

¹³ Vgl. hierzu ROLAND BREHM, Die Betriebsgefahr als Voraussetzung der Haftung nach Art. 58 SVG, in: Thomas Probst/Franz Werro (Hrsg.), Strassenverkehrsrechts-Tagung 2010, 10.–11. Juni 2010, Bern 2010, 60 ff., 70 f.

¹⁴ Vgl. BGE 113 II 323 E. 2a; BREHM (FN 13), 71; BSK SVG-PROBST, Art. 58 N 241, in: Marcel Alexander Niggli/Thomas Probst/Bernhard Waldmann (Hrsg.), Strassenverkehrsgesetz, Basler Kommentar, Basel 2014 (zit. BSK SVG-Verfasser).

¹⁵ BREHM (FN 13), 71.

¹⁶ Vgl. die entsprechenden Nachweise bei BREHM (FN 13), 71, Fn 31.

fahr seines Motorfahrzeugs verwirklicht hat. Als Geschädigter müsste er haftpflichtrechtliche Ansprüche gegen sich selbst als Halter geltend machen, was gar nicht möglich ist, da diese infolge Konfusion untergehen (Art. 117 OR).¹⁷

Es besteht – von der Wertung her gesehen – kein nachvollziehbarer Grund, den Nichthalter-Lenker derart privilegiert zu behandeln. Umso mehr wäre in der vorliegenden Konstellation eine insgesamt strengere Beurteilung der Ansprüche angezeigt gewesen.

B. Misslingen des Anscheinsbeweises

Die von der Beklagten geforderte Haftungsbefreiung nach Art. 59 Abs. 1 SVG setzt einen dreifachen Beweis voraus. Zunächst muss der Beweis erbracht werden, dass der Kausalzusammenhang zwischen dem Betrieb, dem verletzten Rechtsgut und dem eingetretenen Schaden entweder durch höhere Gewalt, grobes Selbstverschulden des Geschädigten oder grobes Verschulden eines Dritten unterbrochen wurde. Weiter ist zu beweisen, dass den Halter kein Verschulden trifft sowie keine fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs zum Unfall beigetragen hat.¹⁸ Sofern einer dieser Beweise nicht erbracht werden kann, haftet der Halter für den Schaden. Gemäss den Feststellungen der Vorinstanz lag im vorliegenden Fall weder ein Verschulden seitens des Halters vor noch wies das Motorrad etwaige Mängel auf.¹⁹ Strittig war indes, ob es A. mithilfe des Anscheinsbeweises gelingt, dem B. grobes Selbstverschulden nachzuweisen.

Von grober Fahrlässigkeit und damit einem schweren Verschulden ist dann auszugehen, wenn der Betroffene elementarste Vorsichtsgebote missachtet hat. Es reicht aus, wenn der Betroffene das Risiko hätte erkennen müssen.²⁰

Der Anscheinsbeweis ist Teil der gerichtlichen Beweiswürdigung und kann die Beweisführungslast im Einzelfall mildern.²¹ Es geht darum, mittels allgemeiner Lebenserfahrung von feststehenden Tatsachen auf nicht bewiesene bzw. strittige Tatsachen zu schliessen.²² Als Anwendung der

natürlichen Vermutung verschiebt der Anscheinsbeweis das Beweisthema; die Verteilung der Beweislast sowie das Beweismass bleiben unberührt.²³ Dabei obliegt es der beweisbelasteten Person, den Sachumstand zu beweisen, «aufgrund dessen das Gericht – bei Vorliegen eines typischen Geschehensablaufs – auf den natürlichen Kausalzusammenhang mit der eingetretenen Wirkung schliesst».²⁴ Stützt sich das Gericht auf den Anscheinsbeweis, so müssen keine weiteren Beweise betreffend die Schadensursache, den Kausalzusammenhang oder das Verschulden angetreten werden.²⁵

Dem Bundesgericht ist zuzustimmen, wenn es sich konsequent an die Beweislastverteilung und an das ordentliche Beweismass hält. Denn blosse Beweisschwierigkeiten dürfen im Einzelfall nicht zu einer Herabsetzung des Beweismasses führen.²⁶ Dementsprechend ist es auch nachvollziehbar, dass es den Anscheinsbeweis als nicht erbracht betrachtete. Der Sachverhalt des von der Beklagten vorgebrachten Urteils BGer 4A_262/2016 ist nicht mit dem vorliegenden Entscheid zu vergleichen. In jenem Entscheid ist die Grobfahrlässigkeit des Geschädigten offensichtlich, im vorliegenden Fall jedoch nur möglich.

C. Haftungsquote

Die von der Vorinstanz vorgenommene Haftungsreduktion wegen leichten Selbstverschuldens um lediglich 10% erscheint auffällig gering und schwerlich nachvollziehbar. Gemäss PROBST wäre in solchen Fallkonstellationen (kein Verschulden des Motorfahrzeughalters sowie keine Mängel am Fahrzeug vs. leichtes Verschulden des Nicht-Motorfahrzeughalters) grundsätzlich eine Aufteilung im Verhältnis von 65% zu 35% zulasten des Motorfahrzeughalters angezeigt.²⁷ Die Umstände des Unfalls (insbesondere mangelnde Fahrerfahrung, langer Tagesausflug und Fahrt über Pässe, Art und Ausstattung des gemieteten Fahrzeugs sowie das kurz vor dem Unfall getätigte Überholmanöver usw.) lassen es unseres Erachtens durchaus als plausibel (bzw. anscheinmässig erstellt) erscheinen, dass dem Verunfall-

¹⁷ BSK SVG-PROBST (FN 14), Art. 58 N 242.

¹⁸ BSK SVG-PROBST (FN 14), Art. 59 N 9 ff.; HANS GIGER, SVG Kommentar, 8. A., Zürich 2014, Art. 59 SVG N 1 ff.; HGer ZH, HG140117, 5.4.2018, E. 2.3.2.

¹⁹ HGer ZH, HG140117, 5.4.2018, E. 2.4.3 und 2.4.4.

²⁰ HGer ZH, HG140117, 5.4.2018, E. 2.3.3 m.w.H.

²¹ HANS PETER WALTER, Berner Kommentar zum schweizerischen Privatrecht, Einleitung, Art. 1–9 ZGB, Bern 2012 (zit. BK-WALTER), Art. 8 ZGB N 381; STEPHANIE HRUBESCH-MILLAUER/MELANIE BÜRKI, Rechtsprechungs Panorama Personenrecht und Einleitungsartikel, AJP 2017, 380 ff., 402.

²² ROGER GRONER, Beweisrecht, Bern 2011, 147 ff.; HANS PETER WALTER, Der Anscheinsbeweis im Haftpflichtrecht, in: Stephan Fuhrer/Christine Chappuis (Hrsg.), Liber amicorum Roland Brehm, Bern 2012, 447 ff., 450 f. Der Anscheinsbeweis unterscheidet sich vom Indizienbeweis insofern, als Letzterer auch im konkreten Einzel-

fall Rückschlüsse von einer Tatsache auf die andere ermöglicht, ohne dass es sich dabei um einen «Fall nach Muster» handelt.

²³ BK-WALTER (FN 21), Art. 8 ZGB N 79 und 85; WALTER FELLMANN/ALEXANDER WARZILEK, Urteil des BGH VI ZR 179/04 vom 14.6.2005 (VersR 2005, 1238): Anscheinsbeweis, Substanziierungspflicht des Beklagten, Aufklärungspflicht und deren Schutzbereich, HAVE 2006, 231 ff., 234 f.

²⁴ BGer, 4A_262/2016, 10.10.2016, E. 4.4.2.1.

²⁵ BK-WALTER (FN 21), Art. 8 ZGB N 80.

²⁶ BETTINA HÜRLIMANN-KAUP, Die Rechtsprechung des Bundesgerichts zum Einleitungstitel des ZGB in den Jahren 2014 bis 2017 (2/2), ZBJV 2019, 110 ff., 133.

²⁷ BSK SVG-PROBST (FN 14), Art. 59 N 65.

ten zumindest ein mittleres Verschulden hätte angelastet werden müssen. Bei diesem Verschuldensgrad ist eine Haftungsquote von 50% vertretbar. Während die Betriebsgefahr nämlich gegenüber dem leichten Verschulden des Nicht-Motorfahreughalters im Verhältnis von $\frac{2}{3}$ zu $\frac{1}{3}$ zu berücksichtigen ist, halten sich ein mittleres Verschulden und die Betriebsgefahr in etwa die Waage.²⁸

Wie bereits oben ausgeführt ist die Privilegierung des Nichthalter-Lenkers, der einen Selbstunfall erleidet, auch im Vergleich zur Konstellation, bei welcher der Halter selbst verunfallt, nicht gerechtfertigt. BREHM schlägt in Fällen, in denen den Lenker z.B. ein leichtes Selbstverschulden trifft, vor, dass der Richter zusätzlich gestützt auf Art. 44 OR die Auswirkung der Betriebsgefahr als «Umstand» und damit als Herabsetzungsgrund berücksichtigen können soll.²⁹ Dieser Lösungsansatz verdient Zustimmung. Damit könnte dem erheblichen Einfluss, den der Lenker auf die Betriebsgefahr des fremden, ihm überlassenen Fahrzeugs ausübt, in angemessener Weise Rechnung getragen werden. Gerade im vorliegenden Fall wäre eine solche Kürzung angesichts des Unfallhergangs naheliegend gewesen.

D. Fazit

Die vorliegend vorgenommene Haftungsreduktion des Halters bzw. die zugesprochenen Haftungsquoten dürfen freilich nicht zum präjudizierenden Massstab genommen werden. Das Bundesgericht auferlegt sich in solchen Ermessensentscheiden bekanntlich regelmässig Zurückhaltung (vgl. E. 2.5). Vor allem aber ist es wichtig, die verhältnismässig hohe Haftungsquote auch als Folge einer abzulehnenden Billigkeitsrechtsprechung zu sehen. Die Vorinstanz legte in einer Erwägung nämlich offen, dass die Kürzung um lediglich 10% auch deshalb gerechtfertigt sei, weil es bei den strittigen Beträgen nur um einen geringen Anteil der gesamten finanziellen Interessen der Kläger ging.³⁰ Unseres Erachtens ist es nicht sachgerecht, wenn die Höhe der im Streit liegenden finanziellen Beträge als massgebendes Kriterium für die Bestimmung der Haftungsquote betrachtet wird.

Insgesamt stellt sich die Frage, ob die Halterhaftung mit einer Haftungsreduktion von lediglich 10% in einem Fall wie dem vorliegenden (kein Verschulden und kein Fahrzeugmangel auf Seiten des Halters/Vermieters; [geringes] Selbstverschulden des Lenkers/Mieters; Unklarheit über allfällig grösseres Verschulden des Lenkers und allfällige Drittumstände) nicht überstrapaziert wird.

²⁸ BSK SVG-PROBST (FN 14), Art. 59 N 65.

²⁹ BREHM (FN 13), 71.

³⁰ Vgl. HGer ZH, HG140117, 5.4.2018, E. 2.4.5.7.