

FINMA_VERSICHERUNGSRECHT 20121108_d_sg_o_01 vom 8. November 2012

FINMA Versicherungsrecht, 2012-11-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/finma_versicherungsrecht_20121108_d_sg_o_01

FR: FINMA_VERSICHERUNGSRECHT 20121108_d_sg_o_01 du 8 novembre 2012

IT: FINMA_VERSICHERUNGSRECHT 20121108_d_sg_o_01 del 8 novembre 2012

Erwägungen

E. 1

Am 13. Juni 2007 um ca. 17:55 Uhr lenkte F. (folgend: Fahrzeuglenker) den Lieferwagen mit der Kontrollschildnummer _____, für welchen bei der Beklagten eine Haftpflichtversicherung bestand, in Wil auf der _____strasse in Richtung Stadtzentrum. Auf der Höhe der Liegenschaft _____strasse 115 fuhr er mit den rechten Reifen auf das Trottoir und hielt an, um seinen Neffen aussteigen zu lassen. Dabei beachtete er, sich wieder in den Verkehr einzuordnen und weiterzufahren, sobald sein Neffe ausgestiegen war. Zur selben Zeit fuhr M. (folgend: Radfahrer), welcher bei den Klägerinnen eine obligatorische Krankenversicherung und eine freiwillige Zusatzversicherung abgeschlossen hatte, mit seinem Fahrrad auf der gleichen Strasse ebenfalls in Richtung Wil und kollidierte mit dem Heck des stillstehenden Lieferwagens. Beim Aufprall zerbrach am Lieferwagen die Scheibe der Hecktüre. Der Radfahrer kam zu Fall, blieb bewusstlos liegen und wurde später von den Rettungskräften ins Spital gebracht.

E. 2

Als Unfallfolge wurde beim verletzten Radfahrer eine Tetraplegie festgestellt. Nach den Akutbehandlungen im Spital Wil und im Kantonsspital St. Gallen wurde er ins Schweizer Paraplegiker Zentrum verlegt. Mit Bussenverfügung vom 14. November 2007 wurde der Fahrzeuglenker wegen unerlaubten Anhaltens neben einer ununterbrochenen Längslinie, ohne den dafür notwendigen Abstand zur Linie von drei Metern eingehalten zu haben, zu einer Busse von Fr. 100.-- verurteilt (kläg.act. 11). Mit Strafbescheid vom

E. 5

20121108_d_SG_o_01.docx

Die Betriebsgefahr eines Motorfahrzeugs ergibt sich in erster Linie aus der Gefahr, die sich aus der motorischen Fortbewegung in Verbindung mit dem Gewicht des Fahrzeugs ergibt. Unbestrittenermassen können sich allerdings auch stehende Fahrzeuge in Betrieb befinden (BGE 78 II 161, BGE 64 II 237, BGE 110 II 423). Entscheidend ist nicht alleine die Lage im Augenblick der Kollision. Vielmehr sind sämtliche Umstände zu berücksichtigen, durch welche das Fahrzeug in die Lage gekommen ist, eine Gefahr für die übrigen Verkehrsteilnehmer zu bilden (BREHM, Motorfahrzeughaftpflicht, Rz. 204 f mit Hinweis auf BGE 64 II 237, S. 240, BGE 100 II 423 f. und BGE 116 II 214 f). Dabei äussert sich die sehr alte Lehre teilweise recht konkret, jedoch uneinheitlich, zu einem in casu vergleichbaren Fall (zitiert nach BREHM, a.a.O., Rz. 205). Fährt ein unaufmerksamer Radfahrer auf ein auf dem Einspurfahrstreifen stehendes Fahrzeug auf, so soll sich gemäss einem Autor der Betriebsvorgang ausgewirkt haben (STADLER, Rz. 1 zu Art. 37 MFG), während ein anderer davon ausgeht, dies sei nicht der Fall (BUSSY, SJK 912 Rz. 50 Fn.

100). Es kann jedoch nicht von allein entscheidender Bedeutung sein, ob sich der Motor des Fahrzeuges in Betrieb befunden hat oder nicht. So ist nicht ersichtlich, warum ein stehendes Fahrzeug anders behandelt werden sollte, je nach dem, ob der Fahrer aus Rücksichtnahme auf die Umwelt den Motor ausschaltet bzw. ob eine entsprechende Automatik dies für ihn übernimmt. Im vorliegenden Fall ist nun durch verschiedene Zeugenaussagen erstellt, dass der Unfallwagen nicht etwa unmittelbar vor dem Radfahrer anhielt und diesem den Weg abschnitt. Vielmehr stand das Fahrzeug bereits still, als sich der Radfahrer dem Fahrzeug von hinten näherte (vgl. Aussage G., kläg.act. 7 S. 1 unten, S. 2 oben; Aussage H., kläg.act. 8, S. 3; gemäss Aussage Fahrzeuglenker: Stillstand während ca. 2 Minuten, kläg.act. 5, unten). Das Fahrzeug nahm aber immer noch am Verkehr teil, wollte der Fahrzeuglenker das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Kollision doch wieder in den Verkehrsfluss einfügen. Es besteht eine ähnliche Situation, wie wenn das Fahrzeug vor einem roten Lichtsignal angehalten worden wäre. Das Fahrzeug war weder parkiert, noch verliess der Fahrer das Fahrzeug (vgl. Aussage H., kläg. act. 8, S.3 oben), nachdem er angehalten hatte (etwa im Unterschied zu BGE 99 II 207). Erst nach der Kollision stieg der Fahrer aus. Das Fahrzeug befand sich somit zum Zeitpunkt der Kollision in Betrieb. Hält ein Fahrzeuglenker im Verkehr nur kurz an, um einen Beifahrer rechts aussteigen zu lassen, und steht er dabei mit der linken Fahrzeughälfte noch auf der Fahrbahn, so ist davon auszugehen, dass sich die Betriebsgefahr verwirklicht, wenn ein nachfolgender Radfahrer auf das Auto auffährt (gl.M. wohl - unter dem Begriff des "momentanen Anhaltens" - OFTINGER/STARK, II/2, Rz. 355 und 360).

E. 6

20121108_d_SG_o_01.docx b) Der Radfahrer wurde aufgrund der Kollision mit dem stillstehenden Lieferwagen erheblich verletzt. Die Schädigung betraf das absolut geschützte Rechtsgut der körperlichen Integrität, womit die Widerrechtlichkeit gegeben ist (vgl. BGE 112 II 118/128). Entgegen der Ausführungen der Beklagten bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass der Radfahrer eine Körperschädigung in Kauf genommen haben soll, und daher die Widerrechtlichkeit entfalle. Allein der Umstand, dass der Radfahrer zügig unterwegs war und in der Folge ungebremst mit dem Lieferwagen kollidierte, lässt noch nicht darauf schliessen, dass er eine Körperschädigung in Kauf genommen hat.

c) Die Klägerinnen machen geltend, sie hätten die Kosten der medizinischen Versorgung des verletzten Radfahrers, welche aufgrund des Verkehrsunfalles entstanden seien, übernommen. Bei diesen Kosten handle es sich um einen Teil des entstandenen Schadens.

Die Beklagte bestreitet die Leistungen der Klägerinnen und damit den Schaden mit Nichtwissen. Aufgrund der Aufstellungen der Klägerinnen ist davon auszugehen, dass diese die Leistungen tatsächlich erbracht haben, und zwar als Folge des durch das Unfallereignis entstandenen Schadens. Neben den Leistungsabrechnungsbelegen haben die Klägerinnen diverse Arztberichte, insbesondere über die stationäre Rehabilitation im Schweizer Paraplegiker Zentrum, eingereicht (kläg.act. 14, 15, 29-42). Arztberichte über die Erstbehandlung im kantonalen Spital Wil sowie die akutmedizinische Betreuung im Kantonsspital St. Gallen wurden zwar nicht eingereicht. Die Klägerinnen haben aber einen diesbezüglichen Editionsantrag gestellt. Die Beklagte besteht auf der Einreichung dieser ärztlichen Berichte, um abklären zu können, ob die Regressforderungen der Klägerinnen allenfalls auch Behandlungskosten enthalten, welche nicht im Zusammenhang mit dem vorliegenden Unfall stehen. Nachdem auf den Leistungsabrechnungen jeweils als Einweisungsgrund Unfall angegeben wurde (kläg.act. 15) und keinerlei Hinweis da-

besteht, dass der Radfahrer zum fraglichen Zeitpunkt einen zweiten Unfall erlitten hat, erübrigt sich die Einholung dieser Berichte.

d) Der adäquate Kausalzusammenhang zwischen dem Betrieb des Lieferwagens und dem eingetretenen Schaden ist grundsätzlich gegeben. Nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und den Erfahrungen des Lebens war der Umstand, dass der Lieferwagen kurz am Strassenrand angehalten wurde, geeignet, einen Erfolg wie den eingetretenen herbeizuführen oder zumindest zu begünstigen (vgl. BGer 6B_163/2010 E. 4.3; BGE 135 IV 56 E. 2.1.). Ob der adäquate Kausalzusammenhang allenfalls durch ein grobes Verschulden des Radfahrers unterbrochen worden ist, bleibt später noch zu prüfen.

E. 7

20121108_d_SG_o_01.docx

e) Umstritten ist im Weiteren, ob neben der Haftung aus der Betriebsgefahr auch noch eine Verschuldenshaftung des Fahrzeuglenkers vorliegt.

Die Klägerin 1 erblickt das Verschulden des Lenkers, das dem Halter angerechnet wird (Art. 58 Abs. 4 SVG), darin, dass dieser bei seinem Anhaltenmanöver verschiedene Strassenverkehrsregeln verletzt habe. So habe er die Abstandsvorschrift von Art. 18 Abs. 2 lit. c VRV verletzt, indem der Abstand zur ununterbrochenen Längslinie nicht drei Meter, sondern bloss 2.65 Meter betragen habe. Zudem habe der Lenker Art. 37 SVG verletzt. Gemäss dieser Bestimmung habe der Lenker, der anhalten will, nach Möglichkeit auf die nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen (Art. 37 Abs. 1 SVG) und dürfe nicht dort anhalten, wo sein Fahrzeug den Verkehr behindere (Art. 37 Abs. 2 SVG). Namentlich habe er das Gebot von Art. 18 Abs. 1 SSV (recte VRV) verletzt, wonach nach Möglichkeit ausserhalb der Strasse anzuhalten ist. Zudem habe er nicht auf dem Trottoir anhalten dürfen (Art. 41 Abs. 1bis VRV) und die Richtung mit dem Blinker falsch sowie nicht zur rechten Zeit angegeben (Art. 39 SVG), da er nach rechts geblinkt habe, obwohl er Vorkehrungen zum Einfügen in den Verkehr nach links getroffen habe. Weiter habe der Lenker gegen Art. 36 Abs. 4 SVG verstossen, da er den nachfolgenden Verkehr beim beabsichtigten Einfügen in den Verkehrsstrom behindert habe. Zudem habe der Lenker Art. 3 Abs. 1 VRV verletzt, indem er es unterlassen habe, während seines Manövers auf den Verkehr zu achten, rechtzeitig wegzufahren oder den Radfahrer zu warnen. Ein Verstoss gegen Art. 23 VRV liege vor, weil der Lenker es unterlassen habe, das vorschriftswidrige Abstellen des Fahrzeugs durch Pannensignal und Warnblinker anzuzeigen. Die Beklagte bestreitet ein Verschulden des Lenkers.

aa) Einleitend gilt es festzuhalten, dass im Haftpflichtrecht dem Verstoss gegen die Strassenverkehrsregeln nicht bloss eine Bedeutung im Hinblick auf die Widerrechtlichkeit einer Schadenszufügung zukommt. Vielmehr sind sie auch bei der Beurteilung eines allfälligen Verschuldens des Lenkers in dem Sinne beizuziehen, als grundsätzlich von einem Verschulden auszugehen ist, wenn es der Lenker unterlässt, die ihm gesetzlich auferlegten Vorsichtsmassnahmen zu treffen. Die Verkehrsregeln definieren damit einen Sorgfaltsmassstab, welchen der Lenker einzuhalten hat, wenn er sich nicht dem Vorwurf aussetzen will, schuldhaft zu handeln. Das Bundesgericht umschreibt dies mit den Worten: Wo besondere, der Unfallverhütung und der Sicherheit dienende Normen ein bestimmtes Verhalten gebieten, richtet sich das Mass der im Einzelfall zu beachtenden Sorgfalt in erster Linie nach diesen Vorschriften (BREHM, a.a.O., Rz. 14; BGE 127 IV 34/38 und BGer 6S.194/2005 E. 2). Massgebend ist somit, welchem Schutzzweck

E. 8

20121108_d_SG_o_01.docx diese Normen dienen. Dies ändert aber im Übrigen nichts daran, dass ein Verkehrsregelverstoß für die Schadensverursachung adäquat kausal sein muss, damit er haftungsbeurteilend wirkt. Soweit kein Zusammenhang zwischen dem Verkehrsregelverstoß und dem eingetretenen Schaden besteht, fehlt es an einer Haftungsvoraussetzung (WEISSENBERGER, Kommentar zum SVG, Art. 58 N 21 mit Hinweis auf BGer 4A_44/2008 E.3.3.2).

bb) Im vorliegenden Fall wurde der Lenker rechtskräftig wegen Anhaltens neben einer ununterbrochenen Längslinie, ohne den dafür notwendigen Abstand zur Linie von drei Metern eingehalten zu haben (Art. 18 Abs. 2 lit. c VRV), bestraft und zu einer Busse von Fr. 100.-- verurteilt. Der Abstand zur ununterbrochenen Linie betrug 2.65 Meter, wobei die Längslinie auf Höhe des hinteren Teils des Fahrzeuges noch unterbrochen war (kläg.act. 4). Es ist im Folgenden zu prüfen, ob zwischen dieser Verkehrsregelverletzung und der eingetretenen Körperverletzung des Radfahrers ein adäquater Kausalzusammenhang besteht.

aaa) Grundsätzlich muss davon ausgegangen werden, dass die Verletzung von Art. 18 Abs. 2 lit. c VRV geeignet ist, einen Unfall wie den vorliegenden zumindest zu begünstigen. Die Norm dient der Sicherstellung des fließenden Verkehrs, indem durch Einhalten des Linienabstandes den nachfolgenden Fahrzeugen die Möglichkeit gegeben wird, das stehende Fahrzeug zu passieren, ohne die ununterbrochene Längslinie überschreiten und damit auf den Gegenverkehr Rücksicht nehmen zu müssen. Damit ist im Übrigen auch gesagt, dass es nicht darauf ankommt, ob die Verkehrsregel nur durch den vorderen Teil des Unfallfahrzeugs verletzt wurde. Zwar befand sich der hintere Teil tatsächlich neben einer unterbrochenen Linie, für welche die Regel von Art. 18 Abs. 2 lit. c VRV nicht gilt. Ein Fahrzeug, welches das stehende Fahrzeug passieren will, muss jedoch nicht nur das Heck, sondern auch die Führerkabine des stehenden Fahrzeugs problemlos passieren können. Die Gefahr der Kollision wird somit selbst dann erhöht, wenn der Lenker eines nachfolgenden Fahrzeugs sieht, dass es auf der Höhe der Führerkabine des Lieferwagens eng wird, um das stehende Auto problemlos passieren zu können. Der Schutzzweck der Norm besteht somit darin, eine Unterbrechung des Verkehrsflusses zu verhindern. So sollen zum einen passierende Fahrzeuge nicht dazu verleitet werden, die Sicherheitslinie zu missachten und den Gegenverkehr zu stören. Zum anderen sollen Kollisionen zwischen dem am Strassenrand angehaltenen Fahrzeug und einem nachfolgenden Fahrzeug, welches aufgrund seiner Fahrzeugbreite nicht oder nur mit Mühe unter Beachtung der Sicherheitslinie am angehaltenen Fahrzeug vorbeifahren kann, verhindert werden.

E. 9

20121108_d_SG_o_01.docx

bbb) Im vorliegenden Fall ist zu prüfen, ob sich der Schutzzweck der Norm auch auf Radfahrer bezieht. Das am Strassenrand stehende Fahrzeug hätte vom Radfahrer problemlos ohne jegliche Beeinträchtigung durch einen allfälligen Gegenverkehr passiert werden können, unabhängig davon, ob der Abstand zur ununterbrochenen Längslinie drei Meter oder bloss 2,65 Meter betrug. Es ist auch kaum vorstellbar, dass sich ein Radfahrer eingeengt fühlt, wenn der Abstand zwischen der ununterbrochenen Längslinie, die er nicht überqueren darf, und dem stehenden Fahrzeug nicht drei Meter, sondern bloss 2,65 Meter beträgt. Die Zeugin G., welche zur Zeit des Unfallgeschehens auf der Gegenfahrbahn fuhr,

gab dazu an, sie habe sich gedacht, "es sei gut, dass es nicht mehr Verkehr habe, so könne der Velofahrer gefahrenlos am stehenden Kastenwagen vorbeifahren" (kläg.act. 7, S. 2, oben). Auf den Fotos ist ersichtlich, dass für ein Fahrrad genügend Platz blieb, um den Lieferwagen problemlos passieren zu können, ohne vom Gegenverkehr beeinträchtigt zu werden bzw. nahe an die ununterbrochene Längslinie zu geraten. Auf der Fahrbahn des Radfahrers herrschte zudem wenig Verkehr (Aussage G., kläg.act. 7, S. 7 unten) und die nachfolgenden Fahrzeuge hielten einen angemessenen Abstand (Aussage G. gemäss Polizeirapport, kläg.act. 4, S. 4, unten). Gemäss Aussage der nachfolgenden Lenkerin H. handelte es sich dabei um einen Abstand von ca. 35-40 Metern. Polizeimeister J., der den Unfallort gesehen und die beiden Zeuginnen befragt hatte, hielt im Rapport ausdrücklich fest, der Radfahrer habe mit seinem Fahrrad genügend Platz gehabt, um am stillstehenden Fahrzeug vorbeizufahren. Das unerlaubte Halten hatte somit keinen Einfluss auf den Unfallhergang und es besteht keine haftpflichtrechtliche Verantwortlichkeit des Fahrzeuglenkers, da der Zweck der vorliegenden Norm nicht darin besteht, einen Radfahrer, der neben dem stillstehenden Fahrzeug mehr als genügend Platz zum Vorbeifahren hat, vor einer Kollision mit dem stillstehenden Fahrzeug zu schützen. Dementsprechend ist der adäquate Kausalzusammenhang zwischen der Verkehrsregelverletzung und dem Unfall zu verneinen (vgl. BGer 6B_965/2008 E. 4.4.1 betreffend Schutzzweck und Kausalität).

cc) Was die anderen behaupteten Verstösse gegen die Strassenverkehrsregeln anbelangt, so kann zur behaupteten Verletzung von Art. 37 SVG angemerkt werden, dass der Lenker beim Anhalten zwar durchaus den Verkehr behindert haben mag, indem er den nachfolgenden Fahrzeugen nicht den gesetzlich vorgeschriebenen Platz liess, um zwischen dem Fahrzeug und dem Gegenverkehr bzw. der ununterbrochenen Längslinie zu passieren. Wie oben gezeigt wurde, war dies allerdings im konkreten Fall nicht kausal für den Unfall, weil ein Fahrrad den stehenden Lieferwagen problemlos passieren konnte. Die übrigen von der Klägerin 1 angeführten Strassenverkehrsregeln dienen

E. 10

20121108_d_SG_o_01.docx entweder nicht der Sicherung des Verkehrsflusses auf der Fahrbahn (Art. 41 Abs. 1bis VRV) oder sind offensichtlich nicht verletzt worden. Namentlich besteht bei einem kurzen Anhalten am Strassenrand an einer übersichtlichen Stelle, um eine Person aussteigen zu lassen, keine Pflicht, ein Pannendreieck aufzustellen, womit auch gesagt ist, dass die Warnblinker nicht eingeschaltet werden dürfen (Art. 23 Abs. 3. lit a VRV). Auch andere Warnungen waren nicht angezeigt, nachdem der Lieferwagen an einer sehr übersichtlichen Stelle bei Tageslicht und guten Wetterbedingungen anhielt. Der Lenker hat auch genügend auf den Verkehr geachtet, hat er doch offensichtlich einige Minuten bevor der Radfahrer sich später von hinten dem Lieferwagen näherte, auf dem Trottoir angehalten und durfte davon ausgehen, dass für nachfolgende Fahrzeuge ohne weiteres ersichtlich war, dass er am Strassenrand still stand. Soweit dem Lenker vorgeworfen wird, er habe gegen Art. 36 Abs. 4 SVG verstossen, übersieht die Klägerin 1, dass die Vortrittsregelung vom Lenker gerade verlangt, am Strassenrand stehen zu bleiben, bis ihn alle nachfolgenden Fahrzeuge passiert haben. Der Lenker hat sich somit im vorliegenden Fall auch in diesem Punkt korrekt verhalten. Auch die Frage, ob der Lenker kurz vor dem Unfall den Blinker nach links oder nach rechts bzw. gar nicht betätigt hatte, ist im vorliegenden Fall für das Unfallgeschehen nicht relevant. Aufgrund der Fotos ist er stellt, dass der Radfahrer jedenfalls nicht damit rechnen konnte,

dass der stehende Lieferwagen noch weiter nach rechts abbiegen würde, da dafür offensichtlich kein Platz blieb. Für das Betätigen der Warnblinker bestand gemäss den vorherigen Ausführungen kein Anlass und soweit der Lenker bereits den Blinker nach links betätigt haben sollte, weil er wieder auf die Fahrbahn zurück wollte, ist umso weniger ersichtlich, warum der nachfolgende Radfahrer das Fahrzeug nicht bemerkt hat und mit der Hecktüre kollidierte.

dd) Eine Verschuldenshaftung des Fahrzeuglenkers besteht somit nicht. Der Fahrzeuglenker hat zwar schuldhaft die Abstandsvorschrift von Art. 18 Abs. 2 lit. c VRV verletzt, zwischen dieser Verletzung der Abstandsvorschrift und der erfolgten Kollision des Radfahrers besteht jedoch kein adäquater Kausalzusammenhang. Die Kollision wäre auch erfolgt, wenn der Abstand zwischen dem Fahrzeug und der Sicherheitslinie drei Meter betragen hätte.

3. Im Weiteren bringt die Beklagte vor, es sei von einem groben Selbstverschulden des Radfahrers auszugehen, welches den Kausalzusammenhang zwischen der Betriebsgefahr bzw. dem Verschulden des Lenkers und dem Unfall unterbrochen habe oder zumindest als Mitursache berücksichtigt werden müsse. Zudem wendet die Beklagte ein, dass beim Radfahrer ein vorbestehendes Glaukom (auch als "grüner Star"

E. 11

20121108_d_SG_o_01.docx bezeichnet) diagnostiziert worden sei (kläg.act. 29, S.1 und 3). Ein solches Glaukom führe üblicherweise zu einer Gesichtsfeldeinschränkung. Möglicherweise habe das Glaukom beim Radfahrer eine erhebliche, unfallrelevante Gesichtsfeldeinschränkung bewirkt. Bei einer Gesichtsfeldeinschränkung müsse sich der Radfahrer jedoch ein erhebliches Selbstverschulden am Unfall anrechnen lassen.

Die Klägerin 1 bestreitet grundsätzlich ein Selbstverschulden des Radfahrers bzw. will ein allfälliges Verschulden als sehr leicht bewertet haben. Zudem sei dem Radfahrer nicht bekannt gewesen, dass er unter einem Glaukom leiden solle. Er habe nur gewusst, dass ein erhöhter Augendruck festgestellt worden sei. Anlässlich der Behandlung der Unfallfolgen sei im Schweizer Paraplegiker Zentrum seine Seh- und Fahrfähigkeit abgeklärt und für gut befunden worden. Eine verkehrsrelevante Sehbehinderung habe somit nicht bestanden.

a) Für den Fall der blossen Kausalhaftung bestimmt Art. 59 Abs. 1 SVG, dass der Halter von der Haftpflicht befreit wird, wenn er beweist, dass der Unfall durch grobes Verschulden des Geschädigten verursacht wurde.

Es ist somit zu prüfen, ob der adäquate Kausalzusammenhang durch ein grobes Verschulden des Radfahrers unterbrochen worden ist.

b) Das Bundesgericht hatte in einem neueren strafrechtlichen Entscheid (BGer 6B_163/2010) einen ähnlichen Sachverhalt zu beurteilen. Ein Motorfahrzeuglenker hielt sein Wohnmobil nach einem Kreisel kurz an, um einen Mitfahrer aussteigen zu lassen, der zwei Riegelhäuser filmen wollte. Der Fahrzeuglenker fuhr daraufhin auf der geraden, ansteigenden Strasse 150 Meter weiter, stoppte an der rechten Strassenseite, schaltete die Warnblinker ein und wartete auf den Mitfahrer. In dieser Lage blockierte das Wohnmobil den eigenen rechten Fahrstreifen mehr als hälftig und den rechts daran anschliessenden Radweg vollständig. Nachdem der Mitfahrer wieder eingestiegen war, prallte ein Radfahrer ungebremst in das Heck des stehenden Wohnmobils, wodurch der Radfahrer erhebliche Verletzungen erlitt. Da der Radfahrer nur auf kurze Sicht fuhr und das stillstehende

Wohnmobil aus einer Distanz von 150 Metern sehen konnte oder hätte sehen können, erachtete das Bundesgericht das Verhalten des Radfahrers als derart qualifiziert unvorsichtig, dass durch dieses Verhalten der adäquate Kausalzusammenhang zwischen dem verkehrsregelwidrig abgestellten Fahrzeug und der Kollision unterbrochen worden sei. Es stellte fest, dass es sich bei einer solchen Fahrweise nicht um eine untergeordnete Unaufmerksamkeit, sondern um eine qualifizierte Unaufmerksam-

E. 12

20121108_d_SG_o_01.docx keit handle, mit der schlechthin nicht gerechnet werden müsse und die das sorgfaltswidrige Verhalten des Motorfahrzeuglenkers in den Hintergrund dränge.

c) Jeder Verkehrsteilnehmer muss sein Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann (Art. 31 Abs. 1 SVG). Er muss seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden (Art. 3 Abs. 1 VRV). Zudem muss er so fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann; wo das Kreuzen schwierig ist, muss er auf halbe Sichtweite halten können (Art. 4 Abs. 1 VRV).

Aufgrund der Aktenlage, namentlich der Fotos und der Zeugenaussage von G., ist erstellt, dass der Radfahrer den Lieferwagen problemlos hätte links überholen können. Ebenso ist nicht ersichtlich, warum der Radfahrer, wenn er dies nicht wollte, nicht einfach hinter dem stillstehenden Lieferwagen angehalten hat, bis dieser sich wieder in den Verkehr eingeordnet hatte. Es gibt auch nicht die geringsten Anhaltspunkte dafür, dass der Radfahrer durch andere Fahrzeuge bedrängt wurde, ein Ausweichmanöver einleitete oder sein Fahrrad vor der Kollision noch abbremsete. Das Verhalten des Radfahrers kann nur damit erklärt werden, dass er die nötige Aufmerksamkeit im Verkehr vermissen liess. Wegen mangelnder Aufmerksamkeit wurde er auch von den Strafbehörden der einfachen Verkehrsregelverletzung schuldig gesprochen. Im Unterschied zum vorher erwähnten Bundesgerichtsentscheid ist jedoch im vorliegenden Fall nicht nachgewiesen, dass der Radfahrer auf kurze Sicht gefahren ist. Zudem war die Strecke, auf welcher der Radfahrer fuhr, nicht ganz so übersichtlich.

Unter Berücksichtigung dieser Umstände trifft den Radfahrer ein mittelschweres bis schweres Verschulden. Von einer qualifizierten Unvorsichtigkeit des Radfahrers, die im Sinne groben Verschuldens zur Unterbrechung des adäquaten Kausalzusammenhangs führen würde, ist hingegen nicht auszugehen.

d) Die Beklagte wendet zudem ein, dass der Radfahrer aufgrund des vorbestehenden Glaukoms allenfalls unter einer unfallrelevanten Gesichtsfeldeinschränkung gelitten habe und er sich somit gegebenenfalls ein erhebliches Selbstverschulden anrechnen lassen müsse.

Aus dem Arztbericht des Kantonsspital St. Gallen vom 22. Juni 2007 (kläg.act. 29) ergibt sich nicht, dass das vorbestehende Glaukom zu einer massgeblichen Gesichtsfeldeinschränkung geführt hat. Im Arztbericht wird nur festgehalten, dass der Augeninnendruck nach drei Tagen ohne Therapie normal sei und mit der Verabreichung von Augentropfen

E. 13

20121108_d_SG_o_01.docx begonnen werde. Die Beklagte beantragte die Einholung eines Gutachtens betreffend Einschränkung der Sehfähigkeit des Radfahrers sowie die Edition sämtlicher medizinischer Akten des Radfahrers betreffend das Glaukom bzw. die

Sehkraft. Nachdem im Austrittsbericht des Schweizer Paraplegiker Zentrums vom 6. Dezember 2007 festgehalten wurde, dass der verunfallte Radfahrer einen Personenwagen mit Automatikgetriebe fahren darf und bereits vor dem Unfall einen solchen Personenwagen gelenkt hatte (kläg.act. 31, S. 5 unten), ist davon auszugehen, dass das vorbestehende Glaukom das Gesichtsfeld - wenn überhaupt - nur geringfügig eingeschränkt hat, so dass die Fahrfähigkeit nicht beeinträchtigt wurde. Auch aus den weiteren vorliegenden ärztlichen Verlaufsberichten ergeben sich keinerlei Hinweise auf eine Gesichtsfeldeinschränkung oder eine Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit aufgrund des vorbestehenden Glaukoms. Auf die Einholung der beantragten diesbezüglichen Beweise kann daher verzichtet werden.

4. Liegt ein Selbstverschulden des Radfahrers vor, das aber nicht als grob zu qualifizieren ist, so sind auch die Voraussetzungen nach Art. 59 Abs. 1 SVG nicht erfüllt, um eine Haftung entfallen zu lassen. Vielmehr hat der Richter die Ersatzpflicht unter Würdigung aller Umstände festzusetzen (BGer 4A_479/2009).

a) Im vorliegenden Fall erscheint das Verschulden des Radfahrers als mittelschwer bis schwer, fuhr er doch infolge mangelnder Aufmerksamkeit auf einen gut sichtbaren und seit mehreren Minuten stillstehenden Lieferwagen auf. Unter Berücksichtigung der Rechtsprechung ist von einer Haftungsquote des Fahrzeughalters allein aufgrund der Betriebsgefahr von 10% bis 60% auszugehen (vgl. BREHM, a.a.O., Rz 568). Bei der Bemessung der Haftungsquote ist zu berücksichtigen, dass die Betriebsgefahr im vorliegenden Fall nicht auf der Geschwindigkeit und der Masse des Fahrzeuges basiert, sondern nur auf der Masse des Lieferwagens. Wesentlich ins Gewicht fällt jedoch, dass der Lieferwagen je zur Hälfte auf der Strasse und dem Trottoir stand. Diese Art des Anhaltens stellt, unabhängig von einem allfälligen Abstand zu einer durchgezogenen Längslinie, eine nicht unerhebliche Gefahr für nachfolgende Fahrzeuge dar. Insbesondere Radfahrer werden dadurch gefährdet. Zum einen können sie ihre Fahrt nicht am rechten Strassenrand fortsetzen, sondern müssen anhalten oder dem stillstehenden Fahrzeug unter Rücksichtnahme auf allfällige nachfolgende Fahrzeuge ausweichen. Zum anderen wirkt sich naturgemäss die stillstehende Masse eines Lieferwagens auf einen Radfahrer stärker aus als auf einen nachfolgenden Personenwagen, der seinerseits mit seiner Masse die Insassen schützt.

E. 14

20121108_d_SG_o_01.docx b) Unter Berücksichtigung dieser Umstände scheint es angemessen, die Betriebsgefahr mit 30% zu bemessen (vgl. BGer 6S.14/2006 E. 4.4.3). Diese Gewichtung berücksichtigt auch, dass grundsätzlich der Verkehrsteilnehmer, der auf ein stehendes Fahrzeug auffährt, die Hauptursache für einen Auffahrunfall setzt. Namentlich darf es bei dieser Frage keinen Unterschied machen, ob als Folge des Auffahrunfalles der Lenker des vorderen Fahrzeuges oder aber der Lenker des hinteren Fahrzeuges die stärkeren Verletzungen erleidet. Die Unaufmerksamkeit des nachfolgenden Fahrzeuglenkers, welche zum Auffahrunfall führt, bleibt nämlich dieselbe.

c) Die Heilungskosten bis 30. November 2007, für welche die Klägerin 1 aufgekommen ist, betragen insgesamt Fr. 198'479.35. Bei einer Haftungsquote der Beklagten von 30% ergibt sich ein Regressanspruch der Klägerin gegenüber der Beklagten von Fr. 59'543.80. Der Schadenszins von 5% ab 1. Dezember 2007 ist unbestritten.

5. Zu prüfen ist, ob der Klägerin 2, welche ihre Leistungen im Gegensatz zur Klägerin 1 nicht aufgrund des KVG, sondern des VVG erbrachte, ein Regressrecht gegenüber der Beklagten zusteht.

a) Die Beklagte bestreitet den Regressanspruch der Klägerin 2. Sie macht geltend, der Verweis der Klägerin 2 auf Art. 72 VVG sei im Grundsatz richtig, doch sei dieser Regress auf Ansprüche aus unerlaubter Handlung im Sinne von Art. 41 OR beschränkt. Bei einer Kausalhaftung bestehe hingegen kein Regressanspruch. Es gäbe zwar abweichende Lehrmeinungen, aber die höchstrichterliche Rechtsprechung sei in diesem Punkt unverändert und werde immer noch von einem beträchtlichen Teil der Lehre getragen.

b) In der Tat ist in dieser Frage von einer unveränderten höchstrichterlichen Rechtsprechung auszugehen. Das Bundesgericht bestätigte nämlich im erst kürzlich ergangenen Entscheid BGer 4A_576/2010 E.4.1 unter Berufung auf die herrschende Rechtsprechung und Lehre, dass nach der Regressordnung von Art. 51 Abs. 2 OR in der Regel derjenige in erster Linie den Schaden zu tragen habe, der ihn durch unerlaubte Handlung verschuldet hat, und in letzter Linie derjenige, der ohne eigene Schuld und ohne vertragliche Verpflichtung nach Gesetzesvorschrift (kausal) haftet. Zudem hielt das Bundesgericht fest, dass auch in Anwendung der spezialgesetzlichen Regelung von Art. 72 VVG der Versicherer nur auf einen ausservertraglich Haftpflichtigen Regress nehmen kann, den ein Verschulden trifft, nicht aber auf einen allein aus gesetzlicher Vorschrift, d.h. kausal Haftpflichtigen (vgl. BGE 120 II 191 E. 4c, BGE 107 II 489 E. 5a, BGE 80 II

E. 15

20121108_d_SG_o_01.docx 247 E. 5; vgl. auch BGE 118 II 502 E. 2b und E. 3, BGE 114 II 342 E. 3; BREHM, Berner Komm., 3. A. 2006, N 60 f., N 82b ff. zu Art. 51 OR; GRABER, in: Basler Kommentar, Versicherungsvertragsgesetz, 2001, N 7/9 zu Art. 72 VVG; SCHNYDER, in: Basler Kommentar, Obligationenrecht, Bd. I, 5. A., N 22 zu Art. 51 OR; WERRO, in: Commentaire Romand Code des obligations, Bd. I, 2003, N 15 ff. zu Art. 51 OR; MAZAN, in: Handkommentar zum Schweizer Privatrecht, 2007, N 24 f. zu Art. 51 OR; KUHN, Privatversicherungsrecht, 3. A. 2010, S. 312 ff.; ENGEL, Traité des obligations en droit suisse, 2. A., 1997, S. 569 f.; SCHWENZER, Schweizerisches Obligationenrecht, Allgemeiner Teil, 5. A., 2009, Rz. 88.33; REY, Ausservertragliches Haftpflichtrecht, 4. A., 2008., Rz. 1574; ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht, 2002, S. 158; STRUB, Der Regress des Schadensversicherers de lege lata - de lege ferenda, 2011, S. 67 f., 77).

c) Von der langjährigen und erst kürzlich bestätigten bundesgerichtlichen Rechtsprechung abzuweichen, besteht kein Anlass. Auf ihrer Grundlage ist klargestellt, dass die dem VVG unterstehende Klägerin 2, welche ihren Regressanspruch nicht aus Art. 72 ATSG ableiten kann, auch nicht gestützt auf Art. 72 VVG auf die Beklagte als Kausalhaftpflichtige regressieren kann. Ein Regress aus Anspruchskonkurrenz ist aufgrund der Haftungsordnung von Art. 51 OR ausgeschlossen, nachdem den Fahrzeuglenker im vorliegenden Fall kein Verschulden am Unfall trifft. Die Forderung der Klägerin 2 ist daher abzuweisen.

6. Die Klägerinnen machen geltend, dass ihnen neben dem Schadenszins zusätzlich noch ein Regulierungszins von 5% nach Art. 79c Abs. 3 SVG zustehe. Die Beklagte habe diesen Regulierungszins zu bezahlen, weil sie innert der gesetzlichen Frist von drei Monaten seit der detaillierten Forderungseingabe vom 1. April 2010 den Schadensersatzanspruch nicht genügend anerkannt und nicht reguliert habe. Die Beklagte bestreitet den Anspruch der

Klägerinnen auf einen Regulierungszins.

a) Art. 79c SVG wurde im Zuge der Übernahme der EG-Besucherschutz-Richtlinie (Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000) am 4. Oktober 2002 ins SVG übernommen und am 1. Januar 2003 in Kraft gesetzt (vgl. BBI 2002, 4397 ff.). In der EG-Besucherschutz-Richtlinie wird in der Erwägung 19 ausgeführt, dass dem Geschädigten vom Versicherungsunternehmen Zinsen bezahlt werden sollten, wenn innert der vorgesehenen Frist von drei Monaten keine Entschädigungsangebot der Versicherungsunternehmung vorliege. Gemäss Bericht der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates vom 20. August 2002 bestand das Ziel

E. 16

20121108_d_SG_o_01.docx der Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes darin, den Schutz der Verkehrspfer zu verbessern (bekl.act. 9).

b) Art. 79c Abs. 3 SVG bezweckt eine Besserstellung des Geschädigten, der ohne Verzögerung zu seinem Schadenersatz kommen soll. Die Norm verliert ihren Zweck, wenn der Geschädigte seinen Schaden von einer anderen Seite ohne Verzögerung ersetzt erhält. Aus dem Sinn und Zweck von Art. 79c Abs. 3 SVG ergibt sich somit, dass im Regressverfahren kein zusätzlicher Schadenregulierungszins geltend gemacht werden kann, da sich die Norm nicht auf Streitigkeiten unter Versicherungen bezieht. Für diese Auslegung spricht der klare Wortlaut der Bestimmung, der nur die Geschädigten, nicht aber Versicherungen erwähnt. Eine unsorgfältige Gesetzesredaktion ist nicht anzunehmen, da in Art. 79a SVG im Zusammenhang mit der Auskunftsstelle die Sozialversicherungen ausdrücklich neben dem Geschädigten gesondert erwähnt werden. Der Gesetzgeber hat die Versicherungen also nicht einfach vergessen oder mit dem Geschädigten gleichgesetzt. Es ist somit davon auszugehen, dass es sich bei der Nichtwähnung der Versicherungen in Art. 79c Abs. 3 SVG um ein qualifiziertes Schweigen des Gesetzgebers handelt.

c) Selbst wenn man jedoch davon ausginge, dass es sich nicht um ein qualifiziertes Schweigen handelt, so würde dies nicht zum Schutz der zusätzlichen Zinsforderung führen. Sofern nämlich in einem Mitgliedstaat bereits Regelungen bestanden, welche dem Erfordernis der EG-Besucherschutz-Richtlinie entsprachen, konnte die Umsetzung durch eine Bezugnahme auf jene Regelung erfolgen (Erwägung 19 der EG-Besucherschutz-Richtlinie). Aufgrund der Rechtsprechung zum Schadenszins bestand in der Schweiz bereits ein Anspruch auf Verzinsung der Schadenersatzansprüche. Darauf konnte aber nur schwer Bezug genommen werden, da der Schadenszins nicht ausdrücklich gesetzlich geregelt ist. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die Festlegung eines Verzugszinses in Art. 79c Abs. 3 SVG die gesetzliche Umsetzung der EG-Besucherschutz-Richtlinie darstellt. Da gemäss Rechtsprechung der Verzugszins aber nicht kumulativ zum Schadenszins geschuldet ist (BGE 130 III 591 E. 4 mit Hinweisen auf Rechtsprechung und Literatur), wird der Schadenszins durch den Verzugszins nach Art. 79c Abs. 3 SVG ersetzt, sofern die Voraussetzungen des Art. 79c SVG erfüllt sind. Es handelt sich somit beim Zins nach Art. 79c Abs. 3 SVG nicht um einen zusätzlichen Regulierungszins, der neben dem Schadenszins zu bezahlen wäre, sondern vielmehr um einen Verzugszins, der den Anspruch auf einen Schadenszins verdrängt.

7. Sodann sind die Gerichts- und Parteikosten dieses Verfahrens zu verlegen.

E. 17

a) Gemäss Art. 34 der Gerichtskostenverordnung vom 9. Dezember 2010 ist auf vorliegendes Verfahren das bisherige Recht (Gerichtskostentarif vom 19. Mai 2009; GKT) anzuwenden. Bei einem Streitwert von Fr. 150'000.-- ist eine Entscheidungsgebühr in Höhe des dreifachen Gebührenansatzes von Fr. 1'000.-- bis Fr. 15'000.-- zu erheben (Art. 12 Abs. 2 Ziff. 2 GKT i.V.m. Art. 13 Ziff. 322 GKT). In Anbetracht des dem Gericht entstandenen Aufwandes an Aktenstudium, der Durchführung einer Vorbereitungs- und einer Hauptverhandlung sowie der Komplexität des Streitfalles erscheint eine Gerichtsgebühr von Fr. 21'000.-- als angemessen.

Entsprechend dem Ausgang des Verfahrens haben die Beklagte 2/5 und die Klägerinnen 3/5 der Gerichtskosten zu tragen, wobei den Klägerinnen die Einschreibgebühr von Fr. 1'000.-- angerechnet wird.

b) Die Beklagte hat keine Kostennote eingereicht. Unter Berücksichtigung des Streitwertes, der Schwierigkeit des Falles, der Teilnahme an einer Instruktionsverhandlung und der nachträglichen Prozesseingabe ergibt sich aufgrund von Art. 14 lit. e, Art. 15, Art. 18 Abs. 1 lit a, Art. 28bis, Art. 29 der Honorarordnung für Rechtsanwälte und Rechtsagenten ein Honoraranspruch von total Fr. 24'000.--.

Nach Massgabe ihres Unterliegens haben die Klägerinnen die Beklagte mit 1/5 der Parteikosten, mithin mit Fr. 4'800.--, zu entschädigen.

c) Als einfache Streitgenossen haften die Klägerinnen solidarisch für die Prozesskosten (Art. 271 ZPO/SG).

Das Handelsgericht hat
entschieden:

E. 18