

<b>Zeitschrift:</b>	Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
<b>Band:</b>	48 (1956)
<b>Heft:</b>	3
<b>Artikel:</b>	Zum Begriff der "aussergewöhnlichen Gefahr" in Bezug auf das Motorrad-, bzw. "Roller"-fahren
<b>Autor:</b>	Bernasconi, Giacomo
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-353731">https://doi.org/10.5169/seals-353731</a>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 26.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## *Die Finanzierung der Versicherungsleistungen*

Im letzten Abschnitt des Berichtes der Suva wird die wichtige Frage behandelt, ob die Anstalt vom heutigen *Kapitaldeckungsverfahren zum Umlageverfahren* übergehen soll.

Bekanntlich verpflichtet Art. 48 KUVG die Anstalt, der Jahresrechnung der Suva die Versicherungsleistungen zu belasten «mit dem Barwert aller Ausgaben, die die Anstalt wegen der bis zum Schlusse des Rechnungsjahres eingetretenen Unfälle erwartungsgemäß noch zu bestreiten haben wird». In der Praxis werden der Rechnung jeweils belastet die jährlichen Ausgaben für die Deckung der Heilungskosten oder der Krankengelder und das Kapital, das den im Laufe des Jahres entstandenen Renten entspricht.

Der Rückgang des Zinssatzes hat die Anstalt veranlaßt, die Frage zu prüfen, ob es nicht zweckmäßig wäre, für die Zukunft ein Umlageverfahren einzuführen. Diese Frage, mit der sich der Bericht auseinandersetzt, ist in der «Gewerkschaftlichen Rundschau» bereits behandelt worden<sup>3</sup>, weshalb hier nicht näher darauf eingetreten werden soll.

Es sei lediglich festgehalten, daß die Suva die aufgeworfene Frage verneint, indem sie darauf hinweist, daß ein Umlageverfahren zur *Preisgabe* des bewährten Grundsatzes der *risikogerechten Prämienfestsetzung* führen würde. Es liegt auf der Hand, daß die Abstufung der Prämien nach dem Risiko in der Betriebsunfallversicherung eine wesentliche Rolle bei der Unfallverhütung spielt, weshalb sie beibehalten werden sollte.

*Alexandre Berenstein.*

## **Zum Begriff der «außergewöhnlichen Gefahr» in bezug auf das Motorrad-, bzw. «Roller»-fahren**

In der vorliegenden Besprechung des sogenannten «Fünfjahreberichtes» der Suva kommt Prof. Alexander Berenstein im Zusammenhang mit dem Ausschluß des Motorradfahrens auch auf den Begriff der «außergewöhnlichen Gefahr» gemäß Art. 67, Abs. 3, KUVG zu sprechen. Er gibt der Auffassung Ausdruck, daß das Motorrad-, bzw. Motorrollerfahren kaum als außergewöhnliche Gefahr im Sinne des angeführten Gesetzestextes bezeichnet werden könne.

Zu dieser Frage liegt ein neueres Urteil des Eidgenössischen Versicherungsgerichtes vom 3. November 1955 in Sachen A. M. gegen die

<sup>3</sup> D. W. Wunderlin, «Kapitaldeckungs- oder Umlageverfahren in der obligatorischen Unfallversicherung», *Gewerkschaftliche Rundschau*, Heft 1, Januar 1955, Seiten 1-17.

Suva vor, in dem das Vorliegen einer außergewöhnlichen Gefahr beim Rollerfahren bejaht wird. Es wird deshalb die Leser der «Gewerkschaftlichen Rundschau» interessieren, den Tatbestand, die Vorbringen des Klägers und der Beklagten und die Begründung des Urteils durch das EVG kennenzulernen. Wir geben den Inhalt des Urteils seiner weittragenden Bedeutung wegen nachstehend ungeteilt wieder.

*G. Bernasconi.*

A. Der in Rickenbach-Ottenbach (ZH) wohnhafte A. M. ist als Wasserbauarbeiter der Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich bei der Suva obligatorisch versichert. Am 19. Juni 1954 morgens fuhr er mit seinem Motorroller, Marke Lambretta, von seinem Wohnort nach Bonstetten zur Arbeit. In der Nähe von Affoltern a. A. verlor er infolge Niesens die Herrschaft über das Fahrzeug und prallte mit diesem gegen eine Telephonstange. Er erlitt dabei eine Fraktur des rechten Beins und war bis Ende Januar 1955 voll arbeitsunfähig.

Die Suva lehnte eine Entschädigungspflicht für diesen Nichtbetriebsunfall ab, da es sich um einen laut Art. 67, Abs. 3, KUVG<sup>1</sup> und Verwaltungsratsbeschuß (VRB<sup>2</sup>) vom 11. Juni 1942 von der Versicherung ausgeschlossenen Motorradunfall gehandelt habe.

B. Der Versicherte erhob hierauf beim Versicherungsgericht des Kantons Zürich gegen die Suva Klage mit dem Begehr, es sei festzustellen, daß das Fahren mit einem sogenannten Motorroller keine außergewöhnliche Gefahr im Sinne von Art. 67, Abs. 3, KUVG darstelle und die Beklagte daher zu verpflichten, für den Unfall vom 19. Juni 1954 die gesetzlichen Leistungen zu erbringen. Der Kläger bestritt nicht, daß das Fahren mit einem *gewöhnlichen Motorrad* als außergewöhnliche Gefahr ein von der Versicherung der Nichtbetriebsunfälle *ausgeschlossenes* Risiko darstelle. Hingegen erachtete er eine Gleichstellung von Motorrad und Motorroller mit Bezug auf das Gefahrenmoment nicht als angängig, weil der Prozentsatz der an den Unfällen beteiligten Motorräder rund doppelt so groß wie jener der Motorroller sei. Die Unfallgefahr werde beim Roller durch das tiefer gelegene Schwerpunkt, den Schutz der Beine durch Verschalung und die geringere Höchstgeschwindigkeit stark herabgemindert.

Die Suva beantragte, die Klage sei abzuweisen. Sie wandte ein, nur die Administration habe zu entscheiden, ob der Gebrauch von Motorrollern für sich allein betrachtet eine «außergewöhnliche Gefahr» darstelle, während der Richter den einzelnen Ausschlußtatbestand immer nur als Ganzes auf seine Gesetzmäßigkeit hin prüfen könne. Nach Art. 2 MFV<sup>3</sup> sei der Motorroller zu den Motorrädern zu zählen. Bis zu einer neuen behördlichen Klassierung sei es nicht möglich, Motorräder und Motorroller rechtlich verschieden zu behandeln. Bei beiden Kategorien beständen im großen und ganzen die gleichen Gefahrenmomente. Die Statistik über die Unfallhäufigkeit bei Motorrollern sei noch unzureichend.

In seinem Urteil vom 18. März 1955 wies das Versicherungsgericht des Kantons Zürich die Klage ab. Es bejahte, entgegen der Auffassung der Beklagten, seine Kompetenz zur Prüfung der Frage, ob auf eine besondere Kategorie von Motor-

<sup>1</sup> Artikel 67, Absatz 3, KUVG hat folgenden Wortlaut: «Die Anstalt ist befugt, außergewöhnliche Gefahren und Wagnisse von der Versicherung auszuschließen.»

<sup>2</sup> VRB vom 11. November 1942: «A. Von der Versicherung der Nichtbetriebsunfälle sind ausgeschlossen: I. Nachstehende außergewöhnliche Gefahren: 1. Motorradfahren, gleichgültig ob als Führer des Fahrzeugs oder als bloßer Mitfahrer.»

<sup>3</sup> MFV = Vollzugsverordnung vom 25. November 1932 zum Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (MFG) vom 15. März 1932.

rädern der gesetzliche Ausschlußgrund nicht zutreffe, kam aber zum Schluß, alle Gründe für die besondere Gefährlichkeit des Motorrades seien beim Motorroller in kaum geringerem Maße vorhanden. Nach den unfallstatistischen Angaben 1952 und 1953 sei die Unfallgefährlichkeit des Motorrollers gegenüber der des Motorrades wohl wesentlich geringer, doch gäben Unterlagen von bloß zwei Jahren keinen hinreichenden Aufschluß. Wahrscheinlich würden sich mit den Neukonstruktionen die Unfallzahlen weiter erhöhen und sich denjenigen der Motorräder angleichen. Ueberdies werde der Motorroller nur von einem kleinen Prozentsatz aller obligatorisch Versicherten benutzt.

C. Mit der vorliegenden Berufung erneuert A. M. sein vor erster Instanz gestelltes Rechtsbegehren. Sein Vertreter legt dar, beim Motorroller führen folgende konstruktiven Eigenschaften zu einem gegenüber dem Motorrad größeren Sicherheitskoeffizienten: Verlagerung des Schwergewichts, geringere Reisegeschwindigkeit, kleineres Gewicht, geringeres Beschleunigungsvermögen. Von einer außergewöhnlichen Gefahr bei der Benützung eines Motorrollers könne nicht gesprochen werden. Auch mit stärkerer Motorenleistung werde keine höhere Reisegeschwindigkeit angestrebt, sondern vermehrte Kraftentfaltung in den mittleren Drehzahlbereichen. Den Motorroller versicherungstechnisch von anderen, gefährlicheren Konstruktionen zu trennen, dürfte keine Schwierigkeiten bieten, wie das Beispiel der Privatversicherung zeige. Die heutige Rolle des Rollers im wirtschaftlichen Leben sollte auch sozialversicherungsrechtlich anerkannt werden. Die von der Suva behauptete Mehrbelastung zufolge der Uebernahme des Risikos des Rollerfahrens werde bestritten.

Die Suva hält die Berufung für unbegründet und beantragt, es sei das Urteil des Versicherungsgerichts Zürich zu bestätigen. Die Anstalt macht im wesentlichen geltend: Es fehle an einer genügenden Erfahrungsbreite, um das Unfallrisiko der Motorroller überblicken zu können, zumal diese Fahrzeuge heute in einer technischen Entwicklung begriffen seien, die ihre Gefährlichkeit entscheidend verändere. In Deutschland habe sich bereits das Schwergewicht der Unfälle durch Motorräder auf die Kleinmotorräder verlagert. Außerdem erfasse die Statistik bloß die polizeilich gemeldeten Unfälle. Bei einzelnen Konstruktionen lasse sich überhaupt nicht zwischen Roller und Motorrad unterscheiden. Der Stand im Rollerbau von 1952 sei längst überholt. Das Hubvolumen der Rollermotoren werde auf 150, 175, 200, ja 250 cm<sup>3</sup> erhöht, ferner erreiche man jetzt bereits Spitzengeschwindigkeiten von 105 km/h. Das Publikum verlange heute Roller, die den Anforderungen von Paßfahrten, von Ferienreisen zu zweit und mit Gepäck gewachsen seien. Dem tiefer gelegenen Schwerpunkt und bessern Schutz der Beine ständen folgende Gefahrenmomente gegenüber: mangelnde Richtungsstabilität, kleine Räder, weniger fester Sitz. Die privaten Versicherungsgesellschaften unterschieden nur zwischen Motorrädern über 125 cm<sup>3</sup> und solchen bis 125 cm<sup>3</sup> Zylinderinhalt. Dabei beliefen sich die Prämiensätze der privaten Versicherungsgesellschaften für die schwächere Kategorie auf  $\frac{2}{3}$  derjenigen für schwere Motorräder. Mit dem früheren Ansatz ( $\frac{1}{2}$ ) sei nicht mehr auszukommen gewesen, was einen beträchtlichen Risikoanstieg bei den Motorrollern und Kleinmotorrädern bis 125 cm<sup>3</sup> beweise. Der Einschluß der Motorroller in die Versicherung würde einen jährlichen Mehraufwand an Prämien von 6,9—10,4 Millionen Franken erfordern.

E. In der heutigen Verhandlung haben die Parteivertreter ihre bereits schriftlich dargelegten Rechtsstandpunkte mündlich begründet. Der Vertreter der Suva gab dabei eine Statistik über die durchschnittlichen Unfallziffern aus dem Jahre 1954 zu den Akten.

### *Das Eidgenössische Versicherungsgericht zieht in Erwägung:*

1. Der dem Berufungskläger am 19. Juni 1954 in der Nähe von Affoltern a. A. auf dem Wege zur Arbeit zugestoßene Unfall zählt versicherungsrechtlich unbestrittenmaßen zur Gattung der *Nichtbetriebsunfälle*. Denn wie das Eidgenössische Versicherungsgericht je und je entschieden hat, können nach Art. 67, Lit. a—c, und Art. 62, Abs. 1, KUVG Unfälle auf dem Wege von und zu der Arbeit, soweit sich der Versicherte weder auf der Betriebsstätte noch im Bereich der Betriebsgefahr befand, nicht als «Betriebsunfall» anerkannt werden (EVGE<sup>4</sup> 1934, S. 20).

2. In Art. 67, Abs. 3, KUVG wird die Suva ermächtigt, *außergewöhnliche* Gefahren und Wagnisse von der Versicherung der Nichtbetriebsunfälle auszuschließen. Gestützt auf diese Ermächtigung, hat der Verwaltungsrat der Anstalt mit Beschuß vom 11. Juni 1942, entsprechend früherer Regelung, das *Motorradfahren*, gleichgültig, ob als Führer des Fahrzeuges oder als bloßer Mitfahrer, als nicht versichert erklärt. Das Eidgenössische Versicherungsgericht hat diesen von der Beklagten verfügten Ausschluß als gesetzmäßig bezeichnet (vgl. EVGE 1934, S. 18 (Dewarrat), 35; 1941, S. 120, und letztmals im Urteil vom 20. April 1948 i. S. Schumacher). Damit wollte aber nicht festgelegt werden, das Gericht habe mit den erwähnten Entscheiden beabsichtigt, die Benützung von Motorrädern ein für allemal rechtlich als «außergewöhnliche Gefahr» zu werten. Da auf dem Gebiete der Technik alles in Vervollkommnung begriffen ist, können deren Erzeugnisse ihre anfängliche spezielle Gefährlichkeit durch allmähliche Verbesserungen teilweise oder ganz einbüßen; es kann aber zufolge der technischen Entwicklung eine bisher normale Gefahrenquelle auch stärker in Erscheinung treten.

Der Berufungskläger (der Versicherte A. M.) behauptet nun, keine wesentliche Veränderung der Verhältnisse mit Bezug auf das Motorrad gegenüber den Verhältnissen von 1948, in welchem Jahr das Eidgenössische Versicherungsgericht letztmals den Ausschluß des Risikos des Motorradfahrens als gesetzmäßig bestätigt hat. Der Berufungskläger bestreitet nicht, daß das Fahren mit einem gewöhnlichen Motorrad eine außergewöhnliche Gefahr im Sinne von Art. 67, Abs. 3, KUVG darstellt. Hingegen ist er der Ansicht, der Gebrauch von Motorrollern als Sondergruppe der Motorräder falle nicht unter den Ausschlußtatbestand.

3. Mit Recht hat die Berufungsbeklagte (die Suva) ihren in erster Instanz erhobenen Einwand nicht wiederholt, wonach der Richter nicht zuständig sei, darüber zu erkennen, ob der Ausschluß des Motorradfahrens nicht auf die Benützung von Motorrollern anwendbar sei. Denn der Richter ist nicht bloß befugt, zu prüfen, ob ein von der Verwaltung umschriebener Tatbestand als *solcher* eine besondere Gefahr im Sinne des Gesetzes bedeute und damit gesetzmäßig sei oder nicht. Vielmehr ist der Richter nach konstanter Rechtsprechung des Eidgenössischen Versicherungsgerichts kompetent, Unterscheidungen auch *innerhalb* des einzelnen Ausschlußtatbestandes zu treffen. So wurde das seinerzeit ausgeschlossene Risiko der «Benützung eines nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Kraftfahrzeugs» (laut VRB vom 28. Oktober 1931) dahin umschrieben, wohl sei der Ausschluß des Motorradfahrens gesetzmäßig, nicht hingegen jegliche Benützung von Automobilen (EVGE 1941, S. 118). Dabei hatte der Richter die einzelnen in Frage stehenden Motorfahrzeugkategorien darauf untersucht, inwieweit ihre Benützung als außergewöhnliche Gefahr zu erachten

<sup>4</sup> EVGE = Entscheide des Eidgenössischen Versicherungsgerichts.

sei. Die Vorinstanz ist daher mit Recht auf die Frage eingetreten, ob sich bei den Motorrädern eine besondere Gattung Motorroller abhebe, bei welcher der Nichteinbezug in die Versicherung gesetzwidrig wäre. Gegenteiliges läßt sich aus dem Urteil vom 20. April 1948 i. S. Schumacher nicht entnehmen; dort heißt es, die außergewöhnliche Gefahr liege in der Benützung des Motorrades als solches, gleichgültig, zu welchem Zweck sie erfolge. Es wird lediglich eine vom Richter vorzunehmende Differenzierung nach dem *Zweck* der Fahrt abgelehnt, nicht aber eine solche nach der *Art* des benützten Fahrzeuges.

4. Der Berufungskläger erachtet das Fahren mit einem Motorroller nicht als eine außergewöhnliche Gefahr im Sinne von Art. 67, Abs. 3, KUVG und hält deshalb den Ausschluß dieses Risikos von der Versicherung der Nichtbetriebsunfälle für gesetzwidrig. Der Richter könnte sich diese Stellungnahme von vornherein nur dann zu eigen machen, wenn Motorrad und Motorroller als solche nach einwandfreien rechtlichen Kriterien *unterschieden* werden könnten. Eine derartige Einteilung ist ohne weiteres möglich bei Automobilen und Motorrädern (Art. 2 MFV). Das gleiche gilt für die Klassifizierung von Fahrrädern und den durch motorische Kraft angetriebenen Fahrzeugen. Was das Fahrrad mit Hilfsmotor betrifft, so galt es nach Art. 1 MFV als Motorrad und wurde rechtlich entsprechend behandelt, bis ein BRB<sup>5</sup> vom 6. August 1947, ersetzt durch den BRB vom 28. Dezember 1950 (AS<sup>6</sup> 1950 II, S. 1528), dieses Motorrad abweichenden Bestimmungen unterstellt hat. Nach Art. 1 des BRB vom 28. Dezember 1950 hat das Fahrrad mit Hilfsmotor folgenden Eigenschaften zu entsprechen: weder der Betrieb noch die Wegnahme des Hilfsmotors darf den Antrieb des Fahrrades durch menschliche Kraft verunmöglichen; der Zylinderinhalt des Hilfsmotors (höchstens 50 cm<sup>3</sup>) und die Geschwindigkeit (40 km/h) sind beschränkt. Auf diese Weise ist eine klare Abgrenzung der Fahrräder mit Hilfsmotor von den Motorrädern gewährleistet. Indem nun das Fahrrad mit Hilfsmotor verkehrsrechtlich andern Bestimmungen unterworfen ist als das Motorrad und klare gesetzliche Unterscheidungskriterien zwischen beiden Fahrzeugarten bestehen, war die Suva in der Lage, das Fahrrad mit Hilfsmotor versuchsweise auch versicherungsrechtlich einer besonderen Regelung zu unterwerfen, das heißt bis auf weiteres in die Versicherung einzuschließen.

Im Unterschied zu den Fahrrädern mit Hilfsmotor kennt das Motorfahrzeugrecht die Kategorie «Motorroller» nicht. Zu ihrer Ausscheidung bedürfte es einer Abänderung von Art. 2 MFV oder eines besonderen Erlasses. Die Motorroller gehören rechtlich also zu den Motorrädern. Sollte sich aber mit der weiteren Entwicklung eine rechtliche Unterscheidung der beiden Arten von Motorrädern als notwendig erweisen, so hätte dies nicht auf dem Wege der Rechtsprechung, sondern umfassend auf demjenigen der Gesetzgebung zu geschehen. Zurzeit fehlt es aber sowohl an einer gesetzlichen Grundlage wie an hinreichenden technischen Unterscheidungsmerkmalen, um auf dem Wege der Praxis die Motorroller von den herkömmlichen Motorrädern eindeutig auszusondern. Wollte man den Zylinderinhalt auf 125 cm<sup>3</sup> beschränken, so stände entgegen, daß es Motorräder gibt, bei denen dieses Hubvolumen nicht überschritten wird, während die technische Entwicklung der Motorroller deutlich nach stärkeren Motoren (150—250 cm<sup>3</sup>) strebt. Selbst die Höchstgeschwindigkeit wäre kein geeignetes Kriterium, indem neue Rollermodelle mit Maxima von 80 bis 105 km/h auf den Markt gelangen. Da Roller mannigfache Formen

<sup>5</sup> BRB = Bundesratsbeschuß.

<sup>6</sup> AS = Allgemeine Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen.

und unterschiedliche Ausrüstung aufweisen, würde sich auch die äußere Gestalt nicht als Kriterium eignen. Der Hinweis des klägerischen Vertreters, das Beispiel der Privatversicherung zeige, daß eine Unterscheidung möglich sei, ist nicht stichhaltig, weil die Privatversicherung nicht zwischen Rollern und Motorrädern, sondern zwischen Motorrädern über 125 cm<sup>3</sup> und solchen bis 125 cm<sup>3</sup> unterscheidet.

5. Selbst wenn sich nun die Motorroller wie die Fahrräder mit Hilfsmotor eindeutig von anderen Motorrädern unterscheiden ließen, müßte geprüft werden, ob das Unfallrisiko des Rollerfahrens im Vergleich zu demjenigen des Motorradfahrens derart vermindert sei, daß von einer außergewöhnlichen Gefahr nicht gesprochen werden könnte.

Als Gründe, welche den Ausschluß des Motorradfahrens als «außergewöhnliche Gefahr» rechtfertigen, hat das Gericht genannt (EVGE 1934, S. 18, 25, 35; 1941, S. 120, und Urteil i. S. Schumacher Erw. 2 a):

- a) die durch den technischen Ausbau bedingte mangelnde Sicherheit der Benutzer des Fahrzeugs;
- b) das aus den statistischen Erhebungen sich ergebende auffallend hohe Risiko des Motorradfahrens, und
- c) die verhältnismäßige Seltenheit des Gebrauchs dieser Fahrzeugkategorie.

ad a: Als besondere technische Eigentümlichkeiten, welche die Gefahren des Motorradfahrens zur Folge haben, zeichnen sich vor allem gegenüber dem Automobil ab: das Fehlen wirksamer Schutz-, Stabilitäts- und Sicherheitsvorrichtungen. Der Motorradfahrer entbehrt eines wirksamen Schutzes gegen Schocks (vor allem an Kopf und Beinen), Witterungseinflüsse und sonstige Gefahren der Straße (Staub, Insekten). Die Unstabilität kann sich auswirken beim Ausweichen, beim kräftigen, plötzlichen Abbremsen vor unvermuteten Hindernissen, in Kurven und auf schlechten Straßen. Schnelligkeit und Gewicht vermögen bei Sturz oder Kollision verhängnisvolle Folgen zu zeitigen. Unberechenbare Reaktionen des Mitfahrers können das Gleichgewicht des Fahrzeuges stören. Die Möglichkeit des «Durchschlängelns» verleitet den Fahrer zu gewagten Kreuzungs- und Ueberholungsmanövern.

Sind nun diese Gefahrenmomente beim Motorroller nicht oder doch nur in erheblich geringerem Maße vorhanden? Ganz allgemein trifft dies nicht zu, wie die Vorinstanz mit Recht gefunden hat. Wohl weist der Motorroller gegenüber dem Motorrad gewisse gefahrenvermindernde Eigenschaften auf, die aber wettgemacht werden durch gefahrenvermehrnde Besonderheiten. Gefahrenmindernd sind der bessere Schutz der Beine des Lenkers durch die Verschalung, der schwächere Motor, der nicht die gleiche Höchstgeschwindigkeit entwickelt wie das Motorrad, das geringere Gewicht des Fahrzeuges und der tiefer gelegene Schwerpunkt. Die im raschen Fluß befindliche technische Entwicklung ruft indessen allen Vorbehalten. Es werden Roller mit stärkeren Motoren (150 bis 250 cm<sup>3</sup>) gebaut, die heute bereits Geschwindigkeiten von über 100 km/h erreichen. Diese Tatsache widerlegt die Behauptung des Berufungsklägers, beim Motorroller handle es sich um ein Fahrzeug zur Ueberbrückung relativ kurzer Distanzen, das heißt vom Wohnort bis zum Arbeitsplatz, begegnet man doch dem Motorroller in wachsender Zahl auf den Ueberlandstrecken, ja sogar auf Alpenpässen. Es werden damit Motoren benötigt, die solchen Anforderungen besser gewachsen sind. Die technische Entwicklung, soweit sie zu überblicken ist, läßt daher eher eine Erhöhung als eine Verminderung der dem Gebrauch des Fahrzeugs innewohnenden Gefährlichkeit erwarten. Es zeichnet sich sogar

eine Stufe der Entwicklung ab, die sie leistungsmäßig den herkömmlichen Motorrädern nahe bringt. Weiter ist zu beachten, daß die meist sehr kleinen Räder der Roller eine größere Gleitgefahr in sich schließen als Normalräder. Sodann besitzt der Motorroller nicht die Wendigkeit des Motorrades. Beim Roller hat der Fahrer normalerweise Stuhlsitz, während er beim Motorrad Reitersitz hat, was ihn besser instandsetzt, sein Fahrzeug zu beherrschen. Kennzeichnend ist der Unfall des Berufungsklägers, der eines bloßen Niesens wegen die Herrschaft über seinen Motorroller verloren hat. Jedenfalls kann gesagt werden, daß hinsichtlich der dem Fahrzeug innewohnenden Gefahrenmomente zwischen Roller und Motorrad kein Unterschied so beachtlichen Ausmaßes besteht, daß sich mit Bezug auf Art. 67, Abs. 3, KUVG eine unterschiedliche versicherungsrechtliche Behandlung aufdrängen würde.

ad b: Ueber die im Verfahren eingegangenen unfallstatistischen Angaben aus den Jahren 1952 bis 1954 (früher wurden Unfälle, welche Motorroller betrafen, statistisch nicht gesondert erfaßt) orientiert folgende Tabelle:

*Durchschnittliche Unfallziffern für je 10 000 Fahrzeugeinheiten*

<i>Fahrer eines</i>	Verletzte			Todesfälle		
	1952	1953	1954	1952	1953	1954
Motorwagens . . . .	70	68	79	2	2	3
Motorrades . . . .	559	555	577	22	24	20
Motorrollers . . . .	233	288	280	4	7	8
Fahrrades mit Hilfsmotor .	161	157	165	8	7	6
<i>Mitfahrer eines</i>						
Motorwagens . . . .	92	91	99	3	3	4
Motorrades . . . .	201	210	205	6	6	6
Motorrollers . . . .	76	96	93	2	2	1
Fahrrades mit Hilfsmotor .	2	3	2	—	—	—

Daraus ergibt sich, daß die Unfallgefahren des Rollerfahrers in den genannten Jahren deutlich geringer waren als diejenigen des Motorradfahrers. Endgültige Schlüsse lassen sich indessen aus den zahlenmäßigen Unterlagen von drei Jahren nicht ziehen. Sie gestatten kein zuverlässiges Bild über die Entwicklung des Unfallrisikos beim Motorroller, um so weniger als noch Auswirkungen des technischen Fortschritts im Rollerbau zu erwarten sind. Ueberdies erfaßt die Statistik nur polizeilich gemeldete Unfälle, nämlich 70 bis 80 Prozent der Auto-unfälle und bloß 50 bis 60 Prozent der Motorradunfälle, wobei der Prozentsatz bei Personenschaden (vor allem beim Automobil) etwas höher liegt (vgl. die im Urteil Schumacher zitierten Mitteilungen der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung). Die vorliegenden Zahlen bieten somit von vorneherein keine hinreichende Handhabe zu einer den Ausschlußtatbestand modifizierenden Rechtsprechung. Aber selbst wenn die in der obigen Tabelle enthaltenen Zahlen repräsentativ für eine größere Zeitspanne wären, dürfte nicht bloß einseitig das Verhältnis Motorroller/Motorradrisiko betrachtet werden. Die in EVGE 1934, S. 26, 35; 1941, S. 119—121, und im Urteil i.S. Schumacher (Erwägung 2 b) wiedergegebenen statistischen Erhebungen gaben klaren Aufschluß über die wesentlich geringeren Unfallgefahren der Autofahrer gegenüber den Benützern eines Motorrades. Könnte nun das Verhältnis Motorroller/Automobil an Hand der obigen Zahlen zuverlässig abgeklärt werden, so müßte jedenfalls festgestellt werden, daß auch das Unfallrisiko der Motorrollerfahrer dasjenige der Autofahrer wesentlich übersteigt, wenn auch die Kluft beim Verhältnis Automobil/Motorrad noch ausgeprägter ist.

ad c: Man könnte sich noch fragen, ob die Zunahme der Motorroller eine derart starke gewesen sei, daß deshalb die mit deren Benützung verbundene Gefahr nicht mehr als «außergewöhnliche» zu bezeichnen wäre. Ob sich das Verhältnis der Anzahl der Motorrollerfahrer zur Gesamtzahl der gegen Nichtbetriebsunfall Versicherten als selbständiges Kriterium für die Unzulässigkeit des Ausschlusses einer Gefahr verwerten läßt, braucht hier nicht entschieden zu werden. Denn wie die Vorinstanz zutreffend hervorhebt, fällt nur ein kleiner Prozentsatz obligatorisch Versicherter als Benützer von Motorrollern in Betracht. Seien es nun 3,4 oder gar 5 Prozent der obligatorisch Versicherten, jedenfalls stellt das Rollerfahren auch unter dem Gesichtspunkt der Beschränkung der Gefahr auf eine verschwindend kleine Minderheit von Versicherten eine außergewöhnliche Gefahr dar. Die Zahl der Rollerfahrer ist denn auch heute noch geringer als die der Motorradfahrer.

7. Die Aufgabe des Richters beschränkt sich darauf, zu prüfen, ob der von der Anstalt ausgeschlossene Tatbestand des Motorrollerfahrens *objektiv* eine außergewöhnliche Gefahr involviere, das heißt für jeden, der sich ihr aussetzt, erfahrungsgemäß viel höhere als die durchschnittlichen Unfallrisiken bei Benützung anderer Verkehrsmittel in sich schließe. Aus all den erwähnten Gründen kann ein grundsätzlicher Unterschied zwischen Motorrad und Motorroller hinsichtlich des Unfallrisikos heute jedenfalls noch nicht festgestellt werden. Die Anstalt ist deshalb befugt, den Ausschlußtatbestand des Motorradfahrens unterschiedslos auf Motorräder herkömmlicher Art *und* Motorroller anzuwenden. Besteht demnach der Ausschluß des Motorrollerfahrens aus der Nichtbetriebsunfallversicherung zu Recht, so hat der Berufungskläger keine Ansprüche gegen die Suva. Der wohlgegründete Entscheid der Vorinstanz ist daher zu schützen.

Damit will das Eidgenössische Versicherungsgericht die Frage, ob der Ausschluß opportun sei, nicht bejahen. Vielmehr hat es bereits wiederholt dargelegt, daß die heutige Regelung nicht befriedige, was übrigens auch der Vertreter der Suva zugibt (vgl. EVGE 1929, S. 26/28, und Urteil i. S. Schumacher, Erwägung 3 a. E.). Das Problem beschäftigt denn auch fortgesetzt die Suva. Es wird ihre Sache sein, weiterhin die Entwicklung genau zu verfolgen und im gegebenen Zeitpunkt den gesamten Fragenkomplex neuerdings zu überprüfen und die sich daraus ergebenden Konsequenzen zu ziehen. Daß sie gewillt ist, nach Möglichkeit den Verhältnissen Rechnung zu tragen, beweist der vorbehaltlose Einbezug des in Frage stehenden Risikos im Jahre 1929, auf welchen Beschluß sie indessen wegen der unvorhergesehenen enormen finanziellen Auswirkungen bereits 1931 zurückkommen mußte. In gleicher Richtung weist der seit 1. Juli 1950 erfolgte versuchsweise Einbezug der Unfälle der mit Hilfsmotor ausgerüsteten Fahrräder. Wenn der Vertreter der Suva im Fahrrad mit Hilfsmotor eine in die Versicherung eingeschlossene Ausweichmöglichkeit für die Versicherten erblickt, die ihren Weg zur Arbeit motorisiert zurücklegen müßten, so mag dies für das Flachland zutreffen, nicht aber für gebirgige Gegenden, wo sich der Hilfsmotor (bis 50 cm<sup>3</sup>) meist als zu schwach erweist.

Völlig unbefriedigend erweist sich der Ausschluß, wenn sich der Unfall — wie im vorliegenden Fall — auf dem Wege zu (oder von) der Arbeit ereignet. Wie sub 1 erwähnt, lassen Art. 62 und 67 KUVG nicht zu, ihn als «Betriebsunfall» zu qualifizieren, was um so stößender ist, als in andern Staaten, die nur die Gewerbeunfallversicherung kennen, solche Risiken des Arbeitsweges in die Betriebsunfallversicherung eingeschlossen sind. Zwar haben die interessierten Kreise während der parlamentarischen Beratungen selber ausdrücklich ver-

zichtet, die Versicherung der auf dem Gang zur Arbeit sich ereignenden Unfälle (als Betriebsunfälle) zu postulieren (vgl. Lauber, Praxis S. 116 f, 255, «Sten. Bull.» Nr. 1910, S. 459 f und 471 f; EVGE 1934, S. 23, und Urteil i. S. Schumacher vom 20. April 1948, Erwägung 3 a. E.). Auch haben die Rollerfahrer — wie die Motorradfahrer überhaupt — die Möglichkeit, eine private Versicherung abzuschließen. Trotzdem kann es nicht befriedigen, daß Motorradunfälle, die sich auf dem Weg von und zu der Arbeit zutragen, nicht versichert sind. Im genannten Urteil Schumacher ist eine Stellungnahme des Zentralverbandes der Schweizerischen Arbeitgeberorganisationen wiedergegeben, worin eine Haftung für Sport- und Vergnügungsfahrten abgelehnt, jedoch eine solche für Fahrten von und zu der Arbeit als prüfenswert bezeichnet wird, zumal die Unfälle auf dem Arbeitsweg zahlenmäßig nicht sehr bedeutend seien. Tatsächlich würde die Versicherung der Unfälle auf dem Arbeitswege Auswirkungen des Ausschlusses beseitigen, die am allerwenigsten befriedigen und die gegen das Empfinden weitester Kreise verstößen.

Obschon es sich hierbei um eine Frage handelt, die ausschließlich in das Ermessen der Anstalt fällt, soll der Suva neuerdings empfohlen werden, diesen billig erscheinenden Vorschlag zu prüfen, zumal die ganze Problematik des Ausschlusses des Motorradfahrens auf diese Weise erheblich an Schärfe verlieren würde.

*Demnach erkennt das Eidgenössische Versicherungsgericht:*

- I. Die Berufung wird abgewiesen und das Urteil des Versicherungsgerichts des Kantons Zürich vom 18. März 1955 bestätigt.
- II. Die Gerichtskosten des eidgenössischen Verfahrens werden dem Kläger aufgelegt.

## Die Tragödie des Syndikalismus

Die gewerkschaftliche Theorie und Praxis, die sich ursprünglich innerhalb der französischen Gewerkschaften (Syndikate) — und in weiterer Folge auch innerhalb eines großen Teiles der Gewerkschaften der übrigen lateinischen Länder — herausgebildet und lange Zeit vorgeherrscht hatte, unterschied sich wesentlich von der Gewerkschaftspraxis und -theorie in fast allen übrigen Ländern.

Es nimmt daher der «Syndikalismus» in der Geschichte der internationalen Gewerkschaftsbewegung eine besondere Stellung ein. Da er die politische Entwicklung der romanischen Länder (insbesondere Frankreichs und Italiens) maßgeblich beeinflußt hat, mag der Versuch nicht uninteressant sein, seinen diesbezüglichen Anteil an Hand einer sozialgeschichtlichen Abhandlung zu verfolgen.

### *Die syndikalistische Theorie*

Die theoretischen Grundlagen des Syndikalismus entstammen im wesentlichen den Ideen Proudhons und Bakunins. Im Mittelpunkt