

Zeitschrift: Rote Revue : sozialistische Monatsschrift
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 6 (1926-1927)
Heft: 8

Artikel: Grundsätzliches zur Automobilhaftpflicht
Autor: Heusser, Jakob
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-329446>

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: 09.01.2026

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

vorstellbaren Primitivität der Funktionsmöglichkeiten dieser Wirtschaft und der Bedürfnislosigkeit der Volksmassen noch weiterhin erlauben zu schöpfen, ohne hineinzutun. Denn darin liegt das ganze Geheimnis der Fortdauer anscheinend unmöglichster Zustände und des unbegrenzten Optimismus siegbewußter Führerschaft und teilweise auch Massen, daß die unterste Grenze einer Rückentwicklung kaum noch zu erreichen ist und bei allen Schwierigkeiten die Gegenwart trotzdem hell genug ist gegen alle Vergangenheit. Wir in Europa dagegen neigen zu leicht dazu, an die Dinge und Vorgänge in den Sowjetstaaten eigene Maßstäbe zu legen; wir überschätzen oder unterschätzen, wo ureigene Verhältnisse und Bedingungen ihre ebenso ureigenen Entwicklungsgesetze geschaffen haben!

Grundsätzliches zur Automobilhaftpflicht.

Von Dr. Jakob Heuher, Zürich.

In dem im kommenden Monat zur Abstimmung gelangenden Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr sind es vor allem die Bestimmungen über die Haftpflicht des Automobilhalters, welche den Anlaß zu ausgedehnten Beratungen in der Bundesversammlung gegeben haben und gegen welche sich der Widerstand weiter Kreise der Automobilisten richtet. Die wichtigsten Bestimmungen lauten:

Art. 31. Wenn durch den Betrieb eines Automobils oder bei Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Automobilbetriebs verbunden ist, ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, eine Sache zerstört oder beschädigt wird, so haftet der Halter für den Schaden.

Art. 32. Der Halter wird von der Ersatzpflicht befreit, wenn der Unfall herbeigeführt worden ist durch höhere Gewalt, durch grobes Verschulden des Geschädigten oder durch Verschulden eines Dritten, unter Ausschluß eines Verschuldens des Halters oder der Personen, für die er verantwortlich ist. — Trifft den Geschädigten ein leichtes Verschulden, so wird der Richter die Ersatzpflicht des Halters ermäßigen.

Diese Regelung der Automobilhaftpflicht stellt sich in Gegensatz zu den im Obligationenrecht niedergelegten allgemeinen Bestimmungen über die Schadenersatzpflicht bei unerlaubten Handlungen. Dort wird grundsätzlich immer eine Schadenersatzpflicht an die Voraussetzung des Verschuldens geknüpft, wobei das Opfer, der Geschädigte, das Verschulden des Täters erst noch zu beweisen hat. Angesichts der immer größeren Ausdehnung des Automobilverkehrs, der stets wachsenden Zahl der Unfälle und der Gefahr, daß beim heutigen System der Schaden schließlich am schuldlosen, ökonomisch meist schwächeren Opfer hängen bleibt, hat sich seit langem das Bedürfnis nach einer besonderen Regelung der Haftpflicht gestellt, wie sie jetzt im Bundesgesetz ihren Niederschlag gefunden hat. Die neuen Bestimmungen bieten auch wissenschaftlich großes Interesse. Sie be-

deuten eine Stärkung des Gedankens der Gefährdungsschädigung und sind daher einer grundsätzlichen Betrachtung wert.

Wird durch eine unerlaubte Handlung ein Schaden bewirkt, so ist denkbar, daß aus zwei Gesichtspunkten die Rechtsfolge des Schadenersatzes oder der Strafe eintritt. Entweder wird nur auf den Erfolg der schädigenden Handlung abgestellt, d. h. wer einen Schaden verursacht, hat ihn unter allen Umständen zu ersezzen oder eine Strafe dafür zu erleiden, gleichgültig, ob ihm persönlich ein Verschulden zugerechnet werden kann, — oder aber es wird darauf abgestellt, ob die schädigende Handlung auf ein Verschulden des Täters zurückzuführen ist und nur dann würde eine Schadenerzähpflicht oder eine Strafe Platz greifen. Diese beiden Möglichkeiten werden von alters her unter den Schlagworten Erfolgshaftung und Schuldhafung oder Veranlassungs- und Verschuldensprinzip zusammengefaßt. Die Rechtsgeschichte zeigt nun allgemein ein Verdrängen der primitiveren Erfolgschaftung durch die psychologisch feinere Schuldhafung. Das Auftreten des Verschuldensprinzips und die immer feinere Ausgestaltung der Schuldfrage gilt insbesondere im Strafrecht als Maßstab des Fortschrittes*). Von dem Grundsatz „keine Strafe ohne Schuld“ ist wohl keine rückläufige Bewegung mehr zu befürchten. Seine Notwendigkeit ergibt sich schon aus der soziologischen Aufgabe der Strafe als Reaktion der Rechtsordnung gegen das gesellschaftswidrige Verhalten eines einzelnen nach Maßgabe seiner persönlichen Verantwortungsfähigkeit.

Nicht mit derselben Unbedingtheit kann dagegen im Zivilrecht der entsprechende Grundsatz „kein Schadenersatz ohne Verschulden“ durchgeführt werden. Die zivilrechtliche Haftpflicht erfüllt eine andere Funktion als die Strafe. Hier handelt es sich nicht so sehr um ein strafendes Eingreifen der Rechtsordnung, als vielmehr um einen Vermögensausgleich. Mag der Täter vom Strafrichter freigesprochen werden, so ist das für den Geschädigten ungleich erträglicher, als wenn der Zivilrichter den Täter wegen mangelnden Verschuldens auch noch von der Leistung zu Schadenersatz entbindet. Hier tritt das Interesse des Geschädigten ungleich deutlicher in Erscheinung. Ist nun der Schädiger noch der wirtschaftlich stärkere Teil und hat die Veranstaaltung oder der Betrieb, durch welchen der Schaden bewirkt worden ist, auf alle Fälle eine objektive Gefahr bedeutet, so kann sich die Pflicht zum Schadenersatz auch noch aus andern Gründen rechtfertigen, als nur unter dem Gesichtspunkte des Verschuldens.

So ist denn auch die Gesetzgebung in Durchbrechung des Verschuldensprinzips heute schon dazu gekommen, in einzelnen Gebieten des Haftpflichtrechts eine Schadenerzähpflicht zu begründen, ohne daß der Geschädigte ein Verschulden des Täters beweisen muß. Insbesondere tritt eine Haftung für bloßen Zufall ein. So untersteht dieser besonderen Haftung der Inhaber einer Eisenbahnunternehmung nach Art. 1 des Eisenbahnhhaftpflichtgesetzes von 1905, der Betriebsunter-

*) Vergleiche Hafter in seinem neuen Lehrbuch des schweizerischen Strafrechts, Seite 92.

nehmer nach Art. 2 des Fabrikhaftpflichtgesetzes von 1881*), der Inhaber einer Schwach- oder Starkstromanlage nach Art. 27 des Elektrizitätsgesetzes von 1902. Ferner haftet nach Art. 58 des Obligationenrechts auch ohne persönliches Verschulden jeder Werkeigentümer für den Schaden, den das Werk infolge von fehlerhafter Anlage oder Herstellung oder von mangelhaftem Unterhalt verursacht. Weitere Beispiele ließen sich aus dem Sachenrecht oder aus der ausländischen Gesetzgebung heranziehen. Den erwähnten Beispielen ist gemeinsam, daß andere Gründe eine Haftung rechtfertigen, als die Schuld. Die Unternehmen, welche der verschärften Haftpflicht unterliegen, zeichnen sich alle dadurch aus, daß ihr Betrieb eine besondere Gefahrenquelle für die Umwelt bedeutet. Ihr Betrieb kann aber nicht verboten werden. Das heutige Wirtschaftsleben kann ohne sie nicht auskommen. Trotz der objektiven Gefährdung, die sie für Leib und Leben derjenigen bedeuten, die in ihren Bannkreis kommen, besteht ein überwiegendes Interesse an ihrer Erhaltung und Durchsetzung, wenn man nicht in die Romantik eines maschinenlosen Zeitalters verfallen will. Dafür aber, daß ihnen die Rechtsordnung ihre Existenz garantiert, schulden diese Unternehmungen gewissermaßen ein Entgeld in der Form, daß sie einer verschärften Haftung unterliegen. Eine frühere Rechtsprechung in Deutschland und der Schweiz war geneigt, die besondere Gefährdung, die von solchen Betrieben aus ging, direkt einem Verschulden des Betriebsinhabers gleichzustellen, indem etwa der Betrieb einer Eisenbahn wegen der Gefahren, die er in sich schließt, als schuldhafte Handlung angesehen wurde. Von solchen Verschuldenspräsumtionen ist man aber abgekommen und hat die *b e s o n d e r e G e f ä h r d u n g* als neuen *s e l b s t ä n d i g e n H a f t u n g s - g r u n d* anerkannt. Von einer allgemeinen Gefährdungshaftung sind wir allerdings bei dem schwerfälligen Gang der Gesetzgebung weit entfernt. Es sind nur immer einzelne Teilgebiete gewesen, welche durch besondere Haftpflichtbestimmungen geregelt worden sind. Aber die Ausbreitung der Technik und die dadurch bewirkten neuen Beziehungen zwischen den Rechtsgenossen haben der Rechtsordnung immer wieder eine entsprechende Regelung aufgezwungen.

Die verschärfe Haftung der Betriebe und Unternehmungen, die der besonderen Gefährdungshaftung unterstehen, wirkt sich vor allem darin aus, daß der Inhaber auch für zufällige Schadenszufügung haftet. Als Haftausschließungsgründe gelten nur höhere Gewalt, Selbstverschulden des Geschädigten oder ausschließliches Verschulden eines Dritten, während ein leichtes Mitverschulden des Geschädigten nur als Reduktionsgrund in Betracht kommt. Zwei Gesichtspunkte sind es vor allem, welche diese scharfe Haftung rechtfertigen: Einmal ist der Betriebsinhaber in der Regel der ökonomisch tragfähigere Teil. Für ihn kommt der Verlust, den er durch eine Schadenersatzleistung zu erleiden hat, viel weniger in Betracht, als der Schaden, den das Opfer erleidet. Das Unfallereignis greift viel tiefer in das ganze

*) Heute ist das Gesetz allerdings in der Hauptzache durch das Kranken- und Unfallversicherungsgesetz von 1911 abgelöst.

Wirtschaftsleben des Geschädigten ein, während der Unternehmer den Schaden nach kaufmännischen Grundsätzen leicht wieder ausgleichen oder abwälzen kann. Sodann liegt in der verschärften Gefährdungshaftung auch ein erzieherisches Moment. Sie spornst den Betriebsinhaber oder die hinter ihm stehende Versicherung zu größerer Sorgfalt in seiner Betriebsführung an und richtet sein Augenmerk auf Präventivmaßnahmen zur Verhütung von schädigenden Ereignissen*).

Alle diese Erwägungen treffen nun auch bei der Automobilhaftpflicht zu. Bei der großen Zahl der Unfälle sind die Gerichte schon längst dazu gekommen, durch eine oft übermäßige Streckung des Verschuldensbegriffs dem Geschädigten zu helfen. Allein jetzt soll im Rahmen der Art. 31 ff. des neuen Gesetzes den Automobilhalter ganz allgemein eine verschärfteste Haftpflicht treffen. Gerade hier zeigt die Praxis, daß der Automobilbesitzer in der Regel viel eher den Schaden tragen könnte, während der arme Teufel, der über den Haufen gefahren wird, riskieren muß, keinen Schadenersatz zu erhalten, weil zufällig keine Zeugen da waren oder nicht rechtzeitig Erhebungen gemacht sind, um das Verschulden des Automobilisten festzustellen. Das Automobil bringt die Gefahr und die Unfallchancen auf die Straße. Bei ihm wirkt sich das viel augenscheinlicher aus, als bei der Eisenbahn oder in der Fabrik. Hier drängt sich eine scharfe Haftung, welche ihrerseits den Automobilisten wieder zu größerer Sorgfalt anreizt, ganz besonders auf. Um nun aber auch die Verwirklichung der Haftpflichtansprüche des Geschädigten sicherzustellen, hat das Gesetz die Haftpflicht mit dem Versicherungszwang verbunden**). Der Geschädigte soll nicht riskieren, mit einem schönen Urteil in der Tasche leer auszugehen, weil der Automobilhalter trotz seines schönen Wagens nichts hat. Daher muß nach Art. 41 des Gesetzes, bevor ein Verkehrsausweis für einen Wagen ausgestellt wird, erst der Nachweis vorliegen, daß eine Haftpflichtversicherung besteht, durch die der Halter versichert ist gegen jeden Schaden, für den er nach den Bestimmungen des Automobilgesetzes haftbar gemacht werden könnte. Dabei muß die Versicherungssumme für jedes Automobil mindestens Fr. 30,000.— für eine verunfallte Person und für ein Unfallereignis mindestens Fr. 100,000.— betragen (bei Motorrädern Fr. 50,000.—). Diese Beträge erhöhen sich bei Motorlastwagen, welche für den Personentransport eingerichtet sind, noch ganz erheblich.

Die große Bedeutung der Automobilhaftpflicht läßt den Widerstand eines Teils der Arbeiterradfahrer gegen die allerdings reichlich ungeschickten Bestimmungen über den Fahrradverkehr als überaus bedauerlich erscheinen. Wenn das Gesetz zu Fall kommen sollte, werden die Automobilisten nicht verfehlten, zu verkünden, daß Volk hätte die scharfe Automobilhaftpflicht abgelehnt, während Tausende von Arbeitern nur wegen des Kontrollschildzwanges ihr Nein abgegeben

*) Vergleiche M. Rümelin, Schadenersatz ohne Verschulden, Tübingen 1910, Seite 32 ff.

**) Vergleiche Botschaft des Bundesrates zum Automobilgesetz, Bundesblatt 1922, III, Seite 473.

haben. Die Arbeiterradfahrer dürften daher ihre Bedenken gegen das Gesetz wirklich zurückstellen. Es wird bei dem schwerfälligen Gang der Gesetzgebung unendlich schwerer fallen, später wieder einmal ein Gesetz mit den gleichen lückenlosen Haftpflichtbestimmungen einzubringen, als die kleinen Bestimmungen über den Kontrollschildzwang durch eine Gesetzesrevision zu entfernen.

Zur Frage der Schwurgerichte.

Von Dr. R. Wagner.

I.

Die Frage der Geschworenengerichte ist seit mehr als 100 Jahren in unzähligen Diskussionen in Parlament und Presse, in Hochschulfälen und an Wirtstischen und auch auf der Straße erörtert worden. Immer wieder hat man sich gerade auch in der Schweiz gefragt, ob sie wirklich für das richtige Funktionieren der Demokratie unentbehrlich seien und ob sie der großen und komplizierten Aufgabe der Beurteilung schwerer Straffälle, die ihnen das Gesetz zuweist, genügen könnten.

Diese Diskussion wird auch heute fortgeführt, auch im Schoße unserer Partei. Von Zeit zu Zeit revidiert irgend ein Kanton oder der Bund sein Strafprozeßgesetz, wobei beinahe jedesmal, wie jetzt für den Kanton Bern, die Geschworenfrage wieder aktuell wird.

Der Sozialdemokratie erwächst dabei die Pflicht, möglichst sachlich und unter tunlicher Ausschaltung bloßer Schlagworte die Tragweite der Einrichtung zu prüfen, d. h. zu untersuchen, ob die ihr zur Zeit ihrer Einführung nachgerühmten Vorteile noch jetzt fortbestehen und durch keine andere Organisation gesichert werden können, und ob sie nach der rechtlichen Seite hin so gestaltet ist, oder gestaltet werden kann, daß durch sie ein Maximum von Sicherheit für die Erreichung des Prozeßzweckes (Erforschung der materiellen Wahrheit und möglichst rechtsgemäße Beurteilung dieses Tatbestandes) geboten wird. Durch seine ökonomische Lage ist ja das Proletariat mehr als jede andere Klasse der Gefahr ausgesetzt, Delikte zu begehen oder unter solchen zu leiden; es hat deshalb ein einschneidendes Interesse an der Vermeidung von Justizirrtümern, mögen sie in Verurteilungen Unschuldiger oder in ungerechtfertigten, sein Rechtsgefühl verlebenden Freisprechungen bestehen.

* * *

Es würde zu weit führen, in diesem Zusammenhang auf die verschiedenen Hypothesen über den Ursprung, das erste Auftreten oder die erste Gestalt der Jury im Altertum oder im Mittelalter einzutreten. Das Geschichtliche ist aber immerhin soweit mit Vorteil heranzuziehen, als dadurch das Verständnis für die Verbreitung des Schwurgerichts und seine Stellung in der ganzen modernen Rechtsorganisation gefördert werden kann.