

**Die Totalrevision
des Haftpflicht- und des Versicherungsvertragsrechts
als Chance für eine Vereinheitlichung und
Modernisierung der Bestimmungen
zum Schutz geschädigter Personen**

Stephan Fuhrer*

*aus: Risiko und Recht, Festschrift der Universität Basel
Basel 2004*

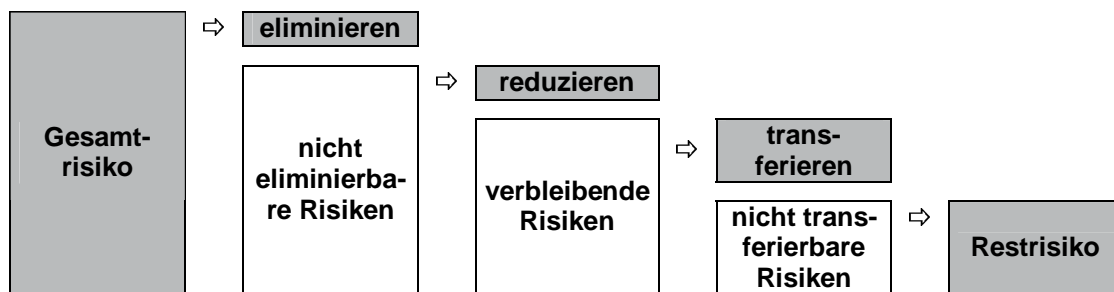
Inhaltsverzeichnis

I. Auseinanderdriften von Risiko-Exposition und -Akzeptanz.....	2	4. Ausfallschutz und Schadenregulierungs- vorschriften.....	15
II. Instrumente zum Schutz geschädigter Personen – dargestellt an Hand ihrer Entwicklung im Strassenverkehrsrecht.....	5	5. Zusammenfassung	15
1. Versicherungsobligatorium	5	IV Revisionsvorschläge.....	16
2. Gefährdungshaftung	6	1. Neuordnung der Haftpflichtversiche- rungs-Obligatorien	17
3. Direktes Forderungsrecht und Einreden- ausschluss.....	6	2. Verallgemeinerung der Instrumente des Strassenverkehrsrechts	18
4. Ausfallschutz	8	3. Zusammenfassung in einem Pflichtver- sicherungsgesetz.....	19
5. Schadenregulierungsvorschriften.....	8	4. Harmonisierung von Geschädigten- und Opferschutz.....	19
III. Anwendungsbereich der Instrumente zum Schutz geschädigter Personen.....	10	V. Zusammenfassung.....	21
1. Haftungsverschärfungen	10	Verzeichnis der zitierten Literatur.....	22
2. Versicherungsobligatorien	12		
3. Direktes Forderungsrecht und Einreden- ausschluss.....	15		

* PD Dr. iur., Lehrbeauftragter an den Universitäten Basel und Fribourg, Mitglied der Direktion der Basler Versicherungen, Vicepräsident des Nationalen Garantiefonds der Schweiz. Der Autor vertritt ausschliesslich seine persönliche Meinung.

I. Auseinanderdriften von Risiko-Exposition und -Akzeptanz

Im Umgang mit Risiken wurden in den vergangenen Jahrzehnten grosse Fortschritte erzielt. In der Industrie gehört heute ein professionelles Risk-Management zu den Standardinstrumenten der Unternehmensführung. Verallgemeinernd lassen sich Risk-Management-Prozesse in vier Schritte gliedern: (1.) Ausgangspunkt ist die Erfassung des Gesamtrisikos. (2.) Anschliessend sind die eliminierbaren Risiken zu identifizieren. (3.) Die nicht eliminierbaren Risiken sind daraufhin durch geeignete Massnahmen zu reduzieren. (4.) Bei den dann noch verbleibenden Risiken ist schliesslich zu prüfen, ob sie transferierbar sind¹. Die übrigen, nicht transferierbaren Risiken stellen das berühmte Restrisiko dar:



Diese allgemeinen Grundsätze gelten nicht nur für Industrieunternehmen, sie bilden auch den Umgang der Gesellschaft mit Risiken ab. Beobachtet man dabei die Entwicklung der letzten Jahrzehnte, so lassen sich zwei gegenläufige Trends ausmachen:

- Einerseits führen neue Entwicklungen in Wissenschaft und Technik laufend zu neuen Risiken und erhöhen damit das Gesamtrisiko, bzw. die Gefahrenexposition des Einzelnen. Jüngste Beispiele sind die Gen- oder die Nanotechnologie². Gefahrserhöhend können sich – wie die blutigen Terroranschläge der jüngeren Vergangenheit mit trauriger Deutlichkeit demonstrieren – auch politische Entwicklungen auswirken.
- Auf der anderen Seite ist unverkennbar, dass die Bereitschaft zur Tragung eines Restrisikos laufend sinkt. Dies schlägt sich u.a. in der Verbreitung einer Art "Vollkasko-Mentalität" nieder, eine Entwicklung, die wohl als einer der gesellschaftlichen Megatrends der letzten dreissig bis vierzig Jahre angesehen werden kann. Instrument dieser Kollektivierung individueller Risiken war u.a. das Haftpflichtrecht³: Wer einen Schaden erleidet, sucht einen

¹ Mit der Entwicklung der Instrumente des sog. Alternativen Risiko-Transfers wurden auch bei diesem Schritt in den neunziger Jahren zahlreiche neue Möglichkeiten zur Verfügung gestellt. Eine aktuelle Zusammenfassung dazu vermittelt die Studie von HOLZHEU/KARL/RATURI.

² Letztlich ebenfalls dieser Kategorie zuzuordnen ist die als Folge der globalen Klimaveränderungen laufend zunehmende Frequenz bei den Elementarschäden.

³ Im Vordergrund stehen sicher die in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts entwickelten Sozialversicherungen. Auf diese kann im vorliegenden Zusammenhang jedoch nicht näher eingegangen werden.

Haftpflchtigen⁴. Notwendige Folge dieser Entwicklung ist eine laufende Verschärfung der Haftungsrisiken, eine Entwicklung, die sich – auch ohne Verweis auf US-amerikanische Absurditäten – an Hand der Beispiele der Produktheftung⁵ und namentlich der Haftung für Dienstleistungen⁶ anschaulich illustrieren lässt.

Vor diesem Auseinanderdriften von Risiko-Exposition und -Akzeptanz gewinnen Instrumente des Risikotransfers zunehmend an Bedeutung. Wie bereits erwähnt, spielt dabei das Haftpflichtrecht eine wichtige Rolle. Es ermöglicht, die Folgen nicht vermeidbarer Risiken demjenigen zuzuweisen, der daraus – z.B. aus neuen Entwicklungen und der damit verbundenen Gefährdung von Drittinteressen – einen wirtschaftlichen Nutzen zieht⁷. Dabei beeinflussen sich Haftpflichtrecht und Haftpflichtversicherung in hohem Masse⁸: Einerseits gewinnt die Frage der Versicherbarkeit beim Erlass neuer Haftungsbestimmungen zunehmend an Bedeutung⁹. Andererseits neigen die Gerichte dazu, vor allem dann auf Verschärfungen der Haftung zu erkennen, wenn hinter dem Haftpflichtigen ein Versicherer steht¹⁰. Konsequenz zu Ende gedacht, müsste diese Entwicklung eigentlich zu einer Abkehr vom System des

⁴ KELLER brachte dies auf die Formel, dass sich der Zeitgeist weg vom *casum sentit dominus* in Richtung eines *damnum sentit auctor* bewege. Es gewinne die Empfindung an Boden, wonach der Verursacher näher beim Schaden stehe als der unschuldig davon Betroffene und ihn daher eher tragen solle. Diskussionsvotum von KELLER ALFRED in: Neuere Entwicklungen im Haftpflichtrecht, Symposium zum 70. Geburtstag von STARK EMIL W., hrsg. von HONSELL HEINRICH und REY HEINZ, Zürich 1991, 47.

⁵ Jüngstes und illustratives Beispiel der Entwicklung des Produkthaftpflichtrechts sind die Diskussionen zur Haftung für Gesundheitsschäden aus dem Genuss von Fast-Food. Vgl. dazu den Fall des wegen übermäßigen Konsums von Schokoriegeln an Diabetes erkrankten Richters, der (vergeblich) versuchte, vom Hersteller Schadenersatz zu erhalten (OLG Düsseldorf, 20.12. 2002, VersR 2003, 912-917); siehe auch BIRSCHOFF (passim), AUGENHOFER (passim).

⁶ Auf dem Dienstleistungsmarkt werden zunehmend Leistungen standardisiert und zu eigentlichen – und auch so bezeichneten – Produkten gebündelt. Dem Konsumenten leuchtet deshalb immer weniger ein, wieso Leistungsstörungen bei intangiblen Produkten weniger streng beurteilt werden sollen, wie solche bei tangiblen (WALTER, 53; WIDMER, Dienstleistungen, 67 ff.). Er verlangte nach einer Art "Produktheftung" für Dienstleistungen (vgl. dazu auch die [bisher gescheiterten] Bemühungen der EU, im Nachgang zur Produktheftungs-Richtlinie [Richtlinie 85/374/EWG vom 25.7.1985, ABI L 210, 7.8.1985, 29-33] eine Richtlinie über die Haftung bei Dienstleistungen zu erlassen [Vorschlag der Kommission: KOM, 1990, 482, ABI C 12, 18.1.1991, 8 f.; Rückzug des Vorschlages: KOM, 1994, 260]). Dies blieb nicht ohne Folgen. Gesetzgeber und Gerichte haben quasi Hand in Hand die Schraube angezogen und die Dienstleister schrittweise einer immer strengeren Haftung unterstellt. Begonnen hat diese Entwicklung bei den Ärzten, weiter ging es bei den Architekten, Reiseveranstaltern sowie Rechtsanwälten und Notaren und nun werden zunehmend auch Treuhänder, Vermögensverwalter sowie Steuerberater erfasst, was FELLMANN (in Bezug auf die Anwälte) zur zutreffenden Feststellung veranlasst, dass *die Schonzeit vorbei sei* (FELLMANN/LUTTERBACHER, 60). Zur laufenden Verschärfung der Dienstleistungshaftung vgl. auch die ausführliche und mit zahlreichen Hinweisen versehene Darstellung von KOLLER THOMAS in seiner Besprechung des Urteils des Bundesgerichts vom 7.2.2002, 4C. 316/2001 (AJP 2003, 713, 715).

⁷ Interessen- oder Utilitätsprinzip, vgl. die römische Regel *cuius est commodum, eius est incommodum* oder *cuius est commodum, eius est periculum* (Iustinian, Institutionen 3, 23). Ein weiterer Gedanke ist jener der Gefahrenbeherrschung: Das Risiko soll derjenige tragen, der die Gefahr am besten beherrschen kann. HONSELL, FN 15.

⁸ Statt vieler: RUMO-JUNGO, N 366; WIDMER, Dienstleistungen, 97.

⁹ Illustrativ dafür waren z.B. die Diskussionen rund um den Erlass des Gentechnik-Gesetzes; vgl. dazu FUHLROTT, passim.; vgl. auch WELLKAMP, passim; ZÜFLE, 705 f.

¹⁰ Vgl. z.B. BGE 104 II 184, 188; 111 II 295, 303.

Haftpflichtrechts und hin zu einer reinen Versicherungslösung führen¹¹. Aus gutem Grund haben jedoch die Autoren des Vorentwurfs zur Gesamtrevision des Haftpflichtrechts diesen Schritt nicht vollzogen¹². Sie wollen vielmehr – was schon ambitiös genug ist – "das Haftpflichtrecht auf seinen heutigen privatrechtlichen Grundlagen vervollkommen"¹³. Dazu gehört als wohl wichtigstes Ziel des Haftpflichtrechts¹⁴ ein wirksamer Schutz geschädigter Personen.

Dieses Ziel lässt sich allerdings mit Haftungsnormen alleine nur unvollständig erreichen. Auch strengste Haftungsbestimmungen helfen dem Geschädigten nämlich nicht weiter, wenn der Haftpflichtige zahlungsunfähig, nicht oder nur schwer greifbar oder unbekannt ist¹⁵. Zur wirksamen Umsetzung des angestrebten Zieles sind deshalb zusätzliche Massnahmen erforderlich, von denen das geltende Recht bereits eine ganze Reihe vorsieht. Der Gesetzgeber hat jedoch bisher diese Instrumente ziemlich unsystematisch eingesetzt. Im Gleichschritt mit der kontinuierlichen Ausdehnung der Haftpflicht wurde in den vergangenen Jahren versucht, den Schutz geschädigter Personen durch versicherungsbezogene Massnahmen schrittweise zu verbessern. Dieser Prozess führte fast notwendigerweise zu einem ungleichen, im Ergebnis ist man versucht zu sagen: zu einem patchworkartigen¹⁶ Einsatz der entsprechenden Rechtsbehelfe, was sich z.B. an Hand der einseitigen Privilegierung einzelner Gruppen von Geschädigten – namentlich der Verkehrsoffer¹⁷ – zeigen lässt.

Da derzeit sowohl das Haftpflicht- als auch das Versicherungsvertragsrecht einer Gesamtrevision unterzogen werden sollen, bietet sich die Chance, diese, an der Schnittstelle der beiden Materien gelegenen Instrumente zum Schutz geschädigter Personen zu systematisieren und auf den neuesten Stand zu bringen. Dazu soll vorliegend nach einer kurzen Analyse des status quo ein konkreter Vorschlag aufgezeigt werden.

¹¹ Dazu ausführlich und mit zahlreichen Verweisen: RUMO-JUNGO, N 380 ff.

¹² WIDMER/WESSNER, 17f. Die Autoren begründen ihr Festhalten am System des Haftpflichtrechts im Wesentlichen mit folgenden Argumenten: (1.) Ein Systemwechsel brächte keine nennenswerten finanziellen Einsparungen. (2.) Für Sach- und reine Vermögensschäden müsste dennoch ein paralleles Haftpflichtsystem beibehalten werden. (3.) Angesichts der zunehmenden internationalen Verflechtungen wäre ein isoliert auf die Schweiz begrenzter Systemwechsel nicht lebensfähig. Es bräuchte dazu ein europaweit koordiniertes Vorgehen. Kritisch: TERCIER, Assurance, 159 ff.

¹³ WIDMER/WESSNER, 18.

¹⁴ ROBERTO, N 23.

¹⁵ OFTINGER/STARK, I, § 11 N 104.

¹⁶ WIDMER, Plädoyer, 9.

¹⁷ Dies ist einerseits auf die herausragende praktische Bedeutung des Strassenverkehrs und andererseits auf den Umstand, dass das SVG immer wieder Schrittmacherdienste bei der Entwicklung des Haftpflichtrechts geleistet hat, zurückzuführen (vgl. WIDMER/WESSNER, 351; TERCIER, Réforme, 418; SCHEWIOR, 676).

II. Instrumente zum Schutz geschädigter Personen – dargestellt an Hand ihrer Entwicklung im Strassenverkehrsrecht

Die modernen Instrumente des Geschädigtenschutzes wurden praktisch ausschliesslich im Bereich des Strassenverkehrsrechts entwickelt. Nachdem die Schweiz dabei in den Anfängen eine Pionierrolle für sich in Anspruch nehmen konnte, gehen heute neue Initiativen praktisch ausschliesslich von der EU aus. Die Schweiz beschränkt sich im Wesentlichen darauf, das Richtlinienrecht der EU autonom umzusetzen. Aufgrund dieser herausragenden Bedeutung des Strassenverkehrsrechts werden nachfolgend die Instrumente des Geschädigtenschutzes an Hand ihrer Entwicklung im SVG dargestellt.

1. Versicherungsobligatorium

Solange sich nur wohlhabende Leute ein Motorfahrzeug leisten konnten, durfte ein Geschädigter davon ausgehen, dass allfällige Haftpflichtansprüche auch honoriert werden. Mit zunehmender Verbreitung der Motorfahrzeuge stieg jedoch die Gefahr, dass der Halter ausser dem beschädigten Wagen nichts weiter besass¹⁸. Dies führte zur Statuierung von Versicherungsobligatorien, auf eidgenössischer Ebene erstmals 1914 durch ein interkantonales Konkordat¹⁹ und auf europäischer Ebene erstmals durch das Strassburger Übereinkommen von 1959²⁰.

¹⁸ KOCH, 252.

¹⁹ Art. 11 Interkantonales Konkordat vom 7.4.1914 betreffend den Motorfahrzeugverkehr (AS 1914, 91 ff.). Heute: Art. 63 SVG.

²⁰ Art. 1 des Europäischen Übereinkommens über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge vom 20.4.1959, englischer Originaltext: <<http://conventions.coe.int/treaty/EN/cadreprincipal.htm>>; deutsche Übersetzung in VerBAV 1965, 108 ff., und bei FEYOCK/JACOBSEN/LEMOR, 1070 ff. Die EU schrieb erstmals mit Art. 3 Abs. 1 der Ersten Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie (72/166/EWG; Richtlinie des Rates vom 24.4.1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht, ABI L 103, 2.5.1972, 1 ff., <http://www.europa.eu.int/eur-lex/de/search/search_lif.html>, abgedruckt bei FEYOCK/JACOBSEN/LEMOR, 1082 ff.) eine EU-weit gültige obligatorische Versicherungsdeckung (allerdings noch begrenzt auf Personenschäden) vor.

2. Gefährdungshaftung

Interessant ist, dass erst 1932, immerhin 18 Jahre nach der Einführung des Versicherungsobligatoriums, die Motorfahrzeughalter einer Gefährdungshaftung²¹ unterstellt wurden²². Auf europäischer Ebene gilt für die Haftung für Strassenverkehrsunfälle ausschliesslich nationales Recht²³. Mit Ausnahme der Britischen Inseln²⁴ gilt heute jedoch überall eine verschuldensunabhängige Haftung²⁵.

3. Direktes Forderungsrecht und Einredenausschluss

Mit dem Erlass des MFG im Jahre 1932²⁶ wurde nicht nur eine Gefährdungshaftung, sondern auch ein direktes Forderungsrecht des Geschädigten sowie ein Einredenausschluss zulasten des Versicherers ins Gesetz aufgenommen²⁷.

Grundsätzlich ist der Versicherer aus dem Versicherungsvertrag nur seinem Vertragspartner gegenüber verpflichtet. Der geschädigte Dritte muss sich an den Haftpflichtigen halten. Dies ist für ihn nicht nur umständlich, sondern auch mit Risiken behaftet. Mit dem *direkten Forderungsrecht* soll deshalb auf eine einfache Art und Weise sichergestellt werden, dass das Geld, das aufgrund einer Versicherungsdeckung zur Verfügung steht, auch wirklich an den Geschädigten ausbezahlt wird und nicht durch den Haftpflichtigen oder dessen Gläubiger zweckentfremdet werden kann²⁸.

²¹ Zum Begriff und zur Entwicklung der Gefährdungshaftung vgl. WIDMER/WESSNER, 136. Die Notwendigkeit einer Abnabelung der aus neuen technologischen Errungenschaften resultierenden Gefahren von der Verschuldenshaftung illustriert anschaulich ein von WIDMER/WESSNER (a.a.O.) zitierter Entscheid des Appellationsgerichtes München von 1861, der feststellte, "dass der Umstand, eine Eisenbahn mit Lokomotiven zu betreiben, in notwendiger und untrennbarer Weise ein schuldhaftes Verhalten darstelle".

²² Art. 37 Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (MFG), AS 1932 II 513 ff.; Botschaft vom 12.12.1930, BBl 1930 II 868 ff. Heute: Art. 58 SVG.

²³ VON BAR, I, N 386.

²⁴ Es gilt jedoch eine sehr strenge Fahrlässigkeitshaftung, die sich faktisch von einer verschuldensunabhängigen Haftung nicht mehr gross unterscheidet. Vgl. VON BAR, II, N 371, mit weiteren Hinweisen.

²⁵ VON BAR, II, N 368 ff.

²⁶ Oben FN 22.

²⁷ Art. 49 und 50 MFG (FN 22). Heute: Art. 65 SVG.

²⁸ Diesbezüglich bietet allerdings das *gesetzliche Pfandrecht gemäss Art. 60 VVG* bereits einen nicht zu unterschätzenden Schutz (vgl. dazu: BREHM, N 563 ff.; BSK-CARRON, Art. 60 VVG N 12 ff.; FUHRER, Verhältnis, 383 ff.): Als Forderungspfandrecht untersteht das Pfandrecht des Geschädigten den allgemeinen Vorschriften der Art. 899 ff. ZGB. Gemäss Art. 906 Abs. 2 ZGB darf der Schuldner (d.h. vorliegend der Versicherer) Zahlungen an den einen (d.h. an den Versicherungsnehmer oder den Geschädigten) nur mit Einwilligung des anderen leisten. Voraussetzung ist, dass der Schuldner von der Verpfändung in Kenntnis gesetzt wurde. Da das Pfandrecht vorliegend von Gesetzes wegen entsteht, ist eine besondere Benachrichtigung des Versicherers nicht erforderlich. Nicht pfandbelastete Ansprüche auf Zahlungen aus Haftpflichtversicherungsverträgen kann es gar nicht geben. Der Versicherer untersteht deshalb in jedem Fall der Regelung von Art. 906 Abs. 2 ZGB (BSK-BAUER, Art. 906 ZGB N 7; VON TUHR/ESCHER, 379 FN 44;

Der *Einredenausschluss* bewirkt, dass der Versicherer Einwendungen und Einreden aus dem VVG²⁹ oder aus dem Versicherungsvertrag³⁰, die er dem Versicherungsnehmer gegenüber erheben könnte, dem Geschädigten gegenüber nicht geltend machen kann. Seine Leistungspflicht geht mit anderen Worten über die vertraglich vereinbarte hinaus. Vom Ausschluss nicht erfasst sind Einreden, die der Haftpflichtige dem Geschädigten gegenüber erheben kann³¹.

Auf europäischer Ebene wurde für den Bereich der obligatorischen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung ein mit einem Einredenausschluss verbundenes direktes Forderungsrecht erstmals durch das Strassburger Übereinkommen von 1959 eingeführt³². Das EU-Recht sieht in Art. 3 der Vierten Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie³³ ein direktes Forderungsrecht und in Art. 2 der Zweiten Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie³⁴ einen allerdings eng begrenzten Einredenausschluss vor. In den jüngeren Kodifikationen des Versicherungsrechts – so in Spanien, Belgien, Luxemburg, Frankreich, Griechenland³⁵, Finnland und künftig auch in den Niederlanden – wurde der Geltungsbereich des direkten Forderungsrechts darüber hinaus auf alle übrigen Haftpflichtversicherungen ausge-

906 Abs. 2 ZGB (BSK-BAUER, Art. 906 ZGB N 7; VON TUHR/ESCHER, 379 FN 44; KOENIG, 514). Als dieser Regel vorgehende Spezialbestimmung erlaubt jedoch Art. 60 Abs. 1 VVG eine direkte Zahlung (auch ohne Zustimmung des Versicherungsnehmers) des Versicherers an den Geschädigten. Damit muss der Geschädigte zwar immer noch den Haftpflichtigen einklagen (aus Art. 60 VVG kann der Geschädigte kein direktes Forderungsrecht gegen den Versicherer ableiten [KGer VD, 15.12.1989, SVA XVIII Nr. 35], ein direktes Forderungsrecht wird von der Rechtsprechung ausnahmsweise dann angenommen, wenn die Verweigerung des Versicherers, den Geschädigten zu befriedigen, als Verstoß gegen Treu und Glauben erscheint [BSK-CARRON, Art. 60 VVG N 23]) und notfalls den beschwerlichen Weg der Zwangsvollstreckung seines Pfandes beschreiten, er kann aber immerhin – durch die Verweigerung seiner Zustimmung zur Zahlung an den Versicherungsnehmer – einfach und wirksam verhindern, dass ihm die Versicherungsleistungen vorenthalten werden. Das gesetzliche Pfandrecht erweist sich somit als zwar materiell durchaus wirksames, aber auch – namentlich für den in Rechtsfragen unerfahrenen Geschädigten – als schwerfälliges und nur mühsam durchzusetzendes Recht.

²⁹ Dies betrifft im Wesentlichen die Einreden aus der Verletzung von Anzeigepflichten (Art. 4 ff., 38 und 39 VVG), aus Gefahrerhöhungen (Art. 28 ff. VVG), wegen Suspendierung des Versicherungsvertrages infolge Prämienverzuges (Art. 20 Abs. 3 VVG), aus betrügerischer Begründung des Versicherungsanspruches (Art. 40 VVG) oder aus Absicht oder grobem Verschulden des Versicherungsnehmers oder Anspruchsberechtigten (Art. 14 VVG).

³⁰ Z.B. Einreden aus Ausschlussklauseln im Vertrag (z.B. kann dem Geschädigten nicht entgegen gehalten werden, dass kein Versicherungsschutz bestehe, wenn bei einer Lehrfahrt die vorgeschriebene Begleitperson fehlt), aus einem vereinbarten Selbstbehalt oder aus einer Vereinbarung, wonach die Prozesskosten von der Versicherungssumme abgezogen werden.

³¹ Z.B. Selbstverschulden (BREHM, N 626 ff.; OFTINGER/STARK, II/2, § 26 N 212).

³² Art. 2 Abs. 1 und Art. 9 Abs. 1 des Anhanges I zum Strassburger Übereinkommen (oben FN 20).

³³ 2000/26/EG, Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates (Vierte Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie), ABI L 181, 20.7.2000, 65 ff., <http://www.europa.eu.int/eur-lex/de/search/search_lif.html>, abgedruckt bei FEYOCK/JACOBSEN/LEMOR, 1098.

³⁴ 84/5/EWG; Zweite Richtlinie des Rates vom 30.12.1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, ABI L 8, 11.1.1984, 17 ff., <http://www.europa.eu.int/eur-lex/de/search/search_lif.html>, abgedruckt bei FEYOCK/JACOBSEN/LEMOR, 1088 ff.

³⁵ Hier beschränkt auf obligatorische Haftpflichtversicherungen.

dehnt³⁶. Auf einen Einredenausschluss ausserhalb der obligatorischen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung wird jedoch in den meisten Ländern verzichtet³⁷.

4. Ausfallschutz

Direktes Forderungsrecht und Einredenausschluss gewähren dem Geschädigten einen nahezu umfassenden Schutz. Leer geht er nur dann aus, wenn der Schädiger unbekannt bleibt, pflichtwidrig nicht versichert ist oder der Versicherer insolvent wird. Art. 76 SVG sieht für diese Fälle vor, dass der Nationale Garantiefonds (NGF) die Rolle des fehlenden Versicherers übernimmt³⁸.

Vergleichbare Institutionen gibt es in ganz Europa. Ihre Errichtung wurde erstmals durch Art. 9 des Strassburger Übereinkommens von 1959³⁹ gefordert. Im EU-Recht sieht Art. 1 Abs. 4 der Zweiten Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie⁴⁰ die Errichtung von Garantiefonds vor⁴¹.

5. Schadenregulierungsvorschriften

Die Organe der EU stellten fest, dass die Versicherer die Regulierung von Ansprüchen (ausländischer) Verkehrsoffer teilweise "unvertretbar lange" verschleppten⁴². Dass die Verkehrs-

³⁶ BASEDOW/FOCK, 108.

³⁷ BASEDOW/FOCK, 109. Vgl. auch den Vorschlag zur Gesamtrevision des Haftpflichtrechts (Art. 54h), der den Einredenausschluss auf obligatorische Versicherungen beschränkt.

³⁸ Dieser, zuerst auf Personenschäden begrenzte und den Fall der Insolvenz des Versicherers noch nicht berücksichtigende Ausfallschutz wurde 1958 (Änderung des SVG vom 19.12.1958, AS 1959, 679) eingeführt. 1975 wurde die Deckung auf Sachschäden erstreckt (Änderung des SVG vom 20.3.1975, AS 1975, 1257). Das Risiko wurde anfänglich vom Bund getragen (wobei die Regulierung der Schadenfälle von Anfang an einer Versicherungsgesellschaft übertragen wurde). Als Massnahme zur Entlastung des Bundeshaushaltes wurde das Risiko 1980 (Änderung des SVG vom 20.6.1980, AS 1980, 1509) den privaten Motorfahrzeugversicherern überbunden, die gleichzeitig ermächtigt wurden, dafür bei den Versicherten einen Beitrag einzuziehen. Seit 1996 trägt der eigens dazu ins Leben gerufene Nationale Garantiefonds das Risiko (Änderung des SVG vom 23.6.1995, AS 1995, 5462). Dieser übernimmt seit 2003 (Änderung des SVG vom 4.10.2002, AS 2003, 222) auch die Haftung für Schäden, wenn über den leistungspflichtigen Haftpflichtversicherer der Konkurs eröffnet worden ist (Insolvenzdeckung).

³⁹ Oben FN 20.

⁴⁰ Oben FN 34.

⁴¹ Im Unterschied zur Schweiz decken die Garantiefonds verschiedener anderer Länder lediglich Personenschäden. Der Schweizer Garantiefonds deckt mit einem Selbstbehalt von CHF 1'000.- auch Sachschäden (Art. 52 Abs. 3 Verkehrsversicherungsverordnung, SR 741.31). Kein Selbstbehalt (auch nicht für Sachschäden) ist im Rahmen der Insolvenzdeckung gemäss Art. 76 Abs. 2 lit. b SVG geschuldet.

⁴² Erwägungsgrund 6 der Vierten Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie (oben FN 33); vgl. auch Ziff. 2.9 der Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses des Europäischen Parlaments vom

opfer keine Handhabe gegen diesen Missstand haben, wurde zu Recht als Lücke im Verkehrsopferschutz angesehen, den die EU nach dem Vorbild der französischen Loi Badinter⁴³ im Rahmen der Vierten Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie⁴⁴ geschlossen hat.

Für die Schweiz stellte sich die Frage, ob der von den EU-Organen festgestellte Missstand auch hierzulande beobachtet werden kann, oder ob die Schweiz diesbezüglich einen Sonderfall, quasi eine Insel der Konsumentenfreundlichkeit, darstelle. Erhärtete Belege gab es soweit ersichtlich für keine der beiden Varianten⁴⁵. Jedenfalls hat sich die Schweiz entschlossen, nicht nur die Vierte Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie⁴⁶ umzusetzen⁴⁷, sondern darüber hinaus deren Bestimmungen zur Schadenregulierung auch auf reine Inländerfälle anwendbar zu erklären⁴⁸. Letzteres war erforderlich, um eine Inländerdiskriminierung zu verhindern.

Aufgrund der Bestimmungen über die Schadenregulierung

- kann sich der Geschädigte an die vom Nationalen Versicherungsbüro (NVB) betriebene Auskunftsstelle wenden, die ihm angeben kann, an welche Stelle⁴⁹ er sich zur Regulierung seines Schadens wenden kann (Art. 79a SVG);
- ist der zuständige Haftpflichtversicherer gehalten, dem Geschädigten innert dreier Monate seit der Eingabe einer Schadenersatzforderung in klaren und unbestrittenen Fällen ein be-

25.3.1998 zum Vorschlag der Kommission zur Vierten Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungs-Richtlinie (CES 444/98).

⁴³ Loi No. 85-677 vom 5.7.1985 "tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation", Journal Officiel de la République Française vom 6.7.1985, S. 7584.

⁴⁴ Oben FN 33.

⁴⁵ Für die zweite Hypothese sprach immerhin der Umstand, dass die Prozessquote in der Schweiz signifikant tiefer ist als in der EU (10% in der EU [Erwägung F Arbeitsdokument des Ausschusses für Recht und Bürgerrecht des Europäischen Parlaments vom 2.3.1995, PE 211.737], kleiner 1% in der Schweiz [Publizierte Statistiken zur Prozessquote in Motorfahrzeug-Haftpflichtfällen gibt es leider keine. Schätzungen der Versicherer gehen von einer Quote von deutlich < 0,5% aus. Auch wenn man noch ein Verschätzungsrisiko berücksichtigt, so dürfte die Feststellung einer Prozessquote von < 1% mit hoher Wahrscheinlichkeit zutreffen und die Aussage, dass die Prozessquote in der Schweiz signifikant tiefer ist als in der EU, mit Sicherheit richtig sein]). Dem wird freilich mit einiger Spitzfindigkeit entgegengehalten, dass die tiefere Prozessquote nicht Ausdruck der Zufriedenheit, sondern der Resignation der Geschädigten sei.

⁴⁶ Oben FN 33.

⁴⁷ BG vom 4.10.2002, in Kraft seit 1.2.2003, AS 2003, 222.

⁴⁸ Die Richtlinie zielte ausschliesslich auf den sog. Besucherschutz, d.h. auf die Erledigung von Haftpflichtansprüchen aus im Ausland erlittenen Unfällen. Europarechtlich gab es keine Verpflichtung, die Bestimmungen zur Schadenregulierung auch auf reine Inlandfälle anzuwenden.

⁴⁹ Im Regelfall an den Haftpflichtversicherer des Halters des schadenverursachenden Fahrzeuges. In Frage kommen jedoch auch die von Bund und Kantonen zur Regulierung von Schäden, die durch Bundes- oder Kantonsfahrzeuge verursacht werden, eingerichteten Stellen (Art. 73 Abs. 3 SVG) sowie das Nationale Versicherungsbüro (Art. 74 SVG) oder der Nationale Garantiefonds (Art. 76 SVG).

ziffertes Ersatzangebot und in bestrittenen oder noch nicht abschliessend beurteilbaren Fällen eine begründete Stellungnahme abzugeben (Art. 79c SVG);

- kann sich der Geschädigte an die vom Nationalen Garantiefonds betriebene Entschädigungsstelle wenden, wenn der Versicherer seiner Regulierungspflicht nicht fristgemäss nachkommt. Diese setzt dem Versicherer zuerst eine zweimonatige Nachfrist an; nach deren unbenütztem Ablauf muss sie dem Versicherer den Fall entziehen und zu dessen Lasten die Ansprüche des Geschädigten regulieren (Art. 79d SVG).

III. Anwendungsbereich der Instrumente zum Schutz geschädigter Personen

1. Haftungsverschärfungen

Seinem römischen Vorbild folgend, basiert das Haftpflichtrecht auf dem Verschuldensprinzip, d.h. eine Schadenabwälzung ist an das Vorliegen eines Verschuldens gebunden⁵⁰. Der Gesetzgeber hat jedoch dieses Prinzip in zahlreichen Fällen zugunsten geschädigter Personen durch die Statuierung von Kausal- und Gefährdungshaftungen durchbrochen. Auf Einzelheiten kann an dieser Stelle nicht eingegangen werden, es muss auf die umfangreiche Spezialliteratur verwiesen werden⁵¹. Im hier primär interessierenden ausservertraglichen Bereich gelten folgende Haftungsverschärfungen:

⁵⁰ Statt aller: REY, N 22.

⁵¹ Eine aktuelle Übersicht über die haftpflichtrechtliche Spezialliteratur findet sich z.B. bei REY, XXXV ff.

Kausalhaftungen unterstehen:	Gefährdungshaftungen unterstehen:
<ul style="list-style-type: none"> – Urteilsunfähige (Art. 54 OR) – Familienhaupte (Art. 333 ZGB) – Geschäftsherren (Art. 55 OR) – Tierhalter (Art. 56 OR) – Werkeigentümer (Art. 58 OR) – Grundeigentümer (Art. 679 ZGB) – Produktehersteller (Art. 1 PrHG⁵²) – Betreiber von Einrichtungen oder Ausübender von Tätigkeiten, die eine Gefährdung durch ionisierende Strahlen mit sich bringen (Art. 39 StSG⁵³) 	<ul style="list-style-type: none"> – Motorfahrzeughalter (Art. 58 SVG) – Jäger (Art. 15 JSG⁵⁴) – Inhaber des Betriebs einer Schwach- oder Starkstromanlage (Art. 27 EleG⁵⁵) – Eisenbahnunternehmen (Art. 1 EHG^{56,57}) – Schifffahrtsunternehmen (Art. 24 Ziff. 1 EHG) – Schweizerische Post als Transportbetrieb (Art. 24 Ziff. 2 EHG)⁵⁸ – Konzessionierte Transportunternehmen (Art. 5 PBG^{59,60}) – Luftfahrzeughalter (Art. 64 LFG⁶¹) und Lufttransporteur (Art. 75 LFG) – Inhaber einer Rohrleitungsanlage (Art. 33 RLG⁶²) – Inhaber eines Betriebes oder einer Anlage, in denen Sprengmittel hergestellt, gelagert oder verwendet werden (Art. 27 SprstG⁶³) – Inhaber einer Kernanlage (Art. 3 KHG⁶⁴) – Inhaber eines Betriebes oder einer Anlage mit besonderer Gefahr für die Umwelt (Art. 59a USG⁶⁵) – Bewilligungs- und meldepflichtige Personen, die mit gentechnisch veränderten Organismen umgehen, sie versuchsweise freisetzen oder unerlaubt in Verkehr bringen (Art. 30 GTG⁶⁶)

Die Spannweite vom alt-ehrwürdigen Eisenbahnhaftpflichtgesetz zum noch von den Geburtswehen gezeichneten Gentechnikgesetz erklärt die auf die historische Entwicklung zurückzuführenden Zufälligkeiten des Haftpflichtrechts. Es wäre deshalb zu bedauern, wenn der Entwurf zur Reform und Vereinheitlichung des Haftpflichtrechts – wie einer seiner Autoren kürzlich schrieb – "kastriert oder schubladisiert" würde⁶⁷. Aus der Sicht des Schutzes geschädigter Personen wäre insbesondere die Einführung einer Generalklausel für Gefährdungshaftungen zu begrüßen⁶⁸. Die haftpflichtrechtlichen Fragen des Geschädigtenschut-

⁵² Produkthaftpflichtgesetz, SR 221.112.944.

⁵³ Strahlenschutzgesetz, SR 814.50.

⁵⁴ Jagdgesetz, SR 922.0.

⁵⁵ Elektrizitätsgesetz, SR 734.0.

⁵⁶ Eisenbahnhaftpflichtgesetz, SR 221.112.742.

⁵⁷ Dazu gehören neben den SBB alle übrigen staatlichen und privaten Bahnen, die Strassenbahnen (BGE 88 II 448, 450) sowie die Zahnrad-, Standseil- und ähnlichen Bahnen (KELLER, 247).

⁵⁸ Das Gesetz unterstellt den Postbetrieb integral dem EHG (FN 56). Gemeint ist jedoch lediglich der Transportbetrieb der Post. Soweit dieser durch Motorfahrzeuge erfolgt, gelten die Bestimmungen des SVG (Art. 5 Personenbeförderungsgesetz [PBG, SR 744.10]). Übrig bleibt somit der Beförderungsbetrieb mit Karren, Fahrrädern, Pferden und dergleichen (KELLER, 248).

⁵⁹ FN 58.

⁶⁰ Für Motorfahrzeug gilt das SVG (Art. 5 Abs. 2 PBG [FN 58]).

⁶¹ Luftfahrtgesetz, SR 748.0. Nach dieser (sehr scharfen, vgl. KELLER, 267) gemäss Art. 108 Abs. 2 LFG für alle Luftfahrzeuge zwingend geltenden Bestimmung richtet sich jedoch lediglich die Haftung des Halters für Schäden Dritter am Boden. Gegenüber den Reisenden gilt Art. 75 LFG.

⁶² Rohrleitungsgesetz, SR 746.1.

⁶³ Sprengstoffgesetz, SR 941.41.

⁶⁴ Kernenergiehaftpflichtgesetz, SR 732.44.

⁶⁵ Umweltschutzgesetz, SR 814.01.

⁶⁶ Gentechnikgesetz, SR 814.91.

⁶⁷ WIDMER, Widerrede, passim.

⁶⁸ Der Vorschlag erntete allerdings im Ausland mehr Lorbeeren als in der Schweiz. Zur internationalen Anerkennung vgl. z.B. KOCH/KOZIOL, 368 f.

zes waren und sind bereits Gegenstand einer intensiven (und kontroversen) Diskussion⁶⁹. Aus diesem Grund konzentrierten sich die nachfolgenden Ausführungen auf die bisher nur am Rande diskutierten versicherungsrechtlichen Instrumente zum Schutz geschädigter Personen.

2. Versicherungsobligatorien

Die eidg. und kantonalen Gesetzgeber haben zu zahlreichen Haftungstatbeständen Versicherungsobligatorien vorgesehen. Auch diese Regelung ist allerdings nicht frei von heute nur noch schwer verständlichen Zufälligkeiten.

Weitgehend, aber nicht vollständig umgesetzt wurde die Pflicht, *Gefährdungshaftungen* zu versichern:

- Das am besten ausgebaute System des Schutzes geschädigter Personen besteht – wie bereits ausführlich dargelegt – zur Haftung des *Motorfahrzeughalters* nach Art. 58 SVG⁷⁰.
- Versicherungspflichten bestehen auch für andere *Verkehrsmittel*: Bei *Schiffen* besteht eine allgemeine Versicherungspflicht⁷¹ (obwohl, was auch zu korrigieren wäre, nur konzessionierte Schifffahrtsunternehmen einer Gefährdungshaftung unterstehen und auch dies lediglich nach dem in verschiedenen Punkten überholten EHG⁷²). Eine umfassende Versicherungspflicht besteht auch für *Flugzeuge* und zwar sowohl für die Haftung gegenüber Dritter am Boden als auch für die Lufttransport-Haftpflicht⁷³, wobei der Bundesrat für die einzelnen Flugzeugarten eine sehr differenzierende Regelung angeordnet hat⁷⁴. Unbefriedigend ist die Situation bei den *Eisenbahnen*: Einer Versicherungspflicht unterliegen

⁶⁹ Vgl. die jüngste Übersicht der bisherigen Literatur zur Revision des Haftpflichtrechts bei GUERRERO/HEINZ, 123 ff.

⁷⁰ Art. 63 Abs. 1 SVG. Mit einem jährlichen Prämienvolumen von CHF 2,1 Mia. (Quelle: Amtsbericht BPV 2002) und Schadenzahlungen von CHF 1,7 Mia. (ohne Rückstellungen) stellt die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung zweifellos mit grossem Abstand die wichtigste obligatorische Haftpflichtversicherung dar.

⁷¹ Art. 31 BG über die Binnenschifffahrt (BSG, SR 747.201) i.V.m. Art. 153 ff. Binnenschifffahrtsverordnung (BSV, SR 747.201.1).

⁷² Zu den "Absonderlichkeiten" dieses "antiquierten" Gesetzes, vgl. GAUCH, EHG, 2 ff., der dem Gesetz wünscht, dass es besser heute als erst morgen ins rechtshistorische Museum überführt werde (29).

⁷³ Zur Abgrenzung der Haftungsnormen vgl. oben FN 61.

⁷⁴ Grundlagen: Art. 70 ff. LFG (FN 61) zur Versicherung der Haftung gegenüber Dritten am Boden und Art. 76a zur Versicherung der Lufttransport-Haftpflicht. Ausführungsbestimmungen finden sich in Art. 123 ff., bzw. Art. 106 Luftfahrtverordnung (LFV, SR 748.01). Zusätzliche Bestimmungen gelten für nicht im Luftfahrtregister eingetragene Flugzeuge (wie Hängegleiter, Drachen, Drachenfallschirme, Fesselballone, Fallschirme und unbemannte Luftfahrzeuge) gemäss der Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien (VLK, SR 748.941).

nur Eisenbahnunternehmungen, die eine fremde Infrastruktur benützen⁷⁵. Heterogen schliesslich ist die Situation bei konzessionierten Transportunternehmungen. Anwendbar ist hier das PBG⁷⁶. Dieses regelt zwar in Art. 5 (unter dem Vorbehalt der Haftung nach SVG) durch einen Verweis auf das EHG die Haftung dieser Unternehmen, es fehlen jedoch Bestimmungen zur Versicherungspflicht. Damit gelten diesbezüglich für Strassen-transport⁷⁷ und für Schifffahrtsunternehmen die Bestimmungen zur Fahrzeugversicherung des SVG bzw. des BSG. Für Luftseilbahnen und ähnliche Anlagen gilt eine Versicherungspflicht⁷⁸, ebenso für nicht dem Personenbeförderungsregal, jedoch einer kantonalen Aufsicht unterstehende Skilifte und ähnliche Anlagen⁷⁹. Von der Versicherungspflicht ausgenommen sind lediglich die keiner Bewilligungspflicht unterstehenden Anlagen⁸⁰.

- Im Bereich der Risiken von Privatpersonen aus den Gefahren des täglichen Lebens, besteht einzig für *Jäger* eine Gefährdungshaftung, für die der Gesetzgeber eine Versicherungspflicht vorgesehen hat⁸¹.
- Die übrigen Gefährdungshaftungen betreffen Risiken von Unternehmen aus besonders gefährlichen Tätigkeiten. Für diese hat der Gesetzgeber zu meist auch eine Versicherungspflicht angeordnet. Dies gilt für die Haftung der Inhabers einer Kern⁸² oder einer Rohrleitungsanlage⁸³. Gleiches gilt für die Inhaber verschiedener umweltgefährdender Anlagen⁸⁴ sowie für einzelne Aspekte des Umgangs mit gentechnisch veränderten Organismen⁸⁵.

⁷⁵ Das Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101) unterscheidet zwischen Eisenbahnunternehmungen mit eigener Infrastruktur (deren Konzession auch dazu ermächtigt, auf dem eigenen Netz Personen und Güter zu befördern, wobei für regelmässige Personentransporte eine Konzession nach Art. 4 PBG (FN 58) erforderlich ist, die jedoch wiederum keine Versicherungspflicht auslöst), die sich nicht versichern müssen, und Eisenbahnunternehmungen, die ein fremdes Netz nutzen, die sich gemäss Art. 9 Abs. 2 lit. d EBG versichern müssen. Die SBB schliesslich sind ebenfalls nicht verpflichtet, sich zu versichern (sie bedürfen gemäss Art. 4 des BG über die Schweizerischen Bundesbahnen [SBBG, SR 742.31] nicht einmal einer Konzession als Eisenbahnunternehmung mit eigener Infrastruktur).

⁷⁶ Oben, FN 58.

⁷⁷ Dies gilt auch für Trolley- und Gyrobusunternehmen (Art. 16 Bundesgesetz über Trolleybusunternehmen, SR 744.21 und Art. 1 Bundesratsbeschluss über die Gyrobusunternehmen, SR 744.212).

⁷⁸ Art. 21 Luftseilbahnkonzessionsverordnung (LKV, SR 743.11); Art. 32 Abs. 3 lit. d Seilbahnverordnung (SR 743.12).

⁷⁹ Hier gilt ein Obligatorium eigener Art: Die Kantone sind von Bundesrechts wegen verpflichtet, den Abschluss einer kantonalen Bewilligung an das Vorliegen einer Haftpflichtversicherung zu binden (Art. 11 Abs. 3 lit. a und Art. 11 Abs. 1 lit. d Verordnung über die Luftseilbahnen mit Personenbeförderung ohne Bundeskonzessionen und über die Skilifte [VLOB, SR 743.21]).

⁸⁰ Art. 1 VLOB (FN 79) und Art. 3 PBG (FN 58).

⁸¹ Art. 16 JSG (FN 54); Art. 14 Jagdverordnung (JSV, SR 922.01).

⁸² Art. 11 ff. KHG (FN 64).

⁸³ Art. 35 ff. RLG (FN 62)

⁸⁴ Das USG (FN 65) enthält in Art. 59b eine allgemeine Kompetenznorm, wonach der Bundesrat ein Versicherungsobligatorium (oder eine anderweitige Sicherstellung) vorschreiben kann. Davon Gebrauch gemacht und eine Versicherungspflicht statuiert hat er z.B. für Unternehmen, die Tankanlagen revidieren (Art. 17 Abs. 1 lit. c VO über den Schutz der Gewässer vor wassergefährdeten Flüssigkeiten, SR 814.202). Vgl. auch Art.

- Ein *Versicherungsbliogatorium fehlt* in Bezug auf Sprengmittel, Stromanlagen sowie in den vom Obligatorium nicht erfassten Bereichen der umweltgefährdenden Anlagen sowie des Umgangs mit gentechnisch veränderten Organismen.

Ergänzt werden die *Obligatorien* für Gefährdungshaftungen durch eine Reihe von weiteren Obligatorien zu Risiken, für die der Gesetzgeber eine *mildere Haftungsart* vorgesehen hat. Die wichtigsten sind: Die Versicherung der Haftung von Fahrradbenützern⁸⁶, Pflegekindern⁸⁷, Veranstaltern von Jugend-und-Sport-Anlässen⁸⁸, Veranstaltern von ausserdienstlichen militärischen Anlässen⁸⁹; Zertifizierungsdienstleistern⁹⁰, Rechtsanwälten⁹¹, Versicherungsmaklern⁹².

Schliesslich gibt es eine Unzahl von *kantonalen Haftpflichtversicherungs-Obligatorien*, die hier nicht im Einzelnen vorgestellt werden können⁹³. Unter diesen gibt es solche, bei denen eine Ausdehnung auf Bundesebene durchaus sinnvoll wäre (Ärzte, Halter von gefährlichen Tieren etc.), aber auch solche, deren Abschaffung wohl kaum bemerkt würde. Immer wieder gern zitiertes Beispiel dafür ist die obligatorische Berufs-Haftpflichtversicherung für Fusspfleger im Kanton Bern⁹⁴.

5 Abs. 1 lit. d Störfallverordnung, SR 814.012. Zu umweltgefährdenden Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Umfang mit gentechnisch veränderten Organismen vgl. unten 85.

⁸⁵ Das GTG (FN 66) enthält in Art. 34 lit. a eine analoge Kompetenznorm wie in Art. 59b USG (vgl. FN 84). Von dieser hat der Bundesrat in Art. 10 Abs. 2 Freisetzungsverordnung (SR 814.911) und in Art. 11 Einschiessungsverordnung (SR 814.912) Gebrauch gemacht.

⁸⁶ Art. 70 Abs. 2 SVG.

⁸⁷ Eine Haftpflichtversicherung zugunsten der Pflegekinder abzuschliessen sind verpflichtet: Pflegeeltern gemäss Art. 8 Abs. 3, künftige Adoptiveltern gemäss Art. 11f Abs. 3 und private Heime gemäss Art. 15 Abs. 1 lit. f der VO über die Aufnahme von Kindern zur Pflege und zur Adoption (SR 221.222.338).

⁸⁸ Zum Abschluss einer Versicherung verpflichtet sind die Kantone gemäss Art. 221 der Sportförderungsverordnung (SR 415.01).

⁸⁹ Zum Abschluss einer Versicherung verpflichtet sind: Pontonier- und Wasserfahrvereine für die Haftung aus dem Betrieb von Militärschiffen gemäss Art. 24 der VO über den militärischen Schiffsverkehr (SR 510.755), Veranstalter freiwilliger Ausbildung (inkl. Militärsport) für Ansprüche gegen den Veranstalter gemäss Art. 13 der VO über die ausserdienstliche Ausbildung in den militärischen Gesellschaften und Dachverbänden (SR 512.30), die anerkannten militärischen Gesellschaften und Dachverbände gemäss Art. 11 der VO VBS über die ausserdienstliche Ausbildung in den militärischen Gesellschaften und Dachverbänden (SR 512.301), die Schiessvereine für Schäden aus Schiessübungen gemäss Art. 19 Abs. 2 lit. f der VO über das Schiesswesen ausser Dienst (SR 512.31), die Organisatoren von Schiessveranstaltungen ausserhalb anerkannter Schiessvereine und von Jugendschiessen für Schäden aus Schiessveranstaltungen gemäss Art. 4 Abs. 1 lit. b, Art. 5 und Art. 19 der VO VBS über das Schiesswesen ausser Dienst (SR 512.311).

⁹⁰ Art. 3 Abs. 1 lit. f des BG über die elektronische Signatur (noch nicht in Kraft, Referendumsvorlage: BBl 2003, 8221 ff.).

⁹¹ Art. 12 lit. f Anwaltsgesetz (SR 935.61).

⁹² Art. 42 Abs. 1 lit. b des revidierten Versicherungsaufsichtsgesetzes (noch in der parlamentarischen Beratung, die Bestimmung zur Versicherungspflicht ist jedoch bereits von beiden Räten verabschiedet).

⁹³ Eine (unvollständige, jedoch illustrative) Übersicht findet sich bei FUHRER, Verhältnis, 381 f.

⁹⁴ Art. 2 lit. n i.V.m. Art. 3 Abs. 1 lit. f der bernischen Gesundheitsverordnung vom 24.10.2001 (Gesetzessammlung des Kantons Bern: 811.111).

3. Direktes Forderungsrecht und Einredenausschluss

Bereits wesentlich seltener sind direktes Forderungsrecht und Einredenausschluss⁹⁵. Sie gelten für folgende Versicherungen: Motorfahrzeughalter und Fahrradfahrer⁹⁶, Schiffshalter⁹⁷, Jäger⁹⁸ und Inhaber von Rohrleitungsanlagen⁹⁹.

4. Ausfallschutz und Schadenregulierungsvorschriften

Ausfallschutz und Schadenregulierungsvorschriften gelten nur für die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung¹⁰⁰. Eine Mittelstellung nehmen ein:

- die Fahrrad-Haftpflichtversicherung, für die zwar der durch den Nationalen Garantiefonds sichergestellte Ausfallschutz (für Schäden, die durch unbekannte und nicht versicherte Fahrräder verursacht werden, nicht jedoch im Falle des Konkurses des Versicherers) gilt¹⁰¹, die Schadenregulierungsvorschriften jedoch nicht anwendbar sind, und
- die Kernenergie-Haftpflichtversicherung, bei welcher der Bund den Ausfallschutz sicherstellt (wobei er bei Zahlungsunfähigkeit des Versicherers nur dann leistungspflichtig ist, wenn auch der Haftpflichtige dazu nicht in der Lage ist)¹⁰², die Schadenregulierungsvorschriften jedoch ebenfalls nicht anwendbar sind.

5. Zusammenfassung

Der Anwendungsbereich der verschiedenen Instrumente zum Schutz geschädigter Personen lässt sich wie folgt zusammenfassen:

⁹⁵ Die beiden Institute werden regelmässig kombiniert. Dies ist sinnvoll, müsste jedoch nicht zwingend so sein. Der Vorentwurf zur Haftpflichtrevision wendet sie differenziert an: Er sieht für alle Haftpflichtversicherungen ein direktes Forderungsrecht vor (Art. 54c), einen Einredenausschluss jedoch nur für obligatorische Versicherungen (Art. 54h Abs. 1)

⁹⁶ Art. 65 und 70 Abs. 7 SVG.

⁹⁷ Art. 33 BSG (FN 71).

⁹⁸ Art. 16 Abs. 2 und 3 JSG (FN 54).

⁹⁹ Art. 37 RLG (FN 62).

¹⁰⁰ Dazu ausführlich oben Ziff. II.

¹⁰¹ Art. 76 Abs. 2 lit. a SVG.

¹⁰² Art. 16 Abs. 1 lit. a bis c KHG (FN 64).

		Versicherung			
		Obligatorische Versicherung			
		Freiwillige Versicherung	ohne zusätzliche Massnahmen zum Schutz Geschädigter	zusätzlich: Direktes Forderungsrecht und Einredeausschluss	zusätzlich: Ausfallschutz und Schadenregulierungsvorschriften
Haftung	Gefährdungshaftung	<ul style="list-style-type: none"> – Eisenbahnen auf eigener Infrastruktur (inkl. SBB) – Umweltgefährdende Anlagen (teilweise) – Gentechnisch veränderte Organismen (teilweise) 	<ul style="list-style-type: none"> – Eisenbahnen auf fremder Infrastruktur – Flugzeuge – Trolleybusse – Luftseilbahnen mit Bundeskonzession – Umweltgefährdende Anlagen (teilweise) – Gentechnisch veränderte Organismen (teilweise) 	<ul style="list-style-type: none"> – Jäger – Schiffsverkehrsunternehmen – Rohrleitungen – Kernenergie 	<ul style="list-style-type: none"> – Motorfahrzeuge
	Kausalhaftung	<ul style="list-style-type: none"> – Urteilsunfähiger – Familienhaupt – Geschäftsherr – Tierhalter – Werkeigentümer – Grundeigentümer – Produkthersteller 	<ul style="list-style-type: none"> – Ionisierende Strahlen – Zertifizierungsdienstleister 		
	Verschuldenshaftung	<ul style="list-style-type: none"> – Privatperson – Ärzte – Fahrzeugähnliche Geräte 	<ul style="list-style-type: none"> – Anwälte – Versicherungsmakler – Luftseilbahnen mit kant. Konzession – Betreuer von Pflegekindern 	<ul style="list-style-type: none"> – Private Schiffe 	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrräder

IV. Revisionsvorschläge

Die nachfolgenden Vorschläge beschränken sich – wie bereits erwähnt – auf Massnahmen im Bereich der Versicherungsdeckung und verzichten bewusst auf den Einbezug von Revisionspostulaten im Haftpflichtrecht¹⁰³.

Die Darstellung der geltenden Rechtslage hat deren Mängel hinreichend deutlich aufgezeigt. Was Not tut, ist eine Ausweitung und Vereinfachung der Haftpflichtversicherungs-

¹⁰³ Vgl. oben FN 69

Obligatorien und eine Vereinheitlichung der mit ihnen verbundenen Massnahmen zum Schutz geschädigter Personen. Beides lässt sich mit einigen wenigen Massnahmen erreichen.

1. Neuordnung der Haftpflichtversicherungs-Obligatorien

Dazu wird vorgeschlagen:

1. Ausweitung des Versicherungs-Obligatoriums auf alle Gefährdungshaftungen,
2. Einführung eines Obligatoriums für Ärzte und andere Medizinalpersonen,
3. Einführung einer obligatorischen Privat-Haftpflichtversicherung für Personenschäden,
4. Verbot kantonaler Obligatorien.

Mit der Ausweitung der Obligatorien auf die bisher davon nicht erfassten Gefährdungshaftungen wird eine Lücke geschlossen, für die es keine sachliche Rechtfertigung gibt. Ähnliches gilt für das Obligatorium für die Ärzte: Einerseits unterstehen Ärzte und andere Medizinalpersonen in verschiedenen Kantonen bereits einem Obligatorium und andererseits ist kein Grund ersichtlich, wieso eine Notwendigkeit bestehen sollte, Ärzte anders zu behandeln als z.B. Anwälte oder Versicherungsmakler.

Die Privat-Haftpflichtversicherung wird allgemein – und insbesondere auch von Konsumentenschutzorganisationen¹⁰⁴ – immer wieder als die wichtigste private Versicherung angesehen. Ein Obligatorium lässt sich deshalb aus sozialpolitischen Überlegungen sehr wohl begründen. Solche Obligatorien wurden denn auch schon mehrfach gefordert¹⁰⁵. Regelmässig wird dabei auf die gravierenden Auswirkungen hingewiesen, welche ein fehlender Versicherungsschutz bei Unfällen mit schweren Personenschäden (Freizeitunfälle z.B. auf Skipisten, beim Rollschuh- oder Skateboardfahren) haben kann. Der Geschädigte muss Abstriche bei seinem Schadenersatz in Kauf nehmen und der Haftpflichtige sieht sich einem Schuldenberg gegenüber. Da im Wesentlichen solche Situationen vermieden werden sollen, ge-

¹⁰⁴ *Eine Privathaftpflichtversicherung sollte aufgrund der unbeschränkten Haftbarkeit für verschuldete Schäden obligatorisch sein.* So z.B. der deutsche Konsumentenratgeber Finanztip.de <http://www.finanztip.de/recht/versicherungen/ht_bedarf/_ssa.html#Privathaftpflicht>. *Eine der wichtigsten Versicherungen überhaupt – zwar nicht gesetzlich obligatorisch, aber unverzichtbar, weil hier ein grosses Risiko zu einer relativ vernünftigen Prämie abgedeckt werden kann.* So z.B. das schweizerische Versicherungs-Center (<<http://www.versicherungs-center.ch/p-privathaft-start.html>>).

¹⁰⁵ So z.B. MEIERHOFER ERNST im K-Tipp vom 10.3.2004 (Mehr Schutz für Opfer); SCHIMIKOWSKI (passim) verlangt für Deutschland ein Obligatorium, um die Haftung für Schädigungen durch Kinder abzudecken. Vgl. auch FUHRER, SVR-Tagung, 218 f.

nügt es, ein Obligatorium für die Deckung von Personenschäden einzuführen. Für die grosse Mehrheit der Bevölkerung hätte eine solche Massnahme zudem keine Auswirkungen. Wie eine Hochrechnung ergab, sind heute in der Schweiz bereits 85-90% der Haushalte privat-haftpflichtversichert¹⁰⁶.

Das letzte Postulat, ein Verbot kantonalen Obligatorien, dient der Transparenz. Der kantonale Wildwuchs ist, auch ohne das Beispiel vom Obligatorium für Fusspfleger¹⁰⁷, nicht mehr zu rechtfertigen. Wieso soll die gleiche Tätigkeit im einen Kanton den Schutz gefährdeter Personen durch ein Versicherungsobligatorium erfordern, wenn im Nachbarkanton das Gegenteil gilt? Dies gilt auch für Tätigkeiten, die durch das kantonale Recht geregelt werden, wie z.B. für das Gastgewerbe oder die Notare. Besteht ein Bedürfnis, Angehörige eines bestimmten Berufes oder gefährliche Tätigkeiten einem Versicherungsobligatorium zu unterstellen, so erlaubt der Schutz gefährdeter Personen keine kantonale Unterschiede. Ein allfällig erforderliches Obligatorium ist deshalb vom Bundesgesetzgeber für die ganze Schweiz anzuordnen.

2. Verallgemeinerung der Instrumente des Strassenverkehrsrechts

Die Instrumente des SVG zum Schutz geschädigter Personen haben sich in der Praxis bewährt. Ihr Anwendungsbereich sollte deshalb auf alle obligatorischen Haftpflichtversicherungen ausgedehnt werden. Dies bedeutet:

1. Direktes Forderungsrecht und Einredenausschluss gelten für alle obligatorischen Haftpflichtversicherungen.
2. Der Nationale Garantiefonds tritt an die Stelle des leistungspflichtigen Versicherers, wenn die haftpflichtige Person unbekannt oder nicht versichert ist oder wenn über den leistungspflichtigen Versicherer der Konkurs eröffnet worden ist.
3. Die Versicherer sind bei allen obligatorischen Versicherungen verpflichtet, innert dreier Monate ein Ersatzangebot oder eine begründete Stellungnahme abzugeben, widrigenfalls sich geschädigte Personen an die Entschädigungsstelle wenden können.

¹⁰⁶ FUHRER, SVG-Tagung, 219.

¹⁰⁷ Oben FN 94.

3. Zusammenfassung in einem Pflichtversicherungsgesetz

Die Bestimmungen zu den obligatorischen Haftpflichtversicherungen sind heute über die gesamte Rechtsordnung verstreut. Sie sollten in einem einzigen Erlass, dem Pflichtversicherungsgesetz, zusammengefasst werden. Damit ist sichergestellt, dass überall das gleiche Schutzniveau gilt. Es erleichtert ferner die Weiterentwicklung des Geschädigtenschutzes. Schliesslich erlaubt ein solches Gesetz eine wesentlich präzisere Regelung (bei kleinerem Gesamtvolumen von Rechtsnormen), da es sich auf eine Materie konzentriert, was wiederum der Rechtssicherheit dient.

Der Aufwand der Zusammenführung der verstreuten Bestimmungen darf zwar nicht unterschätzt werden, im Wesentlichen geht es dabei jedoch um eine unpolitische Fleissarbeit.

4. Harmonisierung von Geschädigten- und Opferschutz

Das Opferhilfegesetz schützt auch Opfer fahrlässiger Straftaten^{108, 109}. Dies führt zu einer unnötigen Doppelspurigkeit¹¹⁰, zielt doch das oben vorgeschlagene Pflichtversicherungsgesetz ebenfalls auf den Schutz dieser Personengruppe. Es ist deshalb anzustreben (dem Vorbild der EU folgend¹¹¹), den Opferschutz auf Vorsatztaten¹¹² zu begrenzen und den Ausgleich von Schäden aus Fahrlässigkeitsdelikten dem mit wirksamen Massnahmen zum Schutz geschädigter Personen ergänzten Haftpflicht- bzw. Haftpflichtversicherungsrecht zuzuweisen.

Dass Doppelspurigkeiten zu vermeiden sind, muss nicht weiter begründet werden. Für die vorgeschlagene Abgrenzung des Schutzbereiches von OHG und Pflichtversicherungsgesetz

¹⁰⁸ Art. 2 Abs. 1 Opferhilfegesetz (OHG, SR 312.5).

¹⁰⁹ Opfer von Straftaten riskieren, ihren Schaden selber tragen zu müssen, weil die Täter unbekannt bleiben oder mittellos sind. Ihnen zu helfen, ist unbestrittener und unterstützenswerter Zweck des Opferhilfegesetzes. Die Solidarität in der Gemeinschaft und das Streben nach sozialer Gerechtigkeit gebieten, dass der Staat nicht nur zur Resozialisierung der Täter, sondern auch zur Verhinderung von Notlagen der Opfer Geld ausgibt. Dabei ist anerkannt, dass diese Hilfe, einem Auffangnetz gleich, nur dann zum Tragen kommen soll, wenn andere Ausgleichsmechanismen – aus welchen Gründen auch immer – nicht zum Tragen kommen (Subsidiarität).

¹¹⁰ FUHRER, OHG, passim.

¹¹¹ Vgl. Art. 2 des Vorschlages der Kommission für eine Richtlinie des Rates zur Entschädigung für Opfer von Straftaten vom 16.10.2002, KOM(2002) 562 endg.

¹¹² Für Schäden aus Vorsatztaten erbringen die Haftpflichtversicherer (zumindest im Innenverhältnis) keine Leistungen. Soweit es sich um absichtliche Taten handelt, steht einer Leistungspflicht der Befreiungstatbestand von Art. 14 Abs. 1 VVG entgegen. Umstritten ist die Leistungspflicht des Versicherers gemäss dieser Bestimmung bei direktem Vorsatz. Hier greift jedoch in den meisten Fällen eine Ausschlussklausel in den Allgemeinen Versicherungsbedingungen. Letzteres gilt auch für eventualvorsätzliche Taten.

sprechen folgende Überlegungen: Durch das OHG geschützt werden sollen die Opfer krimineller Handlungen. Gemeint sind damit üblicherweise Delikte von einer gewissen Schwere¹¹³, wie z.B. Mord, Vergewaltigung oder Raub, die aufgrund der Intensität der sich gegen das Opfer richtenden kriminellen Energie auch den Einsatz von Steuermitteln zu Gunsten der Geschädigten rechtfertigen. Dies trifft auf Haftpflichtfälle, die Gegenstand der Deckung durch eine obligatorische Versicherung sind, gerade nicht zu. Zwar ist nicht zu verkennen, dass z.B. gewisse Exzesse im Strassenverkehr durchaus als kriminelle Handlung im beschriebenen Sinne gewertet werden können und von Gerichten auch schon so gewertet wurden. Der Sache nach geht es jedoch, um beim wichtigsten Beispiel, dem Strassenverkehr, zu bleiben, bei diesen Unfällen nicht um kriminelle Handlungen, sondern um die Verwirklichung einer besonderen Gefahr. Werden die hier vorgeschlagenen Massnahmen umgesetzt, so entsteht in den dem Obligatorium unterstellten Bereichen ein lückenloser Geschädigtenschutz. Der Einbezug dieser Fälle in den Geltungsbereich des OHG ist deshalb überflüssig und verursacht nur unnötigen Aufwand¹¹⁴. Darüber hinaus vermag das an der besonderen Gefährdung und nicht an der strafbaren Handlung anknüpfende System der Versicherungsobligatorien die tatsächlichen Gegebenheiten sachgerechter zu erfassen. Die zur Rechtfertigung des geltenden Systems geltend gemachten Abgrenzungsprobleme zwischen Vorsatz- und Fahrlässigkeitsdelikten sind nämlich durch den Einbezug der Letzteren in das OHG keineswegs gelöst, sondern lediglich verschoben. Statt zwischen Vorsatz und Fahrlässigkeit muss zwischen Strafbarkeit und Straffreiheit unterschieden werden. So kommt z.B. das auf dem Fussgängerstreifen angefahrene Kind in den Genuss von OHG-Leistungen, nicht jedoch das unvermittelt und unerkannt auf die Strasse und in ein Auto springende Kind. Dass die OHG-Leistungen an eine Strafbarkeit des Autolenkers gebunden werden, birgt schliesslich auch die Gefahr einer sachfremden Instrumentalisierung des Strafrechts. Diese Überlegungen zeigen, dass einem Versicherungsobligatorium unterstellte Haftpflichtfälle sowohl aus teleologischen als auch aus praktischen Gründen vom Geltungsbereich des OHG ausgenommen werden sollen. Soweit die fahrlässige Schädigung eines Dritten nicht auf eine besonders gefährliche Tätigkeit zurückzuführen ist, besteht kein Bedürfnis eines besonderen Opferschutzes. So tragisch solche Fälle im Einzelnen sein können, besteht dennoch kein Grund, sie anders zu behandeln als z.B. Selbstunfälle, Krankheiten oder strafrechtlich nicht relevante andere Schädigungen. Soweit in diesen Fällen zu Lasten der Allgemeinheit Kompensation ausgerichtet werden soll, hat dies über das Haftpflichtrecht oder die Sozialversicherungen zu erfolgen.

¹¹³ Vgl. BGE 115 II 264, 271.

¹¹⁴ Vgl. BGE 126 II 97.

V. Zusammenfassung

Die zeitliche Parallelität der Revisionen des Haftpflicht- und des Versicherungsvertragsrechts legt es nahe, auch die derzeit über die gesamte Rechtsordnung verstreuten und inhaltlich sehr unterschiedlich ausgestalteten Bestimmungen zum Schutz geschädigter Personen zu vereinheitlichen und à-jour zu bringen. Wie dargestellt, lässt sich dies mit einigen wenigen Massnahmen erreichen. Selbstverständlich sind Detailfragen noch zu diskutieren. Berechtigte Kritik und Kompromissbedarf in Detailfragen sollten jedoch nicht dazu führen, das Ziel einer Vereinheitlichung und Modernisierung des Schutzes geschädigter Personen aufzugeben.

Verzeichnis der zitierten Literatur

- AUGENHOFER SUSANNE Fat teens and Big Macs - Eine Anmerkung zu Pelman v. McDonald's, Have 2003, 193-204.
- BASEDOW JÜRGEN / FOCK TILL Europäisches Versicherungsvertragesrecht, Band I, Tübingen 2002
- BISCHOFF KARL Warnpflicht des Produzenten - auch bei Schokoladenriegeln? VersR 2003, 958-962
- BK-BEARBEITER Berner Kommentar zum Schweizerischen Privatrecht, unterschiedliche Auflagen, die Nachweise beziehen sich auf die laufende Auflage
- BREHM ROLAND Le contrat d'assurance RC, 2. Aufl., Basel 1997
- BSK-BEARBEITER Basler Kommentar zum Schweizerischen Privatrecht, unterschiedliche Auflagen, die Nachweise beziehen sich auf die laufende Auflage
- FELLMANN WALTER / LUTERBACHER THIERRY Die Haftung des Anwaltes für falsche Schadenberechnung, in: Have, Personen-Schaden-Forum 2003, 35-65, Zürich
- FEYOCK HANS / JACOBSEN PETER / LEMOR ULF Kraffahrtversicherung, 2. Aufl., München 2002
- FUHLROTT VOLKER Mais in Bern - Haftung und Versicherung nach dem Gentechnik-Gesetz, Have 2004, 13-25
- FUHRER STEPHAN Skater, Roller, Blader, Biker: rechtlos oder ruchlos? Zehn Thesen zum Verkehrsopferschutz bei Unfällen mit nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern, in: Tagungsband der Strassenverkehrsrechts-Tagung der Universität Fribourg, 2004, 208-222 (zit. FUHRER, SVR-Tagung)
- derselbe* Vom Schutz der Geschützten – Gedanken zum Geltungsbereich des Opferhilfegesetzes, Have 2003, 262-263 (zit. FUHRER, OHG)
- derselbe* Zum Verhältnis von Haftpflicht und Privatversicherung im Vorentwurf zur Revision und Vereinheitlichung des Haftpflichtrechts, ZSR 2001 I 371-390 (zit. FUHRER, Verhältnis)
- GAUCH PETER Die Haftpflicht der Eisenbahnen – Haftung nach Eisenbahnhaftpflichtgesetz, in: Tagungsband der Strassenverkehrsrechts-Tagung, Fribourg 1998, 1-29 (zit. GAUCH, EHG)
- GUERRERO KAYUM / HEINZ RICO Literatur zur Haftpflichtrevision, in: Retouchen oder Reformen – Die hängigen Gesetzesrevisionen im Bereich Haftung und Versicherung auf dem Prüfstand, Tagungsband, hrsg. von WEBER STEPHAN und FUHRER STEPHAN, Zürich 2004, 123-128
- HOLZHEU THOMAS / KARL KURT / RATURI MAYANK Alternativer Risikotransfer – Eine Bestandesaufnahme, sigma 1 / 2003, Zürich (Swiss Re), <www.swissre.com>
- HONSELL HEINRICH Die Reform der Gefährdungshaftung, ZSR 1997 I 297-314, <www.rwi.unizh.ch/honsell>
- KELLER ALFRED Haftpflicht im Privatrecht, Band I, 6. Aufl., Bern 2002
- KOCH BERNHARD A. / KOZIOL HELMUT Generalklausel für die Gefährdungshaftung, Have 2002, 368-371
- KOCH PETER Das Auto als Herausforderung für die Versicherungswirtschaft, in MÜLLER-LUTZ HEINZ LEO / REHNERT KARL-HEINZ: Beiträge zur Geschichte des deutschen Versicherungswesens, Karlsruhe 1995, 239-260
- KOENIG WILLY Schweizerisches Privatversicherungsrecht, 3. Aufl., Bern 1967
- OFTINGER KARL / STARK EMIL W. Schweizerisches Haftpflichtrecht, Erster Band: Allgemeiner Teil, 5. Aufl., Zürich 1995 (zit. OFTINGER/STARK, I)
- OFTINGER KARL / STARK EMIL W. Schweizerisches Haftpflichtrecht, Zweiter Band: Besonderer Teil, Zweiter Teilband: Gefährdungshaftungen – Motorfahrzeughaftpflicht und Motorfahrzeughaftpflichtversicherung, 4. Aufl., Zürich 1989 (zit. OFTINGER/STARK, II/2)

REY HEINZ	Ausservertragliches Haftpflichtrecht, 3. Aufl., Zürich 2003
ROBERTO VITO	Schweizerisches Haftpflichtrecht, Zürich 2002
RUMO-JUNGO ALEXANDRA	Haftpflicht und Sozialversicherung, Habil., Fribourg 1998
SCHEWIOR EVA MARIA	Unfall im Ausland - im Inland Entschädigung? - Zum Vorschlag einer Vierten Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie, VersR 1998, 671-681
SCHWINTOWSKI HANS-PETER	Pflicht einer Privathaftpflichtversicherung für Schäden durch Kinder, ZRP 2003, 391-395
TERCIER PIERRE	La réforme des règles de responsabilité civile et d'assurance de la LCR, in: Festschrift RUSCONI, Lausanne 2000, 417-457 (zit. TERCIER, Réforme)
<i>derselbe</i>	Assurance et responsabilité civile, SVZ 1997, 158-165 (zit. TERCIER, Assurance)
VON BAR CHRISTIAN	Gemeineuropäisches Deliktsrecht, Zweiter Band, München 1999 (zit. VON BAR, II); <i>derselbe</i> : Gemeineuropäisches Deliktsrecht, Erster Band, München 1996 (zit. VON BAR, I)
VON TUHR ANDREAS / ESCHER ARNOLD	Allgemeiner Teil des Schweizerischen Obligationenrechts, Zweiter Band, 3. Aufl., Zürich 1974
WALTER HANS PETER	Abgrenzung von Verschulden und Vertragsverletzung bei Dienstleistungsobligationen, in: KOLLER ALFRED (Hrsg.): Haftung aus Vertrag, St. Gallen 1998, 43-73
WELLKAMP LUDGER	Die Haftpflichtversicherung in der Gentechnologie, VersR 2001, 298-308
WIDMER PIERRE	Antizipierte Widerrede gegen die Kastration oder Schubladisierung des Expertenentwurfs zur Reform und Vereinheitlichung des Haftpflichtrechts, in: Retouchen oder Reformen – Die hängigen Gesetzesrevisionen im Bereich Haftung und Versicherung auf dem Prüfstand, Tagungsband, hrsg. von WEBER STEPHAN und FUHRER STEPHAN, Zürich 2004, 39-60 (zit. WIDMER, Widerrede)
<i>derselbe</i>	Plädoyer für die Gesamtrevision und Vereinheitlichung des schweizerischen Haftpflichtrechts, SVZ 1997, 3-15 (zit. WIDMER, Plädoyer)
<i>derselbe</i>	Die Versicherung und die Haftung der Erbringer von Dienstleistungen, SVZ 1982, 65-76 und 97-108 (zit. WIDMER, Dienstleistungen)
WIDMER PIERRE / WESSNER PIERRE	Revision und Vereinheitlichung des Haftpflichtrechts, erläutern-der Bericht zum Vorentwurf, Bern (EDMZ) 2000, < http://www.ofj.admin.ch/d/index.html >
ZÜFLE RAINER	Gentechnologie - ein Haftpflichtrisiko mit vielen Facetten, ZfV 1999, 699-707.