Schweizerisches Abkommen zur Regulierung von Schäden aus Massenkollisionen vom 12. März 2008

Der Inhalt des Massenkollisionsabkommens, welches als Reaktion auf die Massenkarambolage im Jahre 2003 geschlossen worden ist, enthält folgende wesentliche Regelung:

- Das Abkommen findet Anwendung, wenn wenigstens 25 Fahrzeuge beteiligt sind.
- Der entstandene Sachschaden an jedem Fahrzeug wird durch den Vollkaskoversicherer gedeckt; fehlt ein solcher, deckt der eigene Motorfahrzeughaftpflichtversicherer den Sachschaden.
- Der Personenschaden wird ebenfalls durch den Motorfahrzeughaftpflichtversicherer gedeckt, der das Fahrzeug versichert, in dem die geschädigte Person sass. Allerdings erfolgt je nachdem, ob die Person Halter, Lenker oder Nichtlenker des Fahrzeuges gewesen ist, eine pauschale Kürzung auf den nicht gedeckten Direktschaden. Das Quotenvorrecht findet keine Berücksichtigung.
- Der Regress der Sozialversicherer wird um 50 % gekürzt. Die Privatversicherer verzichten gegenseitig auf Regresse.
- Das Massenkollisionsabkommen findet für die geschädigten Personen nur dann Anwendung, wenn diese ausdrücklich einwilligen.

Für den Sachschaden ergibt sich damit zur Freude aller Halter eine vollständige Deckung. Der Personenschaden hingegen wird generell gekürzt, wobei Folgendes gilt: Die Ansprüche des Halters als Lenker werden 40 % gekürzt, die Ansprüche des Halters als Mitfahrer um 30 %, die Ansprüche des Nichthalters als Lenker um 20 %; der Nichthalter als Nichtlenker, das heisst der einfache Mitfahrer, erhält hingegen vollen Schadenersatz. Diese Abzüge werden nicht auf dem Schaden vorgenommen, sondern auf dem Direktschaden, das heisst demjenigen Teil des Schadens, der nicht bereits durch Sozialversicherungsleistungen (oder durch anrechenbare Privatversicherungsleistungen) abgedeckt ist. Diese Abzüge werden ohne nähere Differenzierung begründet mit "Beweisnotstand, Betriebsgefahr, Selbstverschulden".

Dass der Abzug auf dem Direktschaden geschieht und gleichzeitig das Quotenvorrecht nicht zur Anwendung kommt, führt zu sehr zufälligen Ergebnissen. Personen mit hoher sozialversicherungsrechtlicher Abdeckung, das heisst Unselbständigerwerbende im Vollzeitpensum, erleiden einen verhältnismässig geringen Direktschaden und entsprechend eine geringe Kürzung der gesamten Schadensausgleichsleistungen. Personen ohne grosse sozialversicherungsrechtliche Abdeckung, das heisst im Haushalt tätige Personen und Selbständigerwerbende, müssen sich die gleichen Kürzungsquoten auf einem grossen ungedeckten Direktschaden gefallen lassen.

Lassen sich die pauschalen Kürzungssätze angesichts der Haftungsgrundlagen rechtfertigen? Art. 58 SVG sieht vor, dass der Halter eines Motorfahrzeuges für den Schaden haftet, der durch die Betriebsgefahr des Motorfahrzeuges verursacht worden ist; ein Entlastungsbeweis ist nicht möglich. Wenn der Halter ein Verschulden der geschädigten Personen beweisen kann, kann nach Art. 59 SVG der Schadenersatz gekürzt werden; dafür gilt das Regelbeweismass (4C.332/2002 vom 08.07.2003, Erw. 3.4). Nach Art. 60 SVG haften alle Halter der beteiligten Motorfahrzeuge gegenüber einem Nichthalter solidarisch. Unter den Haltern selber gilt nach Art. 61 SVG, dass der Schaden allen Haltern nach Massgabe des von ihnen zu vertretenen Verschuldens auferlegt wird, wenn nicht besondere Umstände, namentlich die Betriebsgefahren, eine andere Verteilung rechtfertigen.

Das bedeutet, dass ein Nichthalter, der kein Verschulden zu vertreten hat, grundsätzlich Anspruch auf vollen Schadenersatz besitzt; jeder der beteiligten Motorfahrzeughalter haftet ihm für diesen Schaden, da die geschädigte Person nicht beweisen muss, wen ein Verschulden trifft. Unter den Haltern selber geschieht die Haftungsverlegung nach Verschulden und Betriebsgefahr; bleibt unklar, wen das Verschulden trifft, kommt es zu einer Haftungsquote von 50 %.

Ein Rechenbeispiel für die Regulierung nach Abkommen:

25 Fahrzeuge seien in eine Kollision verwickelt. Gesamthaft seien 50 Personen betroffen. Jeder erleide im Schnitt einen Personenschaden von Fr. 100'000.00. Es ergibt sich damit ein Gesamtschaden von Fr. 5'000'000.00. Beteiligt seien 20 Halter. Die Sozialversicherungen decken insgesamt 60 % des gesamten Schadens, d.h. Fr. 3'000'000.00. Von den 20 Haltern haben 18 das Fahrzeug selber gelenkt, 2 waren Mitfahrer. Da die Sozialversicherer 60 % des Schadens decken, beträgt der Direktschaden jedes Geschädigten Fr. 40'000.00. Die 18 Halter als Lenker erfahren eine Kürzung von 40 %; ihnen wird noch Fr. 24'000.00 bezahlt, gesamthaft damit Fr. 432'000.00. Die zwei Halter als Nichtlenker erfahren eine Kürzung von 30 %; sie erhalten einen Schadenersatz von je Fr. 28'000.00, gesamthaft Fr. 56'000.00. Sieben Fahrzeuge sind von Nichthaltern gelenkt worden, deren Schaden um 20 % gekürzt wird; sie erhalten je Fr. 32'000.00, gesamthaft Fr. 224'00.00. Es verbleiben 23 Nichthalter als Nichtlenker, deren Direktschaden nicht gekürzt wird; sie erhalten je Fr. 40'000.00 und gesamthaft Fr. 920'000.00. Die gesamten Direktschadensleistungen belaufen sich damit auf Fr. 1'632'000.00. Dazu hin wird der gesamte Sozialversicherungsregress von Fr. 3'000'000.00 zu 50 % gedeckt, das heisst mit Fr. 1'500'000.00. Die beteiligten Motorfahrzeughaftpflichtversicherer leisten vom Gesamtschaden von Fr. 5'000'000.00 damit Fr. 3'132'000.00 das heisst gut 60 % des tatsächlich entstandenen Schadens. Die Differenz von Fr. 1'868'000.00 geht mit Fr. 1'500'000.00 zu Lasten der Sozialversicherer und im Übrigen zu Lasten der geschädigten Personen.

Die Gesamtersatzquote der beteiligten Haftpflichtversicherer ist damit bescheiden. Die Einsparungen werden gerechtfertigt durch "Beweisnotstand, Betriebsgefahr, Selbstverschulden". Die unter diesem Titel angenommenen Reduktionsquoten sind einzeln zu betrachten:

- Der Nichthalter und Nichtlenker, das heisst der einfache Mitfahrer, hat weder ein Verschulden noch eine Betriebsgefahr zu vertreten. Dass sein Schaden nicht gekürzt wird, versteht sich von selber.
- Die pauschale Schadenersatzreduktion von 20 % für den Lenker als Nichthalter hingegen ist nicht gerechtfertigt. Damit nach Rechtslage eine Kürzung von 20 % vorgenommen werden kann, muss der Lenker bereits ein erhebliches Verschulden am Zustandekommen des Unfalls zu vertreten haben. Da üblicherweise aber nicht sämtliche Lenker für das Zustandekommen einer Massenkollision verantwortlich sind, und schon gar nicht in erheblicher Weise, muss der durchschnittliche selbstverschuldende Abzug für sämtliche Lenker deutlich geringer ausfallen. Dies vorallem auch deswegen, weil das Verschulden des Lenkers vom Motorhaftpflichtversicherer zu beweisen ist und Beweisnotstände den Anspruch des Lenkers gerade nicht reduzieren.
- Ebenso gilt für alle Halter, dass nur ein kleiner Teil von ihnen ein Verschulden zu vertreten hat. Hätte die Hälfte ein Verschulden zu vertreten, würde eine Hälfte der Halter vollen Schadenersatz erhalten, die andere Hälfte keinen. Je weniger Halter ein Verschulden trifft, desto mehr unschuldige Halter erhalten den gesamten Schadenersatz. Dass 40 % der Halter ein Verschulden zu vertreten haben, was die pauschale Kürzung um 40 % rechtfertigen würde,

ist schwer vorstellbar. Nichts anderes ergibt sich, wenn der Schaden nach dem System der sektoriellen Beteiligung verlegt wird. In dem Umfang, als Halter die eigene Betriebsgefahr zu vertreten haben, fliesst ein Schadenersatz an denjenigen Motorfahrzeughalter, der auch noch ein Verschulden zu vertreten hat. Es ist richtig, dass aufgrund der Betriebsgefahr die Schadenersatzansprüche der Halter gekürzt werden können. Unter dem Titel Selbstverschulden wird hingegen zuviel gekürzt. Unter dem Titel Beweisnotstand rechtfertigt sich bei richtigem Verständnis der Solidarität (STEPHAN WEBER, Kausalität und Solidarität – Schadenszurechnung bei einer Mehrheit von tatsächlichen oder potentiellen Schädigern, HAVE 2010, 115 ff.) keine Kürzung.

Das Massenkollisionsabkommen ist deswegen geschaffen worden, weil die Abklärung der Geschehensabläufe bei einer Massenkollision ausgesprochen aufwendig bis unmöglich ist. Die Regulierung des Schadens nach Rechtslage ist kompliziert und langwierig. Das Massenkollisionsabkommen schafft einen einfachen Mechanismus, der dazu führt, dass für die geschädigten Personen der Schaden schnell und einfach reguliert wird; aber auch die Motorfahrzeughaftpflichtversicherer sind nicht selbstlos, sondern ersparen sich untereinander grossen Aufwand. Die Vereinfachung für die geschädigten Personen müssen diese mit hohen Abzügen bezahlen, für die sie das Quotenvorrecht nicht in Anspruch nehmen müssen; auch die Sozialversicherer verzichten auf einen erheblichen Teil ihrs Anspruches. Die geschädigten Personen sind immerhin nicht verpflichtet, sich dieser Schadenerledigung zu unterziehen. Sie können auch wählen, die Schadenerledigung nach Rechtslage vorzunehmen. Es ist darum jeweils genau zu prüfen, ob nicht eine Regulierung nach Rechtslage vorzuziehen ist, namentlich für die Nichthalter als Lenker, die keinen ausreichenden Sozialversicherungsschutz haben.

Das Massenkollisionsabkommen wird allerdings kaum je zu Anwendung kommen, da Kollisionen mit 25 Fahrzeugen nicht häufig sind. Die Schwierigkeiten der Sachverhaltsaufklärung stellen sich freilich regelmässig auch schon bei weniger Fahrzeugen, die in eine Kollision verwickelt sind. Aus Sicht der Betroffenen kann im Einzelfall überlegt werden, ob die sinngemässe Anwendung des Massenkollisionsabkommens nicht auch in anderen Fällen vorgeschlagen werden kann, wo mehrere Fahrzeuge beteiligt sind. Überhaupt kann zur Vereinfachung der Schadenerledigung den Motorfahrzeughaftpflichtversicherern vorgeschlagen werden, den Schadenersatz auf der Basis der pauschalen Quoten zu diskutieren, um die Schadenerledigung zu vereinfachen.

Volker Pribnow, 07/2011