



Mitwirkend: Oberrichterin Dr. Claudia Bühler, Präsidentin, Ersatzoberrichterin Cornelia Fischer Maurer, die Handelsrichter Dr. Alexander Müller, Prof. Dr. Thomas Szucs und Handelsrichterin Dr. Petra Ginter sowie die Gerichtsschreiberin Nadja Kiener

Beschluss und Urteil vom 27. März 2026

in Sachen

A._____ AG,

Klägerin

vertreten durch Rechtsanwalt Dr. iur. X._____

gegen

B._____ AG,

Beklagte

vertreten durch Rechtsanwältin lic. iur. Y._____

betreffend **Forderung**

Inhaltsverzeichnis:

Rechtsbegehren	3
Sachverhalt und Verfahren:	4
A. Sachverhaltsübersicht	4
a. Parteien und ihre Stellung	4
b. Prozessgegenstand	4
B. Prozessverlauf	5
Erwägungen	6
I. Formelles	6
1. Örtliche und sachliche Zuständigkeit	6
2. Rechtsbegehren Ziff. 3	7
3. Rechtsbegehren Ziff. 1	7
4. Übrige Prozessvoraussetzungen	9
II. Materielles	9
1. Vorbemerkung: Behauptungs-, Substantiierungs- und Bestreitungslast	9
2. Aktivlegitimation	10
3. Passivlegitimation	10
4. Sachverhalt	11
4.1. Unbestrittener Sachverhalt	11
4.2. Strittige Punkte	12
5. Allgemeines zur Haftungsbegründung	13
6. Betrieb eines Motorfahrzeugs	13
7. Körperverletzung	14
8. Haftungsbegründender Kausalzusammenhang	14
9. Haftungsbefreiung und Haftungsreduktion	16
9.1. Grundsätze	16
9.2. Beweislast und Beweismass	17
9.3. Unfallhergang und äussere Umstände	18
9.3.1. Geschwindigkeit des Fahrzeugs	19
9.3.2. Kleidung der Fussgängerin	20
9.3.3. Zeichen mit der Lichthupe und Bremsmanöver	21
9.3.4. Zwischenfazit	23
9.4. Keine fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs	23
9.5. Kein Verschulden des Fahrzeuglenkers und -halters	23
9.5.1. Allgemeines	23
9.5.2. Parteibehauptungen	24
9.5.3. Würdigung	25
9.5.3.1. Angemessenheit der Geschwindigkeit	26
9.5.3.2. Gehörige Aufmerksamkeit	36

9.5.3.2.1. Parteibehauptungen.....	36
9.5.3.2.2. Rechtliches	36
9.5.3.2.3. Würdigung.....	37
9.5.4. Zwischenfazit.....	39
9.6. Grobes Selbstverschulden der Geschädigten	40
9.6.1. Parteibehauptungen	40
9.6.2. Rechtliches	40
9.6.3. Würdigung	42
10. Zusammenfassung der Tat- und Rechtsfragen	48
III. Kosten- und Entschädigungsfolgen	49
1. Gerichtskosten	49
2. Parteientschädigungen	49

Rechtsbegehren:

(act. 1 S. 2)

- "1. Es sei die Beklagte zu verpflichten, der Klägerin den Betrag von CHF 4'267'206.12 zuzüglich 5 % Zins ab 1. Februar 2023 zu bezahlen (Teilklage);
 2. eine Neuberechnung der Forderung nebst Zins per Urteilstag zu Gunsten der Klägerin bleibt ausdrücklich vorbehalten;
 3. es sei davon Vormerk zu nehmen, dass es sich bei der vorliegenden Klage um eine **Teilklage** handelt und sich die Klägerin das Nachklagerecht vorbehält,
- unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzüglich Mehrwertsteuer) zu Lasten der Beklagten."

Anlässlich der Hauptverhandlung modifiziertes Rechtsbegehren:

(act. 47 S. 1)

- "1. Es sei die Beklagte zu verpflichten, der Klägerin den Betrag von CHF 4'413'111.73 zuzüglich 5 % Zins ab 30. August 2024 zu bezahlen (Teilklage);
 2. eine Neuberechnung der Forderung nebst Zins per Urteilstag zu Gunsten der Klägerin bleibt ausdrücklich vorbehalten;
 3. es sei davon Vormerk zu nehmen, dass es sich bei der vorliegenden Klage um eine **Teilklage** handelt und sich die Klägerin das Nachklagerecht vorbehält,
- unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzüglich Mehrwertsteuer) zu Lasten der Beklagten."

Sachverhalt und Verfahren:

A. Sachverhaltsübersicht

a. Parteien und ihre Stellung

Die Klägerin ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Zürich; sie bezweckt den Betrieb aller Arten von Versicherungs- und Rückversicherungsgeschäften mit Ausnahme der direkten Lebensversicherung. C._____ (heute und nachfolgend: "C'._____" bzw. "Geschädigte" bzw. "Fussgängerin") war über ihre Arbeitgeberin im Zeitpunkt des Verkehrsunfalls bei der Klägerin unfallversichert im Sinne des UVG (act. 1 Rz. 4.2. und act. 11 Rz. 39).

Die Beklagte ist Haftpflichtversicherer des Halters und Lenkers des Unfallfahrzeugs (act. 1 S. 2 und act. 11 Rz. 39).

b. Prozessgegenstand

Gegenstand des Verfahrens ist ein Autounfall, der sich am 1. September 2011 auf der D._____-strasse in E._____ ereignet hat. Dabei ist die Fussgängerin C'._____ so schwer verletzt worden, dass seither eine Tetraplegie besteht (act. 1 Rz. 2). C'._____ arbeitete ab dem 1. Oktober 2008 für die F._____ als Pflegeassistentin. C'._____ war über ihre Arbeitgeberin bei der Klägerin unfallversichert im Sinne des UVG (act. 1 Rz. 4.2.). Lenker und Halter des Motorfahrzeugs war G._____. Für den Personenwagen bestand bei der Beklagten eine Haftpflichtversicherung.

Die Klägerin macht als obligatorische Unfallversicherung der Geschädigten Regressansprüche gegen die Beklagte geltend. Demgegenüber bestreitet die Beklagte eine Haftung gestützt auf das Strassenverkehrsgesetz und macht ein grobes, haftungsbefreiendes Verschulden der Geschädigten i.S.v. Art. 59 Abs. 1 SVG geltend. Fehle es an einer Haftung der Beklagten gegenüber der Geschädigten, bestünden auch keine Forderungen, die auf die Klägerin hätten übergehen können, und es bestehe entsprechend auch kein Regressanspruch (act. 11 Rz. 6 und Rz. 44). Eventualiter macht die Beklagte geltend, die Haftung sei aufgrund des schweren Verschuldens der Geschädigten zu reduzieren, was sich bezüglich des

Direktschadens vollumfänglich zu Lasten der Regressforderung der Klägerin auswirke (act. 11 Rz. 9).

B. Prozessverlauf

Mit Eingabe vom 31. Januar 2023 (überbracht) machte die Klägerin die vorliegende (Teil-)Klage mit obgenannten Rechtsbegehren beim hiesigen Handelsgericht anhängig (act. 1 und act. 3/2-50). Mit Verfügung vom 2. Februar 2023 wurde ihr eine Frist angesetzt, um für die Gerichtskosten einen Vorschuss von CHF 63'500.– zu leisten (act. 4). Nachdem die Klägerin den Gerichtskostenvorschuss rechtzeitig geleistet hatte (act. 6), wurde der Beklagten mit Verfügung vom 27. Februar 2023 eine Frist angesetzt, um die Klageantwort einzureichen (act. 9). Nach Eingang der Klageantwort vom 12. Mai 2023 (act. 11 und act. 13/2-13) wurde mit Verfügung vom 5. Juni 2023 das Doppel der Klageantwort samt Beilagen der Klägerin zugestellt und die Leitung des vorliegenden Prozesses an Ersatzoberrichterin Cornelia Fischer Maurer als Instruktionsrichterin delegiert (act. 14). Am 17. Januar 2024 fand eine Vergleichsverhandlung statt (Prot. S. 6 f.), anlässlich welcher keine Einigung erzielt werden konnte. Mit Verfügung vom 17. Januar 2024 wurde das Verfahren unter Hinweis auf den übereinstimmenden Antrag der Parteien auf Verfahrenssistierung zwecks Führung aussergerichtlicher Vergleichsgespräche sistiert bis 27. März 2024 (act. 19 und act. 20) und die Sistierung mit Verfügung vom 27. März 2024 alsdann bis 15. Mai 2024 verlängert (act. 22; act. 23/1 und act. 24). Nach Mitteilung des Scheiterns der aussergerichtlichen Vergleichsgespräche wurde mit Verfügung vom 28. Mai 2024 ein zweiter Schriftenwechsel angeordnet und der Klägerin eine einmalige Frist angesetzt, um einstweilen einen zusätzlichen Gerichtskostenvorschuss von CHF 31'750.– zu leisten sowie um eine zweite Rechtsschrift (Replik) einzureichen (act. 26 und act. 27). Diesen Aufforderungen kam die Klägerin innert Frist nach (act. 29; act. 30 und act. 31/51-70). Mit Verfügung vom 4. September 2024 wurde der Beklagten sodann Frist zur Erstattung der Duplik angesetzt (act. 32), welche am 4. Juli 2019 fristgerecht einging (act. 34 und act. 35/14-16). Mit Verfügung vom 11. November 2024 wurde der Klägerin das Doppel der Duplik samt Beilagen unter Hinweis auf den Aktenschluss zugestellt (act. 36). Am 9. Dezember 2024 reichte die Klägerin eine Stellungnahme zu den

Dupliknoven ein (act. 38). Die Klägerin liess sich mit Eingabe vom 19. Dezember 2024 erneut vernehmen (act. 39 und act. 40/1-2), welche der Beklagten in der Folge zugestellt wurde (Prot. S. 15).

Mit Verfügung vom 14. Januar 2026 wurde den Parteien Frist angesetzt, um zu erklären, ob auf die Durchführung einer Hauptverhandlung verzichtet werde (act. 42). Die Klägerin teilte dem Gericht mit Eingabe vom 20. Januar 2026 mit, an der Durchführung der mündlichen Hauptverhandlung festhalten zu wollen (act. 44).

Am 27. März 2026 fand die mündliche Hauptverhandlung statt (Prot. S. 18 f. und act. 47 f.). Anlässlich dieser änderte die Klägerin ihr Rechtsbegehren wie eingangs aufgeführt (act. 47 S. 1) und alsdann erstatteten die Parteien ihre Parteivorträge. Dabei hielten sie an ihren Standpunkten fest und brachten keine rechtserheblichen Noven vor. Auf die Klageänderung ist sogleich einzugehen.

Der Prozess erweist sich als spruchreif, weshalb ein Urteil zu fällen ist (Art. 236 Abs. 1 ZPO). Auf die einzelnen Parteivorbringen sowie auf die Akten ist in den nachfolgenden Erwägungen einzugehen, soweit sich dies zur Entscheidungsfindung als notwendig erweist.

Erwägungen:

I. Formelles

1. Örtliche und sachliche Zuständigkeit

Die örtliche Zuständigkeit stützt sich auf Art. 38 Abs. 1 ZPO, da die Beklagte ihren Sitz im Kanton Zürich (H._____) hat (act. 1 Ziff. 2). Die sachliche Zuständigkeit stützt sich auf Art. 6 Abs. 2 und 3 ZPO i.V.m. § 44 lit. b GOG. Die Zuständigkeit des Handelsgerichts ist seitens der Beklagten zu Recht unbestritten geblieben (act. 11 Rz. 10).

2. Rechtsbegehren Ziff. 3

Mit Rechtsbegehren Ziff. 3 der Klage verlangt die Klägerin, dass davon Vormerk zu nehmen sei, dass es sich bei der vorliegenden Klage um eine Teilklage handle und sich die Klägerin das Nachklagerecht (insbesondere für künftige Pflegebeiträge sowie künftige Heilbehandlungskosten) vorbehalte.

Ob eine Teilklage erhoben wurde bzw. wie weit die Rechtskraft eines über eine Klage ergangenen Urteils reicht, hängt von den gestellten Rechtsbegehren sowie vom Lebenssachverhalt, auf den diese gestützt werden, ab. Nicht ausschlaggebend ist insofern, ob das Vorliegen einer Teilklage im Erstprozess gerichtlich "anerkannt" oder vom Gericht auch nur zur Kenntnis genommen wurde. Zur Klarstellung – insbesondere auch, dass hinsichtlich des nicht eingeklagten Teils kein impliziter Verzicht vorliegt – kann es für eine Klägerin zwar durchaus ratsam sein, in ihren Rechtsschriften etwa mittels eines Nachklagevorbehalts auf das Vorliegen einer Teilklage hinzuweisen. Nimmt das Gericht von einem solchen Nachklagevorbehalt nicht förmlich Vormerk, entsteht der klagenden Partei dadurch aber weder in diesem noch in einem allfälligen späteren Prozess ein Nachteil. Entsprechend fehlt es ihr an einem schutzwürdigen Interesse, die Vormerknahme mittels Rechtsbegehren vom Gericht zu verlangen (Art. 59 Abs. 2 lit. a ZPO; Urteile BGer 4A_427/2017 vom 22. Januar 2018 E. 1.2.; BGer 4A_113/2017 vom 6. September 2017 E. 1.2. und BGer 4A_401/2011 vom 18. Januar 2012 E. 4.). Folglich ist auf Rechtsbegehren Ziff. 3 der Klage mangels Rechtsschutzinteresses nicht einzutreten.

3. Rechtsbegehren Ziff. 1

Die Klägerin hat anlässlich der Hauptverhandlung vom 27. März 2026 ihr Rechtsbegehren Ziff. 1 dahingehend geändert, als sie die Klageforderung von CHF 4'267'206.12 auf CHF 4'413'111.73, mithin um CHF 145'905.61 erhöhte und den Zinsenlauf änderte (act. 47 S. 1). Ein Antrag auf Zulassung einer Klageänderung ist grundsätzlich während des gesamten erstinstanzlichen Verfahrens möglich. Nach Eröffnung der Hauptverhandlung kann die Klageänderung jedoch nur

noch unter den einschränkenden Voraussetzungen des Novenrechts erfolgen (BSK ZPO-WILLISEGGER, Art. 227 N 52).

In der Replik hatte die Klägerin ausdrücklich an den in der Klage gestellten Rechtsbegehren festgehalten (vgl. act. 30 S. 2). Da sie nicht darlegt, inwiefern die Zulässigkeitsvoraussetzungen i.S.v. Art. 229 ZPO erfüllt sind, erweist sich die anlässlich der Hauptverhandlung vorgenommene Klageänderung als verspätet und nicht hinreichend begründet, weshalb die Klageänderung nicht zulässig und nicht zu berücksichtigen ist. Auf (das geänderte) Rechtsbegehren Ziff. 1 ist daher im Umfang von CHF 145'905.61 zuzüglich 5% Zins ab 30. August 2024 nicht einzutreten (BSK ZPO-WILLISEGGER, Art. 227 N 55).

Das ursprüngliche Rechtsbegehren der Klage ist demgegenüber rechtshängig. Über dieses ist nachfolgend zu entscheiden. Die Beklagte macht diesbezüglich in ihrer Duplik geltend, die Klägerin habe Kosten im Umfang von rund CHF 200'000.– zurückgezogen und gleichzeitig die eingeklagte Forderung um rund CHF 260'000.– erhöht (act. 34 Rz. 5 und Rz. 159 f.). Die Klägerin äusserte sich in der Folge nicht explizit hierzu (act. 38). Wie dargelegt, hat sie jedoch in ihrer Replik ausdrücklich an ihrem ursprünglichen Rechtsbegehren festgehalten (vgl. act. 30 S. 2).

Nach dem Dispositionsgrundsatz steht es den Parteien frei, zu bestimmen, was und in welchem Umfang sie einklagen. Sie können insbesondere eine Teilklage gemäss Art. 86 ZPO und/oder eine Klagenhäufung nach Art. 90 ZPO erheben. Das Gericht ist an die gestellten Rechtsbegehren gebunden (ne ultra petita; Art. 58 Abs. 1 ZPO), was voraussetzt, dass diese hinreichend bestimmt sind. Andernfalls kann das Gericht die Grenzen seines Entscheidungsumfangs nicht erkennen, was zur Unzulässigkeit der Klage führen kann.

Das Bundesgericht hat jedoch klargestellt, dass der Richter seine Entscheidung auch auf implizite Rechtsbegehren stützen darf. Wird Schadenersatz verlangt, ist das Gericht nicht an die einzelnen behaupteten Schadensposten gebunden, sondern einzig an den insgesamt eingeklagten Betrag. Es liegt diesfalls ein einheitlicher Streitgegenstand vor (sog. Praxis der "kommunizierenden Röhren"; vgl. Urteil BGer 5A_713/2017 vom 7. Juni 2018 E. 4. mit Hinweisen).

Vor diesem Hintergrund ist es prozessual unbeachtlich, wenn sich die Zusammensetzung oder Gewichtung einzelner Schadenspositionen in der Begründung verändert haben sollte, solange das Rechtsbegehren als solches unverändert bleibt. Entscheidend ist allein, dass der insgesamt eingeklagte Betrag klar bestimmt ist, was vorliegend der Fall ist.

4. Übrige Prozessvoraussetzungen

Die übrigen Prozessvoraussetzungen sind erfüllt und geben zu keinen Weiterungen Anlass.

II. Materielles

1. Vorbemerkung: Behauptungs-, Substantiierungs- und Bestreitungslast

In Verfahren, in denen – wie vorliegend – der Verhandlungsgrundsatz gilt, obliegt es den Parteien und nicht dem Gericht, die für die Beurteilung notwendigen Tatsachen zusammenzutragen (Art. 55 Abs. 1 ZPO; BGE 144 III 519 E. 5.1. = Pra 108 Nr. 87). Entsprechend trifft die Parteien die Behauptungs-, Substantiierungs- und Beweislast sowie die Bestreitungslast. Die Behauptungslast folgt der Beweislast (BGE 132 III 186 E. 4.). Inwieweit Tatsachen zu behaupten und zu substantiieren sind, ergibt sich gemäss ständiger bundesgerichtlicher Rechtsprechung (statt vieler Urteil BGer 4A_350/2020 vom 12. März 2021 E. 6.2.) einerseits aus den Tatbestandsmerkmalen der angerufenen Norm und andererseits aus dem prozessualen Verhalten der Gegenpartei (BGE 144 III 519 E. 5.; BGE 127 III 365 E. 2b). Eine Tatsachenbehauptung hat nicht alle Einzelheiten zu enthalten. Es genügt, wenn die Tatsachen, die unter die das Begehren stützenden Normen zu subsumieren sind, in einer den Gewohnheiten des Lebens entsprechenden Weise in ihren wesentlichen Zügen oder Umrissen behauptet werden (BGE 136 III 322 E. 3.4.2.). Ein solchermassen vollständiger Tatsachenvortrag wird als schlüssig bezeichnet, da er bei Unterstellung, er sei wahr, den Schluss auf die angebehrte Rechtsfolge zulässt. Voraussetzung, dass ein Tatsachenvortrag schlüssig ist, sind dessen Widerspruchsfreiheit und Vollständigkeit. Nur soweit der Prozessgegner den schlüssigen Tatsachenvortrag der behauptungsbelasteten Partei bestreitet, greift eine über die

Behauptungslast hinausgehende Substantiierungslast. Die Vorbringen sind diesfalls nicht nur in den Grundzügen, sondern in Einzeltatsachen zergliedert so umfassend und klar darzulegen, dass darüber Beweis abgenommen oder dagegen der Gegenbeweis angetreten werden kann (BGE 144 III 519 E. 5.; BGE 127 III 365 E. 2b).

Das genügende Behaupten und Bestreiten der rechtserheblichen Tatsachen ist eine prozessuale Last, deren Nichterfüllung prozessuale Nachteile für die betreffende Partei zur Folge haben kann. Bezüglich unsubstantiiert vorgetragener Sachverhalte besteht kein Anspruch auf Beweisführung. Der nicht substantiiert vorgelegene Sachverhalt ist somit dem nicht bewiesenen gleichgestellt (BGE 129 III 18 E. 2.6. = Pra 92 Nr. 30).

2. Aktivlegitimation

C'._____ war ab dem 1. Oktober 2008 bei der F._____ in Zürich als Pflegeassistentin angestellt. Über diese Arbeitgeberin war sie bei der Klägerin unfallversichert im Sinne des UVG. Im Zeitpunkt des Ereignisses trat die Klägerin daher bis auf die Höhe der gesetzlichen Leistungen in die Ansprüche von C'._____ gegenüber der Beklagten ein (Art. 72 Abs. 1 ATSG; act. 1 Rz. 4.2.). Damit ist sie zur vorliegenden Klage aktivlegitimiert.

3. Passivlegitimation

Der Direktanspruch der Geschädigten richtet sich im Rahmen der vertraglichen Versicherungsdeckung gegen die obligatorische Haftpflichtversicherung (Art. 65 Abs. 1 i.V.m. Art. 63 Abs. 1 SVG). Die Eigenschaft der Beklagten als obligatorische Versicherung der Haftpflicht des Halters des Unfallfahrzeugs ist unbestritten geblieben (act. 1 S. 2 und act. 11 Rz. 39). Die Passivlegitimation der Beklagten ist gegeben.

4. Sachverhalt

4.1. Unbestrittener Sachverhalt

Am 1. September 2011 um ca. 5.45 Uhr kam es zwischen G._____ als Lenker und Halter des Personenwagens der Marke "Opel Zafira" mit dem Kennzeichen ZH 1 und der Fussgängerin C'._____ zum Verkehrsunfall auf der D._____ -strasse in E._____ in Richtung I._____ (act. 1 Rz. 2).

Bei dieser Kollision hat C'._____ sehr schwere und lebensgefährliche Verletzungen erlitten, insbesondere einen Schädelbruch am Hinterkopf, einen Wirbelsäulenbruch des 3. bis 5. Halswirbels, eine Lähmung aller vier Extremitäten, ein Brustkorbtrauma mit Fraktur des Brustbeines, ein Verdacht auf Prellung der Lunge rechts, ein dumpfes Bauchtrauma mit Wandverdickung des Dünndarms, eine Beckenringverletzung mit Bruch beider Schambeinäste sowie einen Steissbeinbruch längs rechts und multiple Kontusionen (act. 3/20).

C'._____ hat zuvor bei ihrer Kollegin J._____ übernachtet und deren Wohnung um ca. 5.30 Uhr verlassen, um mit öffentlichen Verkehrsmitteln an ihren Arbeitsplatz in der F._____ in K._____ zu gelangen. Arbeitsbeginn wäre um 7.00 Uhr gewesen. Vor dem Überqueren der D._____ -strasse ist die Geschädigte zunächst auf dem Trottoir stehen geblieben und hat ein Auto passieren lassen, welches Richtung I._____ unterwegs war. Anschliessend hat sie die Fahrspur Richtung I._____ überquert und ist auf der Verkehrsinsel stehen geblieben. Von da überquerte sie die Fahrspur in Richtung E._____. Dort wurde sie vom durch G._____ gelenkten Fahrzeug erfasst. Bei der Kollision wurde die Geschädigte zunächst auf das Fahrzeugdach aufgeladen und wieder nach vorne abgeladen, wodurch sie sich die vorgenannten Verletzungen zuzog.

4.2. Strittige Punkte

Die Klägerin stellt sich auf den Standpunkt, die Geschädigte habe von rechts her ein Auto kommen sehen, welches noch weit weg gewesen sei und ihr ein Zeichen mit der Lichthupe gegeben habe. Für die Geschädigte sei sofort klar gewesen, dass der Fahrzeuglenker sie auf diese Weise aufgefordert habe, die Strasse zu überqueren. Im Vertrauen darauf habe sie die Fahrspur Richtung E._____ betreten und sie langsam überquert. Als sie sich ca. in der Mitte der Fahrspur befunden habe, sei das Auto von rechts her in sie hinein geprallt (act. 1 Rz. 3 ff.). Dem Fahrzeuglenker sei unfallkausale mangelnde Aufmerksamkeit und Fahren mit einer den Verhältnissen nicht angepassten Geschwindigkeit anzulasten. Er hätte seine Aufmerksamkeit auch auf das Geschehen auf dem die Gegenfahrbahn querenden Teil des Fussgängerüberganges sowie auf dem linksseitigen Trottoir widmen müssen. Hätte er seine Geschwindigkeit frühzeitig reduziert und Bremsbereitschaft erstellt, hätte der Unfall verhindert werden können bzw. wäre der Aufprall deutlich geringer gewesen, so dass sich C'._____ keine invalidisierenden Verletzungen zugezogen hätte. G._____ trage somit ein Mitverschulden am Zustandekommen des Unfalls, weil er den Unfall aufgrund seiner mangelnden Aufmerksamkeit sowie seinem Fahren mit einer den Verhältnissen nicht angepassten Geschwindigkeit mitverschuldet habe. Falls von einem Selbstverschulden der Geschädigten auszugehen wäre, sei dieses im Eventualstandpunkt maximal geringfügig, d.h. sehr leicht (act. 1 Rz. 4.5.).

Die Beklagte bestreitet einen Regressanspruch der Klägerin. Konkret bestreitet sie eine Haftung gestützt auf das Strassenverkehrsgesetz und macht ein grobes, haftungsbefreiendes Verschulden der Geschädigten im Sinne von Art. 59 Abs. 1 SVG geltend. Fehle es an einer Haftung der Beklagten gegenüber der Geschädigten, bestünden auch keine Forderungen, die auf die Klägerin hätten übergehen können und es bestehe entsprechend auch kein Regressanspruch. Ein Verschulden des Fahrzeuglenkers G._____ sei nicht ersichtlich. Nach den Untersuchungsergebnissen der Kantonspolizei Zürich und der Staatsanwaltschaft See/Oberland hätten keine Verletzungen von Verkehrsregeln durch G._____ festgestellt werden können. Er habe sich an die zulässige Höchstgeschwindigkeit gehalten, sei mit eingeschalteten Scheinwerfern gefahren und bei der Fahrt konzentriert gewesen. Der Unfall

habe sich nur ereignet, weil die Geschädigte ohne Vortrittsberechtigung, unvermittelt und aus der Dunkelheit kommend auf die Fahrbahn getreten sei. Der Unfall sei einzig durch das Verhalten der Geschädigten verursacht worden und hätte durch den korrekt fahrenden G._____ nicht vermieden werden können. Für den Eventualfall, dass die Haftung der Beklagten bejaht werden sollte, wäre diese aufgrund des schweren Verschuldens der Geschädigten zu reduzieren, was sich aufgrund des Quotenvorrechts der Geschädigten bezüglich ihres Direktschadens vollumfänglich zu Lasten der Regressforderung der Klägerin auswirke. Die Klägerin habe sodann ihre Regressforderung in vielerlei Hinsicht nicht ausreichend und substantiiert begründet. Die Beklagte stützt sich mehrfach auf ein selbst eingeholtes Gutachten der L._____ AG sowie ein Ergänzungsgutachten derselben (act. 11 Rz. 6 ff.).

5. Allgemeines zur Haftungsbegründung

Da die subrogations- und regressberechtigte Klägerin auf die Haftpflicht des Fahrzeuglenkers Rückgriff nimmt, müssen dieselben Haftpflichtvoraussetzungen gegeben sein, die eine Haftung der Beklagten gegenüber der Geschädigten vorsieht.

Gemäss Art. 58 Abs. 1 SVG haftet der Halter für den Schaden, wenn durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht wird. Der Geschädigte hat im Rahmen der vertraglichen Versicherungsdeckung seitens der obligatorischen Haftpflichtversicherung für Motorfahrzeughalter ein Forderungsrecht unmittelbar gegen den Versicherer (Art. 65 Abs. 1 i.V.m. Art. 63 Abs. 1 SVG).

6. Betrieb eines Motorfahrzeugs

Die Kausalhaftung von Art. 58 Abs. 1 SVG setzt zunächst voraus, dass der Schaden auf den Betrieb des Motorfahrzeugs zurückzuführen ist (BGE 97 II 161 E. 3a; Urteil BGer 4A_262/2016 vom 10. Oktober 2016 E. 4.4.1.; DIKE Haftpflichtkommentar-HANS GIGER, Art. 58 SVG N 56). Massgeblich ist der maschinentechnische Betriebsbegriff (BGE 107 II 269 E.1a und BGE 97 II 161 E. 3a). Die Kausalhaftung setzt voraus, dass "der schadenstiftende Unfall in seiner Gesamtheit betrachtet, mit

der besonderen Gefahr, die durch den Gebrauch der maschinellen Einrichtungen (Motor, Scheinwerfer usw.) des Motorfahrzeuges geschaffen wird, zusammenhängt" (BGE 107 II 269 E. 1a; BGE 97 II 161 E. 3a und BGE 88 II 455 E. 1.). Die Voraussetzung ist namentlich bei Fortbewegung des Fahrzeugs durch Motor oder durch gezielte Ausnutzung der eigenen Schwerkraft erfüllt (BGE 63 II 267).

Beim streitgegenständlichen Unfall vom 1. September 2011 ist das Betriebskriterium erfüllt. Unstreitig bewegte sich das vom Versicherungsnehmer der Beklagten gelenkte Motorfahrzeug im Zeitpunkt der Kollision mit Motorkraft fort.

7. Körperverletzung

Die Kausalhaftung von Art. 58 Abs. 1 SVG setzt ferner voraus, dass ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht wird. Unter Körperverletzung ist "die Beeinträchtigung der körperlichen oder psychischen Integrität einer natürlichen Person" zu verstehen (HEINZ REY/ISABELLE WILDHABER, Ausservertragliches Haftpflichtrecht, N 258).

Es ist unbestritten, dass sich die Geschädigte beim streitgegenständlichen Unfall vom 1. September 2011 sehr schwere und lebensgefährliche Verletzungen zuzog, insbesondere einen Schädelbruch am Hinterkopf, einen Wirbelsäulenbruch des 3. bis 5. Halswirbels, eine Lähmung aller vier Extremitäten, ein Brustkorbtrauma mit Fraktur des Brustbeines, ein Verdacht auf Prellung der Lunge rechts, ein dumpfes Bauchtrauma mit Wandverdickung des Dünndarms, eine Beckenringverletzung mit Bruch beider Schambeinäste sowie einen Steissbeinbruch längs rechts und multiple Kontusionen und dass die Geschädigte lebenslang auf eine vollumfängliche Betreuung durch Dritte angewiesen sein wird und keiner Erwerbstätigkeit mehr nachgehen werden kann (act. 1 Rz. 5; act. 11 Rz. 86 f. und act. 3/20).

8. Haftungsbegründender Kausalzusammenhang

Haftungsvoraussetzung ist überdies das Vorliegen eines natürlichen und adäquaten Kausalzusammenhangs. Der Zusammenhang zwischen dem Unfall und der Körperverletzung wird in der Lehre als haftungsbegründende, jener zwischen Körperverletzung und den Schadenspositionen als haftungsausfüllende Kausalität be-

zeichnet (Urteil BGer 4A_710/2013 vom 20. März 2013 E. 3.2.). Nachfolgend ist der haftungsbegründende Kausalzusammenhang zu prüfen.

Ein **natürlicher Kausalzusammenhang** ist nach ständiger Rechtsprechung gegeben, wenn die fragliche Ursache nicht weggedacht werden kann, ohne dass auch der eingetretene Erfolg entfiele (sog. *conditio-sine-qua-non*-Formel; vgl. z.B. Urteile BGer 4A_658/2016 vom 5. April 2017 E. 3.1. und BGer 4D_67/2014 vom 26. Januar 2015 E. 2.1., je mit Hinweis auf BGE 129 V 177 E. 3.1.). Dabei ist nicht erforderlich, dass der Unfall die alleinige Ursache für die eingetretene Verletzung ist. Vielmehr genügt es, wenn der Unfall zusammen mit anderen Bedingungen den Eintritt der Verletzung bewirkt hat, und der Unfall nicht hinweggedacht werden kann, ohne dass auch die eingetretene gesundheitliche Beeinträchtigung entfiele (BGE 129 V 177 E. 3.1. und Urteil BGer 4A_658/2016 vom 5. April 2017 E. 3.1.).

Die Parteien stimmen bezüglich des natürlichen Kausalzusammenhangs darin überein, dass die Kollision des von G._____ gehaltenen und gelenkten Personewagen mit dem Kennzeichen ZH 1 mit der Geschädigten zu deren Gesundheitsschäden und ihrer seitherigen Lähmung aller vier Extremitäten führte (act. 1 Rz. 4.1., Rz. 5; act. 11 Rz. 86 und act. 3/20).

Ein **adäquater Kausalzusammenhang** liegt vor, wenn die Ursache nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und nach der allgemeinen Lebenserfahrung an sich geeignet ist, einen Erfolg von der Art des eingetretenen herbeizuführen, der Eintritt des Erfolges also durch das Ereignis allgemein als begünstigt erscheint (BGE 145 III 72 E. 2.3.1.). Anders als beim natürlichen Kausalzusammenhang ist die sozialversicherungsrechtliche Adäquanzpraxis im Zivilrecht nicht massgeblich. Entsprechend beurteilt sich die Adäquanz namentlich nicht nach der Schwere des Unfallereignisses und selbst bei einer bloss geringfügigen Kollision ist die Adäquanz zu chronifizierten HWS-Beschwerden möglich (Urteil HGer ZH HG120192 vom 22. Juli 2023 E. 2.5.2. und Urteil BGer 4A_171/2012 vom 25. Juni 2012 E. 2.3.). Zur Bejahung eines rechtserheblichen Kausalzusammenhangs genügt es grundsätzlich, dass es ohne die Ursache nicht zur Rechtsgutverletzung gekommen wäre, wobei Mitursachen den adäquaten Kausalzusammenhang in der Regel weder zu unterbrechen noch auszuschliessen vermögen (BGE 123 III 110 E. 3c). Mithin ist bei

Bejahung der natürlichen Kausalität regelmässig auch die Adäquanz im haftpflichtrechtlichen Sinne gegeben (HEINZ REY/ISABELLE WILDHABER, Ausserververtragliches Haftpflichtrecht, Rz. 786).

Wenn der Nachweis eines natürlichen Kausalzusammenhangs zwischen dem Unfallereignis und den heute bestehenden Beschwerden mit dem erforderlichen Beweisgrad der überwiegenden Wahrscheinlichkeit erbracht ist, so kann auch auf das Vorliegen eines adäquaten Kausalzusammenhangs geschlossen werden (BGE 132 III 715 E. 3.2.). Zu prüfen bleibt, ob eine Haftungsbefreiung bzw. Haftungsermässigung vorliegt, mithin, ob der adäquate Kausalzusammenhang unterbrochen wurde.

9. Haftungsbefreiung und Haftungsreduktion

9.1. Grundsätze

Da die Haftungsordnung des SVG auf dem Gedanken beruht, dass die Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs für sich allein eine hinreichende Haftungsgrundlage setzt, wenn ihretwegen ein Schaden entsteht (HEINZ REY/ISABELLE WILDHABER, Ausserververtragliches Haftpflichtrecht, N 1538), sind an die Entlastung von der Halterhaftung hohe Anforderungen zu stellen (Urteil HGer ZH HG140117 vom 5. April 2018 E. 2.3.2.). Zu unterscheiden ist zwischen der vollständigen Haftungsbefreiung und der Reduktion der Haftung: Die Haftungsbefreiung nach Art. 59 Abs. 1 SVG setzt voraus, dass der Motorfahrzeughalter einen dreifachen Beweis erbringt. *Erstens* muss er beweisen, dass ihn selber oder Personen für die er verantwortlich ist, kein Verschulden trifft (BSK SVG-PROBST, Art. 59 N 32 f.). *Zweitens* obliegt ihm der Beweis, dass keine fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs zum Unfall beigetragen hat (BSK SVG-PROBST, Art. 59 N 34 ff.). *Drittens* hat der Halter zu beweisen, dass der adäquate Kausalzusammenhang zufolge höherer Gewalt, grobem Selbstverschulden des Geschädigten oder grobem Verschulden eines Dritten unterbrochen worden ist (WALTER FELLMANN, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Rz. 631 ff. m.w.H.; Roland BREHM, Motorfahrzeughaftpflicht, Rz. 399 ff.). Dabei muss dieser Faktor so sehr überwiegen, dass andere Komponenten, namentlich die Betriebsgefahr, als rechtlich nicht mehr beachtlich erscheinen resp. "von derart untergeord-

netter Bedeutung [sind], dass sie nur noch als eine zufällige, unbedeutende Teilursache des Schadens" erscheinen (Urteil BGer 4A_91/2022 vom 31. Mai 2022 E. 3.5.). Misslingt eine dieser drei Beweiskomponenten, bleibt es bei der Halterhaftung (Art. 59 Abs. 1 SVG).

Liegt seitens des Geschädigten ein leichtes oder mittleres Verschulden, mithin eine Mitursache für den Schaden vor, führt dies zu einer Haftungsermässigung (Art. 59 Abs. 2 SVG; BSK SVG-PROBST, Art. 59 N 42 ff.). Die Ersatzpflicht ist durch das Gericht in Würdigung sämtlicher Umstände festzulegen, wobei als Kriterien die Betriebsgefahr und das Verschulden der Beteiligten im Vordergrund stehen (Urteil HGer ZH HG140117 vom 5. April 2018 E. 2.3.2.; BSK SVG-PROBST, Art. 59 N 45 ff.).

9.2. Beweislast und Beweismass

Soweit sich der Halter auf die Anwendbarkeit von Art. 59 Abs. 1 und Abs. 2 SVG beruft, obliegt ihm der Beweis der entsprechenden Voraussetzungen (Urteil HGer ZH HG140117 vom 5. April 2018 E. 2.3.2.). Im Grundsatz gilt ein Beweis als erbracht, wenn das Gericht vernünftigerweise und nach objektiven Gesichtspunkten von der Wahrheit der rechtserheblichen Tatsachenbehauptung so überzeugt ist, dass allfällige Zweifel als unerheblich erscheinen (Art. 157 ZPO; BGE 130 III 321 E. 3.2.). Ausnahmen von diesem Regelbeweismass ergeben sich einerseits aus dem Gesetz und sind andererseits durch Rechtsprechung und Lehre herausgearbeitet worden (BGE 140 III 610 E. 4.1.). Für das Verschulden im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen kann das Beweismass des **Anscheinsbeweises** zur Anwendung kommen, sog. "richterliche Beweismässigung aufgrund typischer Geschehensabläufe" (BK Einleitung, Art. 1-9 ZGB-WALTER, Art. 8 N 79; vgl. BGer Urteil 4A_262/2016 vom 10. Oktober 2016 E. 4.4.2.2.). Dieser Beweis ist erbracht, wenn die Typizität des rechtserheblichen Geschehens nach allgemeiner Lebenserfahrung eine behauptete Tatsache als wahr resp. als **einzige vernünftige Erklärung erscheinen lässt, weil Abweichendes ausserhalb jeder vernünftigen Betrachtungsweise liegt**. Vorausgesetzt wird, dass dem Verunfallten auch bei jedem alternativen Geschehensablauf ein grobes kausalitätsunterbrechendes Verschulden im Sinne von Art. 59 Abs. 1 SVG zukommen würde.

Bevor im Einzelnen geprüft wird, ob es der Beklagten gelingt, den dreifachen Beweis zu erbringen (vgl. nachfolgend Erwägung Ziff. II.9.4.; E. Ziff. II.9.5 und E. Ziff. II.9.6.), gilt es vorab den zu beurteilenden Unfallhergang und die zu beurteilenden äusseren Umstände zu klären.

9.3. Unfallhergang und äussere Umstände

Hinsichtlich der äusseren Umstände ist unbestritten und erstellt, dass es sich bei der D.____-strasse um eine beinahe gerade Strasse handelt (act. 1 Rz. 3 und act. 11 Rz. 17 und act. 3/5). Eine Strassenbeleuchtung war zwar vorhanden, jedoch nicht eingeschaltet (act. 11 Rz. 18; act. 30 Rz. 13; act. 34 Rz. 10; act. 3/2 Ziff. 5 S. 3 f.; act. 3/4 S. 5 und act. 13/4 S. 4). Beleuchtet wurde die Unfallstelle einzig durch das Abblendlicht des Unfallfahrzeugs sowie gemäss Klägerin von einem Licht aus einem Selbstbedienungsfenster eines Blumenladens (act. 3/5). Im Zeitpunkt des Unfalls war das Verkehrsaufkommen gering (act. 11 Rz. 76; act. 30 Rz. 21; act. 27 S. 23 und act. 3/4 S. 4) und die Strasse nass (act. 30 Rz. 15 S. 17). Geregnet hat es nicht mehr, höchstens "gefieselt" (act. 1 Rz. 4.4.; act. 11 Rz. 57; act. 3/12 Frage 15 und act. 3/14 Frage 14 und Frage 15).

Hinsichtlich des Unfallhergangs ist unbestritten, dass die Geschädigte vor dem Übergang über die D.____-strasse zunächst auf dem Trottoir stehen blieb und ein Auto passieren liess, welches in Richtung I.____ unterwegs war. Anschliessend überquerte sie die Fahrspur Richtung I.____ und blieb auf der Mittelinsel stehen. C'.____ nahm das nahende Fahrzeug wahr. Beim Überqueren der Fahrspur in Richtung E.____ wurde sie vom Fahrzeug von G.____ erfasst, wobei sich die Geschädigte die vorgenannten Verletzungen zuzog.

Für die Beurteilung einer möglichen Haftungsbefreiung oder -reduktion relevant und strittig sind insbesondere die Geschwindigkeit des Fahrzeugs, die Sichtverhältnisse im Unfallzeitpunkt, die Kleidung der Geschädigten sowie die Frage, ob der Fahrzeuglenker der Geschädigten ein Zeichen mit der Lichthupe gab und ein Bremsmanöver einleitete.

9.3.1. Geschwindigkeit des Fahrzeugs

Unbestritten und durch die Akten belegt ist, dass der Fahrzeuglenker die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h nicht überschritten hat und langsamer als 60 km/h fuhr (act. 30 Rz. 10 S. 10; act. 34 Rz. 30; act. 13/2 S. 5; act. 3/14 Frage 19).

Strittig ist hingegen, mit welcher konkreten Geschwindigkeit der Fahrzeuglenker im Zeitpunkt der Kollision tatsächlich fuhr. Während die Klägerin von einer Kollisionsgeschwindigkeit von knapp 60 km/h ausgeht (act. 30 Rz. 10 S. 10), behauptet die Beklagte, diese habe im Bereich zwischen 41 km/h und 48 km/h gelegen.

Die Parteien stützen ihre jeweiligen Behauptungen auf unterschiedliche Beweismittel, namentlich auf Aussagen des Fahrzeuglenkers, polizeiliche Akten sowie auf privatgutachterliche Berechnungen, deren Beweiswert zwischen den Parteien umstritten ist. Gestützt auf die eingereichten Beweismittel lässt sich die von der Beklagten behauptete konkret gefahrene Geschwindigkeit jedoch nicht mit der für den Zivilprozess erforderlichen Beweissicherheit exakt bestimmen. Weder aus dem Kurzbericht des Forensischen Instituts Zürich noch aus den Aussagen des Fahrzeuglenkers oder den vorgelegten Privatgutachten ergibt sich eine eindeutig feststellbare Kollisionsgeschwindigkeit, zumal die Grundlagen und Annahmen der gutachterlichen Berechnungen (welche die von der Beklagten behauptete Kollisionsgeschwindigkeit grundsätzlich stützen würden) zwischen den Parteien streitig sind. Konkret wendet die Klägerin ein, die Berechnungen der Gutachten würden auf blossen Mutmassungen beruhen und sich auf die falsche Endlage des Unfallfahrzeugs stützen. Die auf den Polizeifotos erkennbare (act. 13/3 Beilagen 1 und 9 und act. 3/5) sowie auf dem Plan des Unfallfotodienstes der Kantonspolizei Zürich bezeichnete und auch ausgemessene Position des Opels Zafira wiedergebe nicht die Endlage des Fahrzeugs unmittelbar nach dem Unfall. Das Fahrzeug sei nämlich direkt nach dem Unfall verschoben worden (act. 30 Rz. 9). Wie nachfolgend aufzuzeigen ist, ist nicht entscheidrelevant und kann offen gelassen werden, ob die Kollisionsgeschwindigkeit nur knapp unter 60 km/h lag oder im Bereich zwischen 41 km/h und 48 km/h lag. Nachfolgend kann zu Gunsten der Klägerin für die Prüfung des dreistufigen Haftungsentlastungsbeweises davon ausgegangen werden, dass der Fahrzeuglenker mit einer Geschwindigkeit etwas unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h fuhr (vgl. act. 30 Rz. 10 S. 10).

9.3.2. Kleidung der Fussgängerin

Die Beklagte stellt sich auf den Standpunkt, die Geschädigte habe ein dunkles Sommerkleid sowie eine unauffällige schwarze Tasche mit Nieten getragen (act. 11 Rz. 51; Rz. 59 und Rz. 67 sowie act. 34 Rz. 72). Demgegenüber macht die Klägerin zusammengefasst geltend, das Sommerkleid der Geschädigten sei mehrheitlich hell gewesen und sie habe eine Tasche mit auffälligen silbernen Nieten getragen, die von weitem sichtbar gewesen seien (act. 30 Rz. 30 und Rz. 43).

Durch die von der Beklagten offerierten Beweismittel ist erstellt, dass das **Kleid** der Geschädigten dunkelrot/schwarz gemustert und das **Halstuch** olivfarben war (act. 13/2 S. 2 und Beilagen 2-4 sowie act. 13/3 S. 24 f.), was der Darstellung der Klägerin in ihrer Klageschrift entspricht (vgl. act. 1 Rz. 3 S. 4). Obschon das Kleid gemäss den abgebildeten Fotos gewisse türkisblaue und wenige weisse Muster aufweist, überwiegen die dunklen Farben (act. 13/2 Beilagen 2-4 sowie act. 13/3 S. 24 f.). Die Klägerin offeriert zum Beweis ihrer Behauptungen in der Replik nur die staatsanwaltschaftliche Befragung der Geschädigten vom 24. Oktober 2012. Doch führte diese aus, ein hellrosa Kleid mit Glitzer bis zu den Knien und einen weissen Schal getragen zu haben (act. 3/6 S. 5). Da die Klägerin selbst erklärt, dass C'._____ hiermit auf das Kleid und den Schal verweise, welches bzw. welcher im Rahmen der Strafuntersuchung sichergestellt wurden (vgl. act. 30 Rz. 30), vermögen die Aussagen von C'._____ am Beweisergebnis nichts zu ändern.

Bezüglich der **Handtasche** stützen sowohl der Bericht des Forensischen Instituts Zürich (act. 3/4 S. 3; "*1 Handtasche, schwarz mit Nieten, beide Träger gerissen*") als auch der Bericht der Kantonspolizei Zürich (act. 3/18 S. 1; "*1 schwarze Handtasche mit silberfarbenen Nietenbesatz*") die Darstellung der Beklagten. Vor diesem Hintergrund überzeugt die Aussage von J._____ anlässlich der Einvernahme durch die Staatsanwaltschaft See/Oberland vom 24. Oktober 2012 nicht (act. 3/17 S. 6), wonach die Handtasche silbrig und von einem Kilometer weit ersichtlich gewesen sei. Entsprechend kann im Sinne einer antizipierten Beweismündigung von der Befragung von J._____ als Zeugin abgesehen werden. Selbst wenn sie ihre Aussage bestätigen würde, wäre ihre Behauptung durch das Beweisergebnis widerlegt. Auf-

grund der dunklen Farben scheint nicht nachvollziehbar, dass die Tasche als besonders markant und von weitem sichtbar gewesen wäre.

Es ist somit davon auszugehen, dass das Kleid der Geschädigten dunkelrot/schwarz gemustert und das Halstuch olivfarben war sowie dass die mit Nieten versehene schwarze Handtasche insgesamt keine besondere sichtbare Auffälligkeit aufwies.

9.3.3. Zeichen mit der Lichthupe und Bremsmanöver

Strittig und für die Prüfung des nachfolgenden Befreiungsbeweises zentral sind die Fragen, ob der Fahrzeuglenker der Geschädigten ein Zeichen mit der **Lichthupe** gegeben, er die **Geschädigte gesehen** und das **Fahrzeug gebremst** hat. Die hierfür beweisbelastete Beklagte bestreitet diese Umstände.

Der Fahrzeuglenker sagte im Rahmen der Strafuntersuchung mehrfach widerspruchsfrei aus, dass er die **Lichthupe** nicht getätigt, die Geschädigte nicht gesehen und entsprechend nicht gebremst habe (act. 3/7 S. 3 und act. 3/16 S. 5). Davon geht auch die Staatsanwaltschaft See/Oberland in ihrer Einstellungsverfügung aus (act. 3/2 S. 4). Als Gegenbeweismittel nennt die Klägerin insbesondere ein Einvernahmeprotokoll der Kantonspolizei Luzern vom 1. Dezember 2011 (act. 3/12), worin die Geschädigte angab, dass ihr das Fahrzeug von weitem ein Zeichen mit der Lichthupe gegeben habe (act. 3/12 Frage 4 sowie act. 3/7 S. 2). Die Aussage steht nicht nur im Widerspruch zu den konsistenten Aussagen des Fahrzeuglenkers; vielmehr hat die Geschädigte diesen behaupteten Umstand auch in der späteren Einvernahme durch die Staatsanwaltschaft See/Oberland nicht wiederholt und insbesondere auch bei der Unfallschilderung nichts von einer Lichthupe erwähnt. Die Geschädigte hat dann zwar die Richtigkeit der Aussagen gegenüber der Luzerner Polizei pauschal bejaht, ist jedoch nicht konkret auf ihre frühere Aussage betreffend Lichthupe eingegangen. Einerseits ist fraglich, ob sich die Geschädigte an ihre früheren Aussagen bei der Kantonspolizei Luzern im Einzelnen erinnerte. Andererseits leuchtet nicht ein, weshalb sie das angeblich durch den Lenker gegebene Zeichen mit der Lichthupe anlässlich der Einvernahme durch die Staatsanwaltschaft See/Oberland nicht explizit erwähnt hat, handelte es sich doch dabei um

ein für sie zentrales, entlastendes Element. Als Grund für das Betreten der Fahrbahn nannte sie nicht (mehr) dieses Zeichen mit der Lichthupe, sondern führte vielmehr aus, sie habe das Auto gesehen und darauf vertraut, dass es anhalte (act. 3/6 S. 3). Als die Geschädigte in derselben Einvernahme explizit damit konfrontiert wurde, dass der Lenker bestreite, die Lichthupe betätigt zu haben und zu schnell gefahren zu sein, erwiderte die Geschädigte lediglich, dass er aufgrund ihrer Diagnose zu schnell gefahren sei. Auf die Lichthupe ging sie nicht ein und widersprach der Aussage des Fahrzeuglenkers nicht (act. 3/6 S. 5). Es bestehen damit keine genügenden Anhaltspunkte dafür, dass der Fahrzeuglenker die Lichthupe betätigt hat; vielmehr ist erstellt, dass er kein Zeichen mit der Lichthupe gegeben hat. Entsprechend kann auf die Abnahme weiterer Beweismittel – insbesondere die Zeugenbefragung von C'._____ – verzichtet werden, zumal diese am Beweisergebnis nichts zu ändern vermöchte.

Dass der Fahrzeuglenker die Geschädigte **nicht gesehen hat**, bestreitet die Klägerin nur implizit, indem sie sich auf die Aussage der Geschädigten betreffend Lichthupe anlässlich der Befragung durch die Kantonspolizei Luzern vom 1. Dezember 2011 beruft. Ebenso behauptet die Klägerin nicht ausdrücklich, dass der Fahrzeuglenker tatsächlich **gebremst** habe; sie beruft sich lediglich darauf, dass die Geschädigte das Gefühl gehabt habe, dass das herannahende Fahrzeug gebremst werde (act. 30 Rz. 3 und act. 3/12). Es fehlen jegliche objektiven Anhaltspunkte, um an den konsistenten Aussagen des Fahrzeuglenkers zu zweifeln. Es ist entsprechend erstellt, dass der Fahrzeuglenker die Lichthupe nicht betätigte, die Geschädigte nicht sah und kein Bremsmanöver einleitete. Ob die Geschädigte tatsächlich das Gefühl hatte, dass das Fahrzeug gebremst wurde, ist an dieser Stelle nicht rechtserheblich.

9.3.4. Zwischenfazit

Der nachfolgenden Prüfung des dreistufigen Haftungsbefreiungs- bzw. -reduktionsbeweises liegt zusammengefasst folgender erstellter Sachverhalt zugrunde: Die Fahr- und Kollisionsgeschwindigkeit des Fahrzeugs betrug knapp 60 km/h. Die Sichtverhältnisse waren zum Zeitpunkt des Unfalls aufgrund der Dunkelheit schlecht bis höchstens mässig. Die Fussgängerin trug überwiegend dunkle Klei-

dung, die nicht besonders markant oder in der Dunkelheit sichtbar war. Der Fahrzeuglenker betätigte die Lichthupe nicht, nahm die Geschädigte vor der Kollision nicht wahr und leitete kein Bremsmanöver ein. Gestützt auf diese Sachlage ist nun zu prüfen, ob der Beklagten der dreistufige Haftungsbefreiungsbeweis gelingt.

9.4. Keine fehlerhafte Beschaffenheit des Fahrzeugs

Die Beklagte führt aus, es gebe keine Anhaltspunkte für eine fehlerhafte Beschaffenheit des Motorfahrzeugs im Sinne einer Abweichung vom einwandfreien Zustand. Abweichendes macht auch die Klägerin nicht geltend. Entsprechend ist von einer fehlerfreien Beschaffenheit des Unfallfahrzeugs auszugehen.

9.5. Kein Verschulden des Fahrzeuglenkers und -halters

9.5.1. Allgemeines

Der Verschuldensbegriff des SVG entspricht demjenigen von Art. 41 OR (ROLAND BREHM, Motorfahrzeughaftpflicht, N 14 und N 428). Im Strassenverkehr kommt dabei in der Regel nur fahrlässiges Verhalten in Frage, wobei zwischen leichtem, mittlerem und schwerem Verschulden zu unterschieden ist (WALTER FELLMANN, Schweizerisches Haftpflichtrecht, N 512). Grobe Fahrlässigkeit und damit ein schweres Verschulden liegt vor, wenn die elementarsten Vorsichtsgebote missachtet werden. Dabei genügt, wenn der Betroffene das Risiko hätte erkennen müssen (BK OR Art. 41-61 OR-BREHM, Art. 41 N 197a f.; WALTER FELLMANN, Schweizerisches Haftpflichtrecht, N 563). Wird diese Intensität nicht erreicht, so ist abhängig von den konkreten Umständen von einem mittleren oder leichten Verschulden auszugehen (BK OR Art. 41-61 OR-BREHM, Art. 41 N 198 ff.; WALTER FELLMANN, Schweizerisches Haftpflichtrecht, N 565 f.).

9.5.2. Parteibehauptungen

Die Beklagte macht geltend, dass G. _____ als Fahrzeughalter und -lenker kein Verschulden vorgeworfen werden könne. Er habe die erforderliche Aufmerksamkeit im Strassenverkehr aufgewendet und keine Verkehrsregeln verletzt, habe er sich doch an die zugelassene Höchstgeschwindigkeit gehalten und sei mit eingeschalteten

Scheinwerfern gefahren (act. 11 Rz. 7 und Rz. 64 ff.). Mit einem unvorsichtigen und verkehrsregelwidrigen Verhalten von Fussgängern habe der Fahrzeuglenker nicht rechnen und daher auch nicht seine Geschwindigkeit so weit reduzieren müssen, um einem solchen verkehrswidrigen Verhalten begegnen zu können. Sofern die Geschädigte auf der Mittelinsel angehalten und gewartet habe, habe G._____ keinen Anlass gehabt, seine Fahrt zu verlangsamen, da er nicht habe damit rechnen müssen, dass die Geschädigte die Fahrbahn unvermittelt betreten würde. Entsprechend seien die Ausführungen der Klägerin unbegründet, dass G._____ max. mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h hätte fahren dürfen (act. 34 Rz. 39 und Rz. 77 f.). Schliesslich sei zu berücksichtigen, dass selbst wenn ein (sehr leichtes) Verschulden von G._____ gegeben gewesen wäre, dieses nicht ursächlich für das Unfallgeschehen gewesen wäre. Hätte er die Geschädigte in der Dunkelheit auf der Mittelinsel wahrgenommen, hätte er dennoch nicht seine Geschwindigkeit reduzieren und ihr den Vortritt lassen müssen. Unfallursache sei einzig das unvermittelte Betreten der Strasse durch die Geschädigte gewesen. Der Unfall hätte sich auch bei einem rechtmässigen Alternativverhalten des Fahrzeuglenkers nicht vermeiden lassen (act. 34 Rz. 93).

Die Klägerin stellt sich auf den Standpunkt, dass der Fahrzeuglenker den Unfall hätte vermeiden können, wenn er aufmerksam sowie insbesondere mit den Umständen angepasster Geschwindigkeit von jedenfalls unter 30 km/h gefahren wäre. Gemäss SVG müsse der Fahrzeuglenker die Geschwindigkeit stets den Umständen anpassen und dürfe dabei nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten könne (act. 30 Rz. 2, Rz. 13 und Rz. 42). Infolge schlechter Sichtverhältnisse hätte der Fahrzeuglenker sein Tempo deutlich reduzieren müssen (auf eine Geschwindigkeit von weniger als 30 km/h), dass er jederzeit auf Sichtweite hätte anhalten können. Dies insbesondere auch darum, weil G._____ nur das Abblendlicht mit reduzierter Leuchtkraft (und eben kein Scheinwerfer) eingeschaltet gehabt habe und ihm (als Ortskundiger) der Fussgängerübergang bekannt gewesen sei. Mit dieser angepassten Geschwindigkeit und einer gehörigen Aufmerksamkeit hätte er die Kollision vermeiden oder aber seine Geschwindigkeit noch so stark reduzieren können, dass der Aufprall derart gering gewesen wäre, dass die Geschädigte höchstens leicht verletzt worden wäre. Die Geschädigte wäre

jedenfalls weder dauerhaft invalid und pflegebedürftig noch über längere Zeit als ein paar Wochen behandlungsbedürftig gewesen (act. 30 Rz. 13 S. 15 f. und Rz. 42). Da der Fahrzeuglenker die Verkehrsregeln damit nicht eingehalten habe, könne er sich nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen (act. 1 Rz. 4.4. S. 12).

9.5.3. Würdigung

Zum Entlastungsbeweis, dass der Fahrzeughalter und -lenker kein Verschulden trifft, muss er das Gericht davon überzeugen, dass er die Regeln des Fahrverkehrs, die sich im Wesentlichen aus Art. 29 ff. SVG und Art. 2 ff. VRV ergeben, eingehalten hat. Es gebietet sich daher, die mutmasslich betroffenen Bestimmungen zu beleuchten:

Nach **Art. 31 Abs. 1 SVG** muss der Führer das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Der Fahrzeugführer muss seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden (vgl. auch Art. 3 VRV; Urteil BGer 6B_1294/2017 vom 19. September 2018 E. 1.3.). Zu diesen Pflichten gehört, dass sich der Fahrzeuglenker gemäss Art. 32 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 4a VRV an die geltende Höchstgeschwindigkeit zu halten hat sowie dass er seine Geschwindigkeit gemäss **Art. 32 Abs. 1 SVG** stets den Umständen (insbesondere den Sicht- und Strassenverhältnissen sowie dem Verkehrsaufkommen) anpassen muss und dabei nur so schnell fahren darf, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten könnte (vgl. auch Art. 4 VRV). Ganz allgemein muss sich nach der Grundregel von **Art. 26 Abs. 1 SVG** im Verkehr jedermann so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet. Aus dieser Bestimmung haben Rechtsprechung und Lehre den sogenannten **Vertrauensgrundsatz** abgeleitet, der auch im Verhältnis zwischen Fahrzeuglenkern und Fussgängern gilt. Danach darf jeder Strassenbenützer darauf vertrauen, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmer ebenfalls ordnungsgemäss verhalten, ihn also nicht behindern oder gefährden, sofern nicht besondere Umstände dagegen sprechen. Besondere Vorsicht ist geboten gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten, ebenso wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird (Art. 26 Abs. 2 SVG).

Es ist unbestritten und belegt, dass sich an der Unfallstelle lediglich eine **Mittelinsel** befindet, aber kein Fussgängerstreifen (act. 3/5). Vortrittsberechtigt sind somit nicht allfällige Fussgänger, die an jener Stelle die Strasse überqueren wollen, sondern die Fahrzeuge auf der D.____-strasse, einer Hauptstrasse (Art. 49 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 47 Abs. 5 VRV; vgl. auch act. 3/2 S. 4). Die Geschädigte hatte daher keinen Vortritt beim Überqueren der Strasse.

Strittig ist einerseits, ob unter den gegebenen Umständen eine Pflicht zur Reduktion der Geschwindigkeit bestand bzw. ob die Geschwindigkeit des Fahrzeugs den Verhältnissen angemessen war, und andererseits, ob der Fahrzeuglenker die gebotene Aufmerksamkeit walten liess. Zunächst ist die Frage der Geschwindigkeit, anschliessend jene der Aufmerksamkeit zu prüfen.

9.5.3.1. Angemessenheit der Geschwindigkeit

Gemäss Art. 32 Abs. 1 SVG beschränkt der Bundesrat die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen. Er ist damit ermächtigt, für alle Strassen wie auch für einzelne Fahrzeugarten Geschwindigkeitsbeschränkungen resp. Höchstgeschwindigkeiten vorzusehen. Es ist unbestritten, dass der Fahrzeuglenker die auf der D.____-strasse signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h nicht überschritten hat (vgl. act. 30 Rz. 10 S. 10 und act. 34 Rz. 30). Die allgemeinen signalisierten Höchstgeschwindigkeiten dürfen aber nicht in jedem Fall ausgefahren werden, sondern nur unter günstigen Strassen-, Verkehrs-, und Sichtverhältnissen.

Es ist unbestritten, dass die D.____-strasse zwar nass war, sich aber in gutem Zustand befand, und dass das Verkehrsaufkommen gering war. Einzig die Sichtverhältnisse waren insofern schlecht bzw. mässig, als die Umgebung im Zeitpunkt des Unfalls dunkel war, zumal die Sonne noch nicht aufgegangen war, und die Strassenbeleuchtung nicht an war. Besonders sichtverkürzende Witterungsverhältnisse wie Nebel, Graupel- und Schneetreiben herrschten indessen unbestrittenermassen nicht (BSK SVG-ROTH, Art. 32 N 7, N 13 und N 15).

Die Klägerin macht dem Fahrzeuglenker zum Vorwurf, dass sein Tempo infolge schlechter Sichtverhältnisse zu hoch gewesen sei und er **nicht habe auf Sichtweite anhalten können**. Angemessen wäre ihrer Meinung nach eine Geschwindigkeit von weniger als 30 km/h gewesen (act. 30 Rz. 13 S. 15).

Gemäss Art. 4 VRV darf der Fahrzeugführer nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann. Allein aus der Tatsache, dass ein Fahrzeuglenker nicht rechtzeitig anhalten kann, darf hingegen nicht gefolgert werden, seine Geschwindigkeit sei übersetzt gewesen, würde dies doch dem Vertrauensgrundsatz widersprechen. Entscheidend ist, dass der Fahrzeuglenker die Geschwindigkeit so bemessen hat, dass er innerhalb der als frei erkannten Strecke anhalten konnte, d.h. innerhalb jener Strecke, auf der weder ein Hindernis sichtbar war, noch mit dem Auftauchen eines solchen gerechnet werden musste (OFK SVG-GIGER, Art. 32 N 18 und BGE 103 IV 45 sowie BGE 99 IV 230).

Die Klägerin begründet ihre Rechtsauffassung unter Hinweis auf vier Entscheide des Bundesgerichts (vgl. act. 30 Rz. 13), auf welche nachfolgend eingegangen wird.

Zunächst beruft sich die Klägerin auf **BGE 126 IV 91**. Inhaltlich geht es darum, dass die Regel der Anpassung der Geschwindigkeit an die konkreten Sichtverhältnisse auch auf Autobahnen gilt, insbesondere nachts beim Fahren mit Abblendlicht. Das Bundesgericht erwog, dass auch auf Autobahnen die Gefahr des Zusammentreffens mit unbeleuchteten Hindernissen nicht so selten sei, dass ihre Möglichkeit unberücksichtigt bleiben dürfte; insbesondere gäben immer wieder Motorfahrzeuge Anlass zu Kollisionen, die nach einem Unfall die Fahrbahn versperrten und nicht oder nur schlecht beleuchtet seien. Im besagten Fall fuhr der Fahrzeuglenker jedoch mit 130 km/h und damit über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Das Bundesgericht erwog, dass die Sicherheit des Verkehrs und der Schutz von Menschenleben dem Streben nach Zeitgewinn vorgehe. Die Erwägungen des Bundesgerichts stehen folglich im Zusammenhang mit einer übersetzten Höchstgeschwindigkeit. Würde deren Anwendungsbereich auf Situationen erweitert, bei denen die Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird und die Bedingungen einwandfrei sind, würde dies bedeuten, dass Fahrzeuglenker die Höchstgeschwindigkeiten nicht mehr aus-

fahren dürften, sobald es Nacht wird bzw. dass bei Benützung des Abblendlichts abends automatisch eine unterhalb der Höchstgeschwindigkeit liegende Geschwindigkeit gefahren werden müsste. Ein solch pauschales Misstrauen gegenüber der Verkehrssicherheit würde die gesetzliche Regelung überspannen und den Verkehrsfluss beeinträchtigen. So wird auch in der Lehre plädiert, es sei welt- und praxisfremd, anzunehmen, dass nachts mit Abblendlicht auch auf der Autobahn nur eine Sichtweite von rund 50 m gegeben sei. Erfahrungsgemäss sei auf der Autobahn eine Sichtweite von mind. 120 m gegeben, sodass ohne Weiteres auch nachts mit 120 km/h gefahren werden könne (vgl. BSK SVG-ROTH, Art. 34 N 10). Demgemäss können die bundesgerichtlichen Erwägungen nicht generell übernommen werden, vielmehr verlangt die Rechtsprechung eine differenzierte Betrachtung: Ausschlaggebend war das Missverhältnis zwischen Sichtweite, übersetzter Geschwindigkeit und Bremsweg, fuhr der verurteilte Fahrzeuglenker doch mit so hoher Geschwindigkeit, dass er dem sich bereits auf der Fahrbahn befindliche Objekt (querstehendes Fahrzeug) nicht mehr ausweichen konnte, als er es erkannte. Die Klägerin kann aus diesem Urteil folglich nichts unmittelbar zu ihren Gunsten ableiten.

Weiter beruft sich die Klägerin auf das Urteil des Bundesgerichts **6B_309/2016 vom 10. November 2016**, worin es erwog, dass der Fahrzeuglenker beispielsweise vor *unübersichtlichen* Stellen so langsam fahren muss, dass er in der Lage ist, auf eine Gefahr ohne Zeitverlust zweckmässig zu reagieren und auf die jeweils erforderliche Weise auf das Fahrzeug einzuwirken (vgl. E. 4.1.). Zwar hat der Fahrzeuglenker die zulässige Höchstgeschwindigkeit ebenfalls nicht überschritten, doch handelte es sich um eine unübersichtliche Stelle, bei welcher der Fahrzeuglenker bei seinem Überholmanöver (konkret Ausscheren und Wiedereinscheren) besonders vorsichtig hätte sein müssen. Der Fahrzeuglenker hätte sicherstellen müssen, dass die Fahrbahn frei ist und keine Gefahr für den entgegenkommenden oder überholten Verkehr entstehen. Demgegenüber lag im vorliegenden Fall weder eine unübersichtliche Stelle vor, noch wurde ein riskantes Überholmanöver durchgeführt. Der Entscheid ist folglich nicht einschlägig.

Auch im Unterschied zum von der Klägerin ferner angerufenen Urteil des Bundesgerichts **6B_658/2022 vom 24. Mai 2023** ist der vorliegenden Fall in entscheidenden

den Punkten anders gelagert. Gemeinsam ist den beiden Konstellationen, dass die Fahrzeuglenker die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten hatten und die Geschädigten grundsätzlich vortrittsbelastet waren. Während sich der Bundesgerichtsfall jedoch auf eine Touristenstrasse an einem sommerlichen Sonntagabend bezog, auf welcher mit zahlreichen Fussgängern zu rechnen war, und sich der Unfall zudem in einer Kurve mit eingeschränkter Sicht ereignete, stellt sich die Situation hier anders dar: Der Unfall geschah auf einer (beinahe) geraden, übersichtlichen Strasse mit geringem Verkehrsaufkommen. Fussgängerverkehr in der Art wie auf einer touristisch stark frequentierten Strasse war nicht zu erwarten. Damit fehlt im vorliegenden Fall das für den Bundesgerichtsentscheid zentrale Gefährdungselement: eine Kombination aus beschränkter Sicht und vorhersehbar intensivem Fussgängerverkehr. Aus diesen Gründen ist der Entscheid ebenfalls nicht einschlägig und die darin entwickelten Grundsätze lassen sich nicht unbesehen auf die hiesige Konstellation übertragen.

Schliesslich beruft sich die Klägerin auf das Urteil des Bundesgerichts **6B_654/2023 vom 5. Januar 2024**. Im besagten Fall sah ein Automobilist einen Radfahrer nicht, der sich in falscher Richtung auf dem Radweg einem Fussgängerstreifen näherte und diesen ohne anzuhalten überquerte. Das Bundesgericht kam zum Schluss, dass der Automobilist schuldhaft unaufmerksam war und verneinte ein grobes Selbstverschulden des Radfahrers. Im Fall des Bundesgerichts betraf der Unfall einen Fussgängerstreifen, an dem grundsätzlich eine erhöhte Vorsichtspflicht gegenüber Fussgängern gilt. Der Schutz von Fussgängern an Fussgängerstreifen ist gesetzlich besonders geregelt (vgl. Art. 33 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 6 Abs. 1 VRV). Im vorliegenden Fall handelt es sich hingegen um eine beinahe gerade Strasse, auf der sich lediglich eine Mittelinsel befindet. Es besteht keine vergleichbare rechtlich oder faktisch erhöhte Vorsichtspflicht wie bei einem Fussgängerstreifen. Die besonderen Schutzpflichten, die im Bundesgerichtsentscheid ausschlaggebend waren, greifen daher hier nicht.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich die in den genannten Entscheidungen entwickelten Grundsätze auf besondere Gefährdungslagen beziehen, die im vorliegenden Fall nicht gegeben sind. Unbestrittenermassen war der Verkehr ge-

ring, d.h. weder dicht noch schwer überblickbar. Die Strasse war übersichtlich und beinahe gerade, wobei sie weder verschneit, vereist, mit nassem Laub oder Splitt bedeckt war. Ebenso bestand keine Gefahr für Aquaplaning. Einzig die Sichtverhältnisse waren wegen der Dunkelheit eingeschränkt. Bei nächtlicher Fahrt definiert sich die Sicht vorerst nach der Reichweite des Lichtkegels. Fernlichter müssen die Fahrbahn auf mindestens 100 m ausleuchten (Art. 74 Abs. 1 VTS). Es ist zutreffend, dass Abblendlichter eine weniger grosse Reichweite haben und mit solchen nachts max. 80 km/h gefahren werden darf (vgl. BSK SVG-ROTH, Art. 34 N 10). G._____ passierte die Mittelinsel denn auch mit weniger als 60 km/h. Der in Art. 4 VRV statuierte Grundsatz kann nicht dahingehend verstanden werden, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit allein aufgrund von Dunkelheit massiv unterschritten werden müsste, insbesondere nicht auf einer übersichtlichen, beinahe geraden Strasse. Art. 4 Abs. 5 VRV hält vielmehr ausdrücklich fest, dass der Fahrzeugführer ohne zwingende Gründe nicht so langsam fahren darf, dass er den gleichmässigen Verkehrsfluss behindert. Eine Reduktion der Geschwindigkeit auf weniger als 30 km/h – wie von der Klägerin geltend gemacht – auf einer für 60 km/h signalisierten Strecke würde den Verkehrsfluss erheblich beeinträchtigen.

Fraglich ist, ob G._____ die Fussgängerin hätte erkennen und in der Folge seine Geschwindigkeit reduzieren und Bremsbereitschaft erstellen müssen, wie dies die Klägerin geltend macht. Die Beklagte verneint dies unter Berufung auf den **Vertrauensgrundsatz**.

Nach dem Vertrauensgrundsatz muss sich im Verkehr jedermann so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet (vgl. Art. 26 SVG). Besondere Vorsicht ist geboten gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten, ebenso wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird. Ansonsten aber darf sich der Fahrzeugführer auf die Wahrscheinlichkeit normalen Verhaltens der übrigen Strassenbenützer verlassen, insbesondere auf normale Reaktionen, und darauf, dass jene die gesetzlichen Verkehrsregeln einhalten. Auf den Vertrauensgrundsatz kann sich indes nur berufen, wer sich selbst verkehrsregelkonform verhalten hat. Wer gegen die Verkehrsregeln verstösst und dadurch eine unklare oder

gefährliche Verkehrslage schafft, kann nicht erwarten, dass andere diese Gefahr durch erhöhte Vorsicht ausgleichen (Urteil BGer 6B_272/2011 vom 9. August 2011 E.2.2.).

Strittig ist zwischen den Parteien zunächst, ob der von der Beklagten angerufene Vertrauensgrundsatz in der vorliegenden Konstellation überhaupt zur Anwendung gelangen darf, zumal die Klägerin dem Fahrzeuglenker vorwirft, sich infolge übersetzter Geschwindigkeit nicht verkehrsregelkonform verhalten zu haben (vgl. act. 1 Rz. 4.4. S. 12).

Nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung darf dem Verkehrsteilnehmer die Berufung auf den Vertrauensgrundsatz nicht mit der Begründung versagt werden, er habe sich selbst nicht regelkonform verhalten, wenn die Beantwortung der Frage, ob er eine Verkehrsregel verletzt hat, gerade – wie vorliegend – davon abhängt, ob und inwieweit er sich auf das verkehrsregelgerechte Verhalten eines anderen Verkehrsteilnehmers verlassen durfte. Denn es wäre zirkelschlüssig, den Vertrauensgrundsatz in einem solchen Fall nicht anzuwenden mit der Begründung, der Verkehrsteilnehmer habe eine Verkehrsregel verletzt, denn dies hängt ja gerade davon ab, ob er sich auf ein verkehrsregelkonformes Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer verlassen durfte (Urteil BGer 6B_409/2015 vom 1. Juni 2015 E. 2.2.; BGE 125 IV 83 E. 2b und BGE 120 IV 252 E. 2d/aa sowie TOMMASO CAPRARA, Der Vertrauensgrundsatz im Strassenverkehr – offene Fragen, in: *forumpoenale* 3/2019 S. 215-220, IV. mit Hinweisen auf Rechtsprechung).

Zu prüfen ist, ob für den Lenker Anzeichen dafür bestanden, dass die vortrittsbelastete Geschädigte das Vortrittsrecht des Lenkers missachten und die Strasse betreten würde. Zur Beurteilung, ob im vorliegenden Fall Anzeichen für ein Fehlverhalten vorlagen, sind vergleichsweise die Vorschriften bezüglich Fussgängerstreifen heranzuziehen, wobei eine Wechselbeziehung zwischen den Vorschriften, die das Verhalten der Fahrzeugführer an Fussgängerstreifen regeln (Art. 33 Abs. 2 SVG und Art. 6 Abs. 1 VRV) und jenen, die das Vortrittsrecht der Fussgänger auf den Streifen ordnen (Art. 49 Abs. 2 SVG und Art. 47 Abs. 2 VRV) besteht (vgl. auch Urteil BGer 6B_409/2015 vom 1. Juni 2015 E. 2.2.).

Fussgänger haben grundsätzlich Vortritt auf dem Fussgängerstreifen (vgl. Art. 49 SVG), wobei der Fahrzeugführer nach Art. 33 Abs. 1 SVG den Fussgängern das Überqueren der Fahrbahn in angemessener Weise zu ermöglichen hat. Die Fussgänger müssen aber die Fahrbahn vorsichtig überschreiten (vgl. Art. 49 Abs. 2 SVG) und dürfen sie nicht unbesehen und überraschend betreten (BSK SVG-ROTH, Art. 49 N 9). Der Fahrzeuglenker darf grundsätzlich darauf vertrauen, dass der Fussgänger seiner Beobachtungs- und allfälligen Wartepflicht nachkommt. Ausserhalb von Fussgängerstreifen ist der Fahrzeugführer aber nicht verpflichtet, seine Geschwindigkeit zu Gunsten von Fussgängern von Vornherein herabzusetzen. Das gilt auch, wenn der Fussgänger unter Abgabe eines Handzeichens zu erkennen gibt, dass er die Fahrbahn überqueren möchte. Sowohl in der Nähe eines Fussgängerstreifens als auch ausserhalb gilt, dass der Fahrzeuglenker zur Vermeidung eines Zusammenstosses alle erforderlichen Vorkehren treffen muss, sofern er Anzeichen für ein Fehlverhalten des Fussgängers erkennt (BSK SVG-ROTH, Art. 49 N 10 und N 19). Das Bundesgericht hatte im Rahmen einer restriktiven Auslegung anerkannt, dass die an den Fahrzeuglenker gestellten Anforderungen nicht überspitzt sein dürfen, um den Vertrauensgrundsatz nicht auszuhöhlen (BGE 118 IV 277). Für das Fehlverhalten eines Strassenbenützers soll deshalb nicht jede entfernte Möglichkeit künftigen Fehlverhaltens ausreichen, vielmehr werden "**konkrete Anzeichen**" bzw. "**zuverlässige Anhaltspunkte**" für das Fehlverhalten verlangt. Ohne solche Anzeichen ist irrelevant, ob die Verkehrswidrigkeit häufig vorkommt (JANNEKE DE SNAIJER: Vertrauen in Roboter; S. 81 f.).

Bei einem Fussgängerstreifen gilt die Regel, wonach das Vortrittsrecht des Fussgängers grundsätzlich auf der ganzen Fahrbahnbreite gilt, wenn der Fussgänger seine Absicht zum Überqueren der Fahrbahn angekündigt oder den Streifen bereits betreten hat. Wenn aber die Fahrbahn durch eine Mittelinsel unterteilt wird, ist jede Fahrbahnhälfte als selbständigen Fahrstreifen zu achten (Art. 47 Abs. 3 VRV). Der Fussgänger muss damit, spätestens wenn er auf die Insel gelangt, erneut nach rechts beobachten, und er muss warten, wenn ein anfahrendes Fahrzeug bereits so nahe ist, dass es nicht mehr rechtzeitig anhalten könnte. Diese Beschränkung des Vortrittsrechts ist notwendig, wenn die Verkehrssicherheit gewährleistet, der Verkehrsfluss aber auch nicht in unerträglicher Weise behindert werden soll (Urteil

BGer 6B_409/2015 vom 1. Juni 2015 E. 2.2. und BGE 91 IV 78 E. 1b)). Was selbst für den Fussgängerstreifen gilt, muss umso mehr für eine Mittelinsel gelten, bei welcher der Fussgänger ohnehin nicht vortrittsberechtigt ist und entsprechend beobachten und warten muss.

Gemäss klägerischen Ausführungen hat C'._____ zuerst ein Auto auf der D._____ -strasse passieren lassen, hat dann die erste Strassenhälfte langsam überquert und ist auf der Verkehrsinsel stehen geblieben, wo sie von rechts her ein Auto hat kommen sehen (vgl. act. 1 Rz. 4.4 und act. 30 Rz. 2). Mangels Vortrittsberechtigung und aufgrund des Wartens hat der Fahrzeugführer darauf vertrauen dürfen, dass die vortrittsbelastete Fussgängerin ihrer Beobachtungs- und Wartepflicht nachkommt und sie ihm den Vortritt gewährt. Mithin fehlten konkrete Anzeichen für ein Fehlverhalten der Fussgängerin. In diesem Sinne hielt auch die Staatsanwaltschaft See/Oberland in ihrer Einstellungsverfügung vom 28. Mai 2013 fest, dass selbst wenn G._____ die Geschädigte erkannt hätte, ihm kein Fehlverhalten angelastet werden könne, da er aufgrund seiner Vortrittsberechtigung darauf habe vertrauen dürfen, dass die Geschädigte ihm den Vortritt lassen und auf der Mittelinsel warten werde, zumal sie gemäss ihren eigenen Angaben noch in seine Richtung geschaut habe, bevor sie die Fahrbahn betreten habe (act. 3/2). Die Klägerin wendet zwar zu Recht ein, dass der Zivilrichter an die strafrechtlichen Erkenntnisse in Bezug auf die Beurteilung der Schuld nicht gebunden sei (act. 30 Rz. 45), doch kann die Verfahrenseinstellung als Indiz berücksichtigt werden (BSK OR-KESSLER, Art. 53 N 3). Es sind denn auch keine Gründe ersichtlich, um von der Auffassung der Staatsanwaltschaft See/Oberland abzuweichen.

Bestehen aufgrund einer ersten visuellen Erfassung keine konkreten Anzeichen für ein Fehlverhalten eines vortrittsbelasteten Strassenbenützers, muss der vortrittsberechtigte Fahrzeuglenker keine über die gewöhnliche Sorgfaltspflicht hinausgehende besondere Vorsicht walten lassen (vgl. Urteil BGer 4A_663/2014 vom 9. April 2015 E. 3.3.1. und Urteil BGer 6B_409/2015 vom 1. Juni 2015 E. 2.1.). Folglich erfordert das blosse Vorhandensein von erwachsenen Fussgängern auf einer Mittelinsel ohne Fussgängerstreifen kein Bremsmanöver (vgl. hierzu auch Urteil BGer 6B_1294/2017 vom 19. September 2018 E. 1.7.). Die bloss entfernte Mög-

lichkeit eines Fehlverhaltens rechtfertigt die Annahme von konkreten Anzeichen hierfür im Sinne von Art. 26 Abs. 2 SVG nicht (Urteil BGer 6B_409/2015 vom 1. Juni 2015 E. 2.2.).

Eine andere Beurteilung führte dazu, dass der Fahrzeuglenker seine Geschwindigkeit reduzieren müsste, wenn immer er eine wartende erwachsene Person auf einer Mittelinsel erblickte, könnte sie doch theoretisch die Fahrbahn betreten. Eine derartige Sorgfalt bedeutete ein generelles Misstrauen, was nicht dem Willen des Gesetzgebers entspräche, der einen gewissen fließenden Verkehr möchte (JANNEKE DE SNAIJER: Vertrauen in Roboter; S. 89 und BSK SVG-ROTH, Art. 32 N 4).

Aus der einschlägigen Kasuistik ergibt sich, dass die Übersichtlichkeit der Strecke, die rechtliche Verkehrssituation (z.B. Fussgängerstreifen) sowie insbesondere das Verkehrsaufkommen für die Beurteilung der Anzeichen verkehrswidrigen Verhaltens anderen Strassenbenützer entscheidend ist. So erwog das Bundesgericht z.B., dass bei hohem Verkehrsaufkommen mit auf beiden Trottoirs zirkulierenden Fussgängern und einer Gruppe spielender Kinder die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h übersetzt und insbesondere vor einem Fussgängerstreifen zu verringern ist. Denn es lässt sich nicht sagen, dass in diesem Fall ein Betreten des Fussgängerstreifens durch einen Passanten ganz aussergewöhnlich wäre, sodass damit schlechterdings nicht zu rechnen wäre. Sodann stellt ein Fussgänger in der Mitte der Strasse an einem Ort, wo neben der Strasse einerseits ein Café und andererseits ein Campingplatz liegen, in der Mitte der Strasse keinen Umstand dar, mit dem schlechterdings nicht gerechnet werden muss (PRIBNOW, Urteile zum Haftpflichtrecht 2011/2012, in: HAVE "Personen-Schaden-Forum 2013", S. 13 ff., S. 25; Urteil des Bundesgerichts 6B_1023/2010 vom 3. März 2011 E.3.2). Der vorliegende Fall stellt sich indes anders dar. Die Unfallstelle befindet sich auf einer beinahe geraden, übersichtlichen Strasse und das Verkehrsaufkommen war gering. Abgesehen von gelegentlichen, vortrittsbelasteten Velofahrern und Fussgängern bestanden keine besonderen örtlichen Gefahrenmomente, wie etwa stark frequentierte Fussgängerzonen, Cafés oder Haltestellen. Vor allem aber ist zu beachten, dass an der fraglichen Stelle kein Fussgängerstreifen, sondern eine Mittelinsel vorhanden war. Obschon es wohl zutrifft, dass solche Übergänge in der Praxis sel-

ten vorkommen, geniessen Fussgänger dort klarerweise kein Vortrittsrecht, weshalb eine Gleichsetzung mit einem Fussgängerstreifen nicht angezeigt ist. Würde man beides gleich behandeln, verlöre die rechtliche Unterscheidung zwischen Fussgängerstreifen und Mittelinseln ihren Sinn. Ein präventives Bremsmanöver war folglich nicht erforderlich (ähnlich auch BGE 85 II 516 E.2.a und E.2.b).

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine zusätzliche Reduktion der Geschwindigkeit im vorliegenden Fall nicht geboten war. Vielmehr fuhr der Fahrzeuglenker mit knapp 60 km/h mit einer an die schlechten Sichtbedingungen angepassten Geschwindigkeit. Insbesondere hatte der Fahrzeuglenker im zu beurteilenden Fall keinen Grund für ein präventives Bremsmanöver, weil es keine konkreten Anzeichen für das bevorstehende Verhalten der Fussgängerin gab, das seine frei anerkannte Strecke limitiert hätte. Eine Verletzung von Art. 4 VRV muss folglich verneint werden. Vielmehr durfte der Fahrzeuglenker darauf vertrauen, dass die Geschädigte ihre Beobachtungs- und Wartepflicht erfüllt. Eine andere Beurteilung hätte zur Folge, dass der Fahrzeuglenker seine Geschwindigkeit bei jeder sich in der Nähe befindenden oder wartenden Person reduzieren müsste. Dies stünde jedoch im Widerspruch zur geltenden Rechtslage, wonach Fussgänger insbesondere auf dem Fussgängerstreifen ein Vortrittsrecht geniessen, nicht aber generell bei blosser Anwesenheit am Strassenrand. Ein präventives Abbremsen trotz Vortrittsberechtigung könnte zudem zu Fehlinterpretationen bzw. Unsicherheiten im Verkehrsablauf führen. Die Fahrgeschwindigkeit von G. _____ von etwas unter 60 km/h war den Umständen angepasst.

9.5.3.2. Gehörige Aufmerksamkeit

9.5.3.2.1. Parteibehauptungen

Die Beklagte stellt sich auf den Standpunkt, dass es keinerlei Anhaltspunkte gebe, dass G. _____ während der Fahrt irgendwie abgelenkt oder nicht fahrtüchtig gewesen sei. Er habe sich, wie jeden Tag, auf dem Weg zur Arbeit befunden und den Weg bestens gekannt (act. 11 Rz. 66 und act. 34 Rz. 34). Der am Unfallort bei G. _____ durchgeführte Atemlufttest habe einen Wert von 0.0 Promille ergeben (act. 11 Rz. 66). Selbst wenn G. _____ die auf der Mittelinsel stehende Geschädigte

hätte erkennen können und davon ausgegangen wäre, dass sie ohne Vortrittsberechtigung auf die Fahrbahn treten würde, hätte sich der Unfall nicht verhindern lassen, da die kurze Distanz nicht ausgereicht hätte, um das Fahrzeug zu bremsen und die Kollision zu verhindern (act. 11 Rz. 29, Rz. 61, Rz. 69).

Die Klägerin macht demgegenüber geltend, die Beleuchtung des Blumenkastens erhelle nicht nur die Umgebung, sondern sei auch deshalb von Bedeutung, weil die **Geschädigte** vor dem Betreten der linken Fahrspur **vor dieser Lichtquelle durchgegangen sei**, was für G._____ erkennbar gewesen sein müsse (act. 30 Rz. 7 S. 6). Hätte der Fahrzeuglenker frühzeitig seine Geschwindigkeit reduziert und Bremsbereitschaft erstellt, hätte der Unfall verhindert werden können bzw. zumindest wäre der Aufprall deutlich geringer gewesen, so dass sich C'._____ keine invalidisierenden Verletzungen zugezogen hätte (act. 1 Rz. 4.4. S. 12).

9.5.3.2.2. Rechtliches

Nach Art. 31 Abs. 1 SVG muss der Führer das Fahrzeug ständig so beherrschen, dass er seinen Vorsichtspflichten nachkommen kann. Der Fahrzeugführer muss seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden: Er darf beim Fahren keine Verrichtungen vornehmen, welche die Bedienung des Fahrzeugs erschwert. Er hat ferner dafür zu sorgen, dass seine Aufmerksamkeit insbesondere durch Tonwiedergabegeräte sowie Kommunikations- und Informationssysteme nicht beeinträchtigt wird (Art. 3 Abs. 1 VRV).

9.5.3.2.3. Würdigung

Es bestehen keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass die Aufmerksamkeit von G. _____ durch äussere Einflüsse wie technische Geräte, Substanzeinwirkung oder sonstige Faktoren beeinträchtigt gewesen wäre (vgl. auch act. 3/2 Ziff. 5). Erstellt ist vielmehr, dass er die Fussgängerin bis zum Zeitpunkt des Aufpralls nicht wahrnahm und folglich keine Bremsreaktion zeigte. Entscheidend ist daher die Frage, ob er die Fussgängerin unter den gegebenen Umständen **hätte sehen und rechtzeitig reagieren müssen**.

Wie bereits dargelegt, durfte der Fahrzeugführer während des Stillstands der Fussgängerin in Warteposition auf der Mittelinsel darauf vertrauen, dass sie ihrer Beobachtungs- und Wartepflicht nachkommt. In diesem Stadium war ein präventives Abbremsen nicht erforderlich, selbst wenn der Lenker die wartende Fussgängerin wahrgenommen hätte. Das Nicht-Erkennen der Geschädigten vor dem Betreten der Fahrbahn war daher nicht kausal für den Unfall.

Ab dem Zeitpunkt, in dem die Fussgängerin die Fahrbahn betrat, wäre der Fahrzeugführer indessen grundsätzlich verpflichtet gewesen, zur Vermeidung einer Kollision zu bremsen. Die Beklagte macht geltend, dass es ihm faktisch gar nicht möglich war, die Geschädigte zu erkennen. Die Geschädigte sei dunkel gekleidet gewesen und aufgrund ihrer Erscheinung, Kleidung und mitgeführten Gegenständen in der Dunkelheit nicht erkennbar gewesen. Zum Beweis verweist sie auf den Kurzbericht des Forensischen Instituts Zürich vom 1. April 2013 (act. 34 Rz. 79).

Aus diesem Kurzbericht geht hervor, dass die Geschädigte ein dunkles Kleid, schwarze Schuhe und eine schwarze Handtasche trug (act. 13/3). Feststellungen dahingehend, dass sie für den Fahrzeuglenker tatsächlich nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar gewesen wäre, enthält der Bericht jedoch nicht. Damit ist der entsprechende Beweis nicht erbracht. Weitere Beweismittel werden von der Beklagten nicht offeriert, weshalb auf die Abnahme von Gegenbeweisen verzichtet werden kann.

Zu prüfen ist sodann, ob der **Unfall** bei rechtzeitigem Erkennen der Fussgängerin durch G._____ überhaupt **hätte vermieden werden können**, namentlich ob eine vollständige Bremsung vor dem Aufprall noch möglich gewesen wäre. Die Klägerin führt selbst aus, der Unfall wäre nur bei einer den Verhältnissen angepassten Geschwindigkeit von jedenfalls unter 30 km/h vermeidbar gewesen oder hätte zumindest so weit abgeschwächt werden können, dass keine invalidisierenden Folgen eingetreten wären (act. 30 Rz. 13 S. 15 sowie act. 30 Rz. 2; Rz. 15 S. 17; Rz. 25 S. 22 und act. 1 Rz. 4.5. S. 12). Dass durch eine Vollbremsung bei einer Geschwindigkeit von knapp unter 60 km/h der Unfall vermeidbar oder zumindest weniger folgerreich für die Geschädigte gewesen wäre, hat die Klägerin nicht behauptet. Es ist daher aufgrund der Vorbringen der Klägerin davon auszugehen, dass auch nach ihrer Ansicht bei einer Geschwindigkeit von knapp 60 km/h weder die Kollision als solche noch die Schwere der Unfallfolgen hätten verhindert werden können.

Was nicht ausdrücklich bestritten wird, gilt als zugestanden und bedarf keines Beweises (BSK ZGB I-LARDELLI/VETTER, Art. 8 N 31). Vor diesem Hintergrund steht fest, dass der Unfall bei der gefahrenen Geschwindigkeit von knapp 60 km/h auch bei (früherem) Erkennen der Fussgängerin nicht hätte vermieden oder in seinen Folgen gemindert werden können. Das Nicht-Erkennen der Geschädigten durch den Fahrzeuglenker und das Unterlassen der sofortigen Vollbremsung war somit nicht kausal für den Unfall und dessen Folgen. Der Unfall hätte sich auch bei rechtzeitigem Erblicken der Fussgängerin und Vollbremsung in gleicher Schwere ereignet.

Selbst wenn entgegen der vorstehenden Ausführungen von einer Bestreitung der Klägerin ausgegangen würde, wäre diese ungenügend:

Die Beklagte macht geltend, selbst unter optimalen Wahrnehmungsbedingungen hätte sich der Reaktionszeitpunkt des Fahrzeuglenkers höchstens um rund 0.2 Sekunden vorverlagert. Ihre Berechnungen beruhen dabei auf einer angenommenen Fahr- und Kollisionsgeschwindigkeit von 41-48 km/h. Auch unter diesen günstigeren Annahmen hätte sich die Fahrzeugfront beim Beginn der Bremsreaktion lediglich in einer Distanz von rund 12.6 bis 13.9 Metern vor dem Kollisionspunkt befunden.

den, womit eine Kollision objektiv nicht mehr hätte verhindert werden können (act. 11 Rz. 29 und 31; act. 34 Rz. 32; act. 13/3 S. 11 Ziff. 3.6).

Die Klägerin wendet dagegen pauschal ein, die Berechnungen des Parteigutachtens beruhten auf falschen Annahmen und seien beweisrechtlich unbeachtlich. Sie legt jedoch weder substantiiert noch konkret dar, inwiefern die behauptete Distanz oder das Ergebnis der Berechnungen von diesen Annahmen abhängig sein soll. Insbesondere bestreitet sie die von der Beklagten behauptete Distanz zwischen Fahrzeugfront und Kollisionspunkt zum massgeblichen Zeitpunkt nicht. Diese gilt damit als nicht genügend bestritten und kann der Beurteilung zugrunde gelegt werden. Kommt hinzu, dass die Klägerin keine eigenen Berechnungen gestützt auf die eigenen Annahmen vorträgt, oder zumindest entsprechende Behauptungen aufstellt (namentlich gestützt auf die behauptete Fahrgeschwindigkeit unter 60 km/h). Wenn bereits bei einer angenommenen Geschwindigkeit von 41-48 km/h eine rechtzeitige Bremsung zur Vermeidung der Kollision nicht mehr möglich gewesen wäre, muss dies erst recht für die gefahrene Geschwindigkeit von etwas unter 60 km/h gelten. Das Nicht-Erkennen der Geschädigten durch den Fahrzeuglenker wäre entsprechend auch vor diesem Hintergrund nicht kausal für den Unfall und dessen Folgen.

9.5.4. Zwischenfazit

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Fahrgeschwindigkeit von G._____ von etwas unter 60 km/h den Umständen angepasst war. G._____ hatte im zu beurteilenden Fall keinen Grund für ein präventives Bremsmanöver, weil es keine konkreten Anzeichen für das bevorstehende Verhalten der Fussgängerin gab. Vielmehr durfte er darauf vertrauen, dass die Fussgängerin auf der Mittelinsel stehend das Vortrittsrecht von G._____ beachtet sowie ihre Beobachtungs- und Wartepflicht erfüllt. Dass der Fahrzeuglenker C'._____ nicht frühzeitig erkannte, erweist sich alsdann als nicht kausal für den eingetretenen Schaden, zumal weder die Kollision als solche noch deren Schwere bei einer den Verhältnissen angepassten Geschwindigkeit von knapp 60 km/h – etwa durch Vollbremsung – hätten verhindert werden können.

Dem Fahrzeuglenker und -halter kann damit kein kausales Verschulden angelastet werden.

9.6. Grobes Selbstverschulden der Geschädigten

9.6.1. Parteibehauptungen

Die Beklagte lastet der Geschädigten eine Verletzung elementarer Verkehrsvorschriften an, indem sie bei völliger Dunkelheit, ohne Vortrittsberechtigung und ohne auf den Verkehr zu achten unvermittelt die Strasse betreten habe. Ihr Verhalten sei als grobfahrlässig zu qualifizieren und begründe ein haftungsbefreiendes, grobes Verschulden i.S.v. Art. 59 SVG (act. 11 Rz. 34 ff., Rz. 49, Rz. 54, Rz. 73 und Rz. 80 und act. 34 Rz. 33 und Rz. 44).

Die Klägerin bestreitet ein unvermitteltes Betreten der Fahrbahn durch die Fussgängerin. Diese sei vielmehr davon ausgegangen, dass der Lenker ihr durch ein Lichtzeichen (Lichthupe) signalisiert habe, dass er sie gesehen habe und ihr den Vortritt gewähre bzw. sie vortrittsberechtigt sei. Darauf habe sie vertraut und sei sich sicher gewesen, dass der herannahende Personenwagen anhalten werde (act. 1 Rz 4.4. und act. 30 Rz. 3 S. 4). Bevor sie die Fahrbahn betreten habe, habe sie einen Kontrollblick gemacht und das Gefühl gehabt, dass das herannahende Auto noch weit weg sei und gebremst werde (act. 30 Rz. 3 S. 4). Wenn überhaupt, so treffe sie höchstens ein sehr geringfügiges, d.h. sehr leichtes Verschulden (act. 1 Rz. 4.4. und act. 30 Rz. 3).

9.6.2. Rechtliches

Grobe Fahrlässigkeit und damit ein unbeabsichtigtes, schweres Verschulden liegt vor, wenn eine fehlbare Person elementare Sorgfaltsregeln ausser Acht lässt, deren Beachtung sich jedem vernünftigen Menschen in derselben Lage aufdrängt (BGE 148 III 343 E. 3.4.; Urteil BGer 4A_91/2022 vom 31. Mai 2022 E. 3.2.) resp. sie die Sorgfalt, welche die Verkehrssitte von ihr verlangt, in besonders schwerer Weise vermissen lässt oder in missbilligender Weise wesentlich davon abweicht (Urteil HGer ZH HG110264 vom 12. September 2013 E. 3.1.2.2.; VITO ROBERTO, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Rz. 237). Je grösser das Ausmass der Abwei-

chung vom Durchschnittsverhalten ist, desto schwerer wiegt das Verschulden (Urteil BGer 4A_91/2022 vom 31. Mai 2022 E. 3.2.). Bei Fehlverhalten im Verkehr ist grobe Fahrlässigkeit in der Regel dann anzunehmen, wenn in ursächlichem Zusammenhang mit dem Unfall eine elementare Verkehrsvorschrift oder mehrere wichtige Verkehrsregeln schwerwiegend verletzt wurden (BGE 148 III 343 E. 4.3.3.). Dabei genügt, dass der Betroffene das Risiko hätte erkennen müssen (Urteil HGer ZH HG140117 vom 5. April 2018 E. 2.3.3.; WALTER FELLMANN, Schweizerisches Haftpflichtrecht, N 563). Das fragliche Verhalten muss nicht zwangsläufig waghalsig oder mutwillig sein oder die Inkaufnahme von Unfällen bedeuten (Urteile BGer 4A_234/2021 vom 9. September 2021 E. 2.4.4. und BGer 4C.286/2003 vom 18. Februar 2004 E. 3.1.). Wird die für die Unterbrechung des Kausalzusammenhangs erforderliche Intensität zwischen Schaden und Betrieb nicht erreicht, so kommen weiterhin ein haftungsreduzierendes mittleres oder leichtes Verschulden in Frage (Urteil HGer ZH HG110264 vom 12. September 2013 E. 3.1.2.1.).

Ein zivilrechtliches Verschulden liegt grundsätzlich bei einem Verstoss des Fussgängers gegen eine polizeirechtliche Vorschrift vor, welche auf die Vermeidung von Schäden in der Art des eingetretenen ausgerichtet ist.

Nach Art. 49 Abs. 2 SVG dürfen Fussgänger die Fahrbahn nicht überraschend betreten. Ein Vortrittsrecht besteht nur auf signalisierten Fussgängerstreifen und selbst dort nur dann, wenn Fahrzeuge noch rechtzeitig anhalten können (Art. 47 Abs. 2 VRV). Ausserhalb von Fussgängerstreifen haben die Fussgänger den Fahrzeugen den Vortritt zu lassen (Art. 47 Abs. 5 VRV). Bei diesen Bestimmungen handelt es sich um Verhaltensnormen, deren Übertretung in der Regel schuldhaft ist (ROLAND BREHM, Motorfahrzeughaftpflicht, N 498). Unbestritten ist, dass sich an der Unfallstelle eine Mittelinsel befindet, nicht aber ein Fussgängerstreifen. Vortrittsberechtigt sind somit in rechtlicher Hinsicht nicht allfällige Fussgänger, die an jener Stelle die Strasse überqueren wollen, sondern die Fahrzeuge auf der D.____-strasse, einer Hauptstrasse (Art. 49 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 47 Abs. 5 VRV).

9.6.3. Würdigung

Die Klägerin argumentiert zunächst, die Fussgängerin habe die Fahrbahn nicht unvermittelt betreten, vielmehr habe sie gedacht, **vortrittsberechtigt** zu sein, wobei C'._____ auf die beiden Befragungen der Geschädigten anlässlich der Strafuntersuchung verweist. In der Einvernahme der Staatsanwaltschaft vom 24. Oktober 2012 gab sie an, gewusst zu haben, dass es an der Unfallstelle keinen Fussgängerstreifen gebe, einen solchen gebe es auf der ganzen Strasse nicht. Sie habe gedacht, auch an einem Fussgängerübergang ohne Fussgängerstreifen vortrittsberechtigt zu sein (act. 3/6 S. 4). Die Beklagte macht geltend, es handle sich hierbei um eine reine Schutzbehauptung (act. 11 Rz. 34 und Rz. 73 sowie act. 3/7 S. 2).

Die Geschädigte sah gemäss eigenen Angaben das herannahende Fahrzeug von G._____. Dennoch verliess sie die Mittelinsel und betrat die Strasse, auf welcher G._____ sich mit seinem Fahrzeug näherte. Nicht nachvollziehbar ist, weshalb C'._____ vor dem Überqueren der ersten Strasse bis zur Mittelinsel – gemäss eigenen Angaben – ein von links kommendes Fahrzeug durchgelassen hatte, bevor sie die linke Strassenhälfte betreten hatte (vgl. act. 3/12 Frage 4), wenn sie tatsächlich von ihrem Vortrittsrecht ausging. Konsequenterweise hätte sie vor dem Überqueren der zweiten Strasse auch das Fahrzeug von G._____ passieren lassen müssen. Selbst wenn sie jedoch zu Unrecht von ihrem Vortritt ausgegangen wäre, hätte sie sich in einem Rechtsirrtum befunden. Aus einem solchen Irrtum vermag die Klägerin nichts zu ihren Gunsten abzuleiten, zumal eine vorhandene Mittelinsel kein Vertrauen zu erwecken vermag, dass ein Fussgänger gegenüber Autofahrern vortrittsberechtigt wäre. C'._____ war im Besitz eines Führerausweises und hätte die Vortrittsregeln kennen müssen (vgl. act. 3/12 Frage 10 und 17; act. 3/6 S. 4 und act. 3/19). Überdies war sie ortskundig (vgl. auch act. 3/6 S. 3 f und act. 3/17 S. 3) und wusste, dass sich auf der ganzen Fahrbahn kein Fussgängerstreifen befand (vgl. act. 3/6 S. 4). Aus der konstanten bundesgerichtlichen Rechtsprechung ergibt sich, dass sich eine Ortskundigkeit zu Ungunsten einer nicht aufmerksamen Geschädigten auswirkt, die den ihr bekannten Gefahren durch erhöhte Vorsicht hätte Rechnung tragen müssen (Urteil BGer 4A_91/2022 vom 31. Mai 2022 E. 4.2.; vgl. auch BGE 57 II 363; BGE 69 II 150 E. 1 f.; BGE 88 II 448 E. 4.; BGE 148 III 343

E. 4.3.5. sowie Urteile BGer 5C.276/2002 vom 8. April 2003 oder BGer 4A_453/2008 vom 22. Dezember 2008 E. 6.). Selbst auf einem Fussgängerstreifen, auf welchem Fussgänger grundsätzlich vortrittsberechtigt sind, darf von einem erwachsenen Fussgänger durchaus erwartet werden, dass ihm die Relativität seines Vortrittsrecht bewusst ist und ihn auch eine daraus folgende Wartepflicht trifft. Er darf also selbst bei Vortritt unter Umständen nicht einfach blind auf die Strasse treten, sondern hat in Nachachtung von Art. 26 Abs. 2 SVG die Situation um sich herum wahrzunehmen und darauf zu reagieren (OFK SVG-GIGER, Art. 49 N 18). Demzufolge hätte sich C'._____ – falls sie denn fälschlicherweise von ihrem Vortrittsrecht ausgegangen wäre – vergewissern müssen, dass sie die Fahrbahn gefahrenlos passieren konnte. Zwar macht die Klägerin weiter geltend, C'._____ habe einen **Kontrollblick** gemacht und festgestellt, dass das Fahrzeug noch weit entfernt sei und abgebremst habe. Die bestrittene Tatsachenbehauptung gründet hauptsächlich auf Aussagen der Geschädigten im Rahmen der Strafuntersuchung (vgl. act. 3/6 S. 3, S. 5 und S. 6 sowie act. 3/12 Fragen 4, 15, 18 und 25). Ihre Aussagen stehen aber im Widerspruch zu ihrer eigenen Aussage anlässlich der Befragung durch die Kantonspolizei Luzern vom 1. Dezember 2011, wo sie auf die Frage, wie schnell der Personenwagen gefahren kam, nicht etwa angab, dass er abgebremst habe, sondern, dass er schnell gewesen sei (act. 3/13 Antwort auf Frage 20), sowie zum Umstand, dass sich das Auto im Zeitpunkt des Betretens der Fahrbahn durch die Fussgängerin nur rund 12.6 bis 13.9 Meter entfernt befand und die Kollision ungebremst erfolgte. Damit lässt sich ihre Behauptung nur schwer mit dem objektiven Unfallhergang vereinbaren und es ist höchst zweifelhaft, ob die Fussgängerin kurz vor dem Betreten der Fahrbahn überhaupt bzw. nochmals einen Kontrollblick gemacht hat. Selbst wenn dem so gewesen wäre, hätte C'._____ aufgrund dieser geringen Distanz erkennen müssen, dass das Fahrzeug bereits so nahe und ungebremst bzw. so schnell war, dass es nicht mehr in der Lage war auf diese kurze Distanz anzuhalten. Ein Fussgänger muss nämlich selbst bei einem Fussgängerstreifen vor dem Betreten desselben die Fahrbahn nicht nur beobachten und darauf vertrauen, dass ein allenfalls herannahendes Fahrzeug anhält, sondern muss vielmehr abschätzen, ob es diesem noch möglich wäre, rechtzeitig anzuhalten. Dabei muss berücksichtigt werden, dass der Fahrzeuglenker eine gewisse, si-

tuationsadäquate Reaktionszeit braucht, und dass sein Bremsweg auch von den momentanen Strassenverhältnissen abhängt; diese ist nämlich auf nasser und glitschiger Strasse länger (BSK SVG-ROTH, Art. 49 N 17). Selbst wenn sie also kurz vor dem Betreten der Strasse einen Kontrollblick gemacht hätte, hätte sie das Vorsichtsgebot verletzt, indem sie die Distanz und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs falsch einschätzte. Sie hätte folglich selbst bei einem vermeintlichen Vortrittsrecht die Fahrbahn in dieser Situation nicht betreten dürfen. Anlässlich der Einvernahme vom 24. Oktober 2012 verneinte die Fussgängerin alsdann die Frage nicht, ob sie sich allenfalls getäuscht haben könnte, wie weit das Fahrzeug wirklich weg gewesen sei und wie lange es brauchen würde, sondern gab zur Antwort, es sei so schnell passiert (act. 3/6 S. 5). Unabhängig davon, ob die Fussgängerin kurz vor dem Betreten der Fahrbahn keinen Kontrollblick mehr gemacht hat, oder ob sie zwar einen solchen Blick getätigt, dabei jedoch die Distanz und Geschwindigkeit des herannahenden Fahrzeugs falsch eingeschätzt hat, steht fest, dass sie elementare Vorsichtsgebote verletzt hat und mithin sorgfaltswidrig gehandelt hat, zumal Distanz und Geschwindigkeit bei der herrschenden Dunkelheit schwierig einzuschätzen waren. Ihr Verhalten liess an der Sorgfalt fehlen, die jeder Fussgänger beachten muss, wenn er eine Strasse überqueren will. Dies gilt umso mehr, wenn er vortrittsbelastet ist.

Eine Missinterpretation von allenfalls durch Bodenunebenheiten einer **Lichthupe** ähnlich erscheinenden Lichtbewegung, welche die Fussgängerin als Zeichen für das passieren lassen gedeutet hätte, ist nicht auszuschliessen, jedoch ist erstellt, dass der Fahrzeuglenker diese nicht getätigt hat (vgl. Erwägung Ziff. II.9.3.3. vorstehend). Die mögliche Fehlinterpretation, ausgelöst durch eine Bodenunebenheit und ihr vermeintliches Vortrittsrecht, vermag die Fussgängerin nicht zu entlasten, zumal sie das Risiko eines Irrtums über ein angebliches Vortritts- oder Signalisierungssignal (verbal, nonverbal oder durch Fahrverhalten) selbst trägt. Vertrauen darf nur auf eindeutig objektiv erkennbare Signale gesetzt werden (BGE 148 II 343). Entsprechend hätte sie in Nachachtung von Art. 26 Abs. 2 SVG die Situation um sich herum überprüfen und darauf reagieren müssen (OFK SVG-GIGER, Art. 49 N 18). Das Verhalten der Geschädigten war hochgradig gefährlich im Vergleich zum Verhalten, das von einer Person erwartet werden darf, die vernünftigerweise um

ihre eigene Sicherheit besorgt ist. Es geht hier auch nicht um den moralischen Vorwurf, sondern um die Frage, wie weit der Passantin die Folgen ihrer gefährlichen Tätigkeit noch zugerechnet werden können.

Eine Zeugenbefragung hinsichtlich der inneren Tatsachen (Annahme der Vortrittsberechtigung sowie eines Zeichens mit der Lichthupe eines abbremsenden Fahrzeugs) kann vor diesem Hintergrund unterbleiben, zumal die Geschädigte das Risiko des Irrtums über ihre eigene Wahrnehmung und Interpretation selbst zu tragen hätte und sie damit rechtsunerheblich sind. Es erscheint als einzig vernünftige Erklärung, dass C'._____ kurz vor dem Betreten der Fahrbahn entweder keinen Kontrollblick mehr machte oder sie zwar einen solchen Blick tätigte und den Lenker sah, dabei jedoch die Distanz und die Geschwindigkeit des herannahenden Fahrzeugs falsch einschätzte, weil Abweichendes ausserhalb jeder vernünftigen Betrachtungsweise liegt. So oder anders hat sie damit gegen grundlegende Vorsichtsgebote verstossen.

Umstritten ist zwischen den Parteien ferner, ob die Geschädigte zudem sorgfaltswidrig gehandelt hat, indem sie im Unfallszeitpunkt **Kopfhörer** getragen und **Musik** gehört hat. Unbestritten und durch die eingereichten Unterlagen belegt ist, dass auf der Unfallstelle Kopfhörer lagen, welche in mehrere Teile zerlegt waren und an welchen sich teilweise eingeklemmte Haare der Geschädigten befanden (act. 11 Rz. 77 und act. 30 Rz. 19 S. 20; act. 3/4 S. 4; act. 13/2 S. 5 und Beilage 8). Zwar sprechen die Beschädigung der Kopfhörer sowie die eingeklemmten Haare dafür, dass die Geschädigte die Kopfhörer getragen hat und sie nicht nur aus ihrer Tasche gefallen sind (vgl. act. 3/4 S. 5 und act. 13/2 S. 5 und Beilage 8), doch bestritt die Geschädigte anlässlich ihrer Befragungen, Kopfhörer getragen und Musik gehört zu haben (vgl. act. 3/12 Frage 26). Da sich nicht rekonstruieren lässt, wo auf der Unfallstelle die zerstörten Kopfhörer gefunden wurden, lässt sich auch nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit erstellen, dass C'._____ die Kopfhörer tatsächlich getragen und Musik gehört hat. Weitere Beweismittel hat die Beklagte hierzu nicht offeriert (z.B. Zeugenbefragung). Das Tragen der Kopfhörer und das Hören von Musik wäre zwar eine vernünftige Erklärung und erscheint plausibel, dies lässt sich jedoch nicht mehr nachweisen. Es muss daher davon ausgegangen

werden, dass die Aufmerksamkeit der Fussgängerin nicht durch Musik aus den Kopfhörern beeinträchtigt war.

Es bleibt damit die **Schwere des Verschuldens** der Fussgängerin zu prüfen.

Grobe Fahrlässigkeit eines Fussgängers im Strassenverkehr liegt vor, wenn sein Verhalten offensichtlich unvernünftig ist und zugleich eine erhebliche Gefahr für ihn selbst oder für andere Verkehrsteilnehmer begründet. Das Bundesgericht hat wiederholt ein schweres Selbstverschulden bejaht, wenn ein Fussgänger unvermittelt die Fahrbahn betritt, selbst auf einem Fussgängerstreifen (vgl. BGE 85 II 516 E. 2; BGE 91 II 112 E. 2b; BGE 115 II 283 E. 2b). Namentlich liegt grobes Selbstverschulden vor, wenn ein Fussgänger ohne letzten Kontrollblick nach links oder ohne genügende Aufmerksamkeit die Fahrbahn betritt, obwohl er mit den örtlichen Verkehrsverhältnissen vertraut ist (BGE 115 II 283), oder wenn er die Strasse überquert, ohne auf den Verkehr zu achten (BGE 91 II 112).

Zutreffend weist die Klägerin darauf hin, dass BGE 148 III 343 im vorliegenden Fall nicht einschlägig ist, da dort eine Ablenkung des Fussgängers durch ein Mobiltelefon erstellt war. Eine solche Ablenkung ist hier nicht nachgewiesen. Indessen kann BGE 115 II 283 herangezogen werden. Entscheidend war dort nicht allein die Geschwindigkeit des Fussgängers, sondern ob er die Fahrbahn überraschend und ohne genügende Aufmerksamkeit betrat, obwohl er mit den örtlichen Verhältnissen vertraut war. Diese Grundsätze sind auch hier massgebend.

Die Klägerin macht geltend, die Fussgängerin habe die Fahrbahn nicht unvermittelt betreten, sondern sich vorgängig vergewissert, dass dies gefahrlos möglich sei. Entsprechend könne die Beklagte auch aus den Urteilen des Bundesgerichts 4A_140/2020 und 6B_1294/2017 nichts zu ihren Gunsten ableiten (act. 30 Rz. 52 S. 34). Diese Argumentation überzeugt nicht. Die Situation war objektiv nicht gefahrlos. Entweder unterliess die Fussgängerin vor dem Betreten der Fahrbahn den letzten Kontrollblick nach links oder sie schätzte – trotz eines solchen Blicks – die Distanz, die Geschwindigkeit oder die Annäherung des Fahrzeugs grob falsch ein. Unter diesen Umständen betrat sie die Fahrbahn für den Fahrzeuglenker überraschend.

Selbst wenn die Reflexion des Abblendlichts auf der nassen Fahrbahn bei der Fussgängerin den Eindruck einer Lichthupe erweckt haben sollte, vermochte dies keinen Vertrauenstatbestand zu begründen. Ein durchschnittlich sorgfältiger Mensch hätte sich vergewissert, ob das Fahrzeug tatsächlich abbremst. Hätte die Fussgängerin dies getan, hätte sie aufgrund der objektiven Umstände erkennen müssen, dass das Fahrzeug unvermindert weiterfuhr und die Fahrbahn folglich nicht hätte betreten werden dürfen.

Dass der Fahrzeuglenker vernünftigerweise nicht damit rechnen musste, dass die Fussgängerin die Fahrbahn betreten würde, wurde bereits dargelegt. Anders als in Situationen mit erhöhtem Fussgänger- oder Verkehrsaufkommen oder besonderen örtlichen Gefahrenmomenten bestanden hier keine Umstände, unter denen der Fahrzeuglenker vernünftigerweise mit einem unvermittelten Betreten der Fahrbahn hätte rechnen müssen. Umgekehrt musste die Fussgängerin aufgrund der ihr bekannten örtlichen Gegebenheiten und der Verkehrsverhältnisse mit sich nähernden Fahrzeugen rechnen und besondere Vorsicht walten lassen. Der Unfall war objektiv vorhersehbar und bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit ohne Weiteres vermeidbar.

Die Sorgfaltswidrigkeit ergibt sich aus dem Vergleich des tatsächlichen Verhaltens mit demjenigen eines durchschnittlich sorgfältigen Menschen. Das Verschulden wiegt umso schwerer, je stärker das Verhalten vom gebotenen Durchschnittsverhalten abweicht (vgl. BGE 116 Ia 162 E. 2c). Indem die Fussgängerin trotz des in ungebremster Fahrt herannahenden Fahrzeugs in die Fahrbahn trat, verletzte sie eine elementare Sorgfaltspflicht, die jedem Fussgänger beim Überqueren einer Strasse obliegt. Dieses Verhalten ist unter den gegebenen Umständen als grobe Fahrlässigkeit zu qualifizieren.

Aus der Aktennotiz der Staatsanwaltschaft See/Oberland vom 28. Mai 2013 vermag die Klägerin nichts zu ihren Gunsten abzuleiten (vgl. act. 1 Rz. 4.4. und act. 30 Rz. 3). Die dortige Einschätzung einer lediglich geringfügigen Schuld erfolgte ausschliesslich im Rahmen einer strafprozessualen Opportunitätsabwägung und diente der Begründung des Verzichts auf eine Strafverfolgung. Ausschlaggebend waren insbesondere die schwere persönliche Betroffenheit der Fussgängerin sowie das fehlende öffentliche Interesse an einer Strafverfolgung (act. 3/13). Diese Wür-

digung ist für die zivilrechtliche Beurteilung des Verschuldens nicht verbindlich (Art. 53 OR).

Wäre die Fussgängerin nicht in dieser Weise unvorsichtig auf die Fahrbahn getreten, wäre es nicht zum Unfall gekommen. Die Betriebsgefahr des Fahrzeugs hätte sich nicht ausgewirkt. Nach ständiger Rechtsprechung kann die blossе Betriebsgefahr eines Motorfahrzeugs zurücktreten, wenn das Verhalten des Geschädigten als grob fahrlässig zu qualifizieren ist (vgl. BGE 115 II 283 E. 3.; BGE 129 III 181 E. 3.2.). Angesichts des beherrschenden, grob schuldhaften Verhaltens der Fussgängerin tritt die vom Fahrzeug ausgehende Betriebsgefahr derart in den Hintergrund, dass sie nicht mehr als rechtserhebliche Unfallursache erscheint. Der adäquate Kausalzusammenhang ist damit unterbrochen. Selbst wenn dies verneint würde, wäre das Mitverschulden der Fussgängerin derart erheblich, dass eine vollständige Haftungsbefreiung der Beklagten im Ergebnis dennoch gerechtfertigt wäre.

10. Zusammenfassung der Tat- und Rechtsfragen

Auf Rechtsbegehren Ziff. 1 ist im Umfang von CHF 145'905.61 zuzüglich 5% Zins ab 30. August 2024 nicht einzutreten; sodann ist auch auf das Begehren um förmliche Vormerknahme des Nachklagevorbehalts (vgl. Rechtsbegehren Ziff. 3) mangels Rechtsschutzinteresses nicht einzutreten.

In materieller Hinsicht erlitt C'._____ beim Überqueren der Fahrbahn schwere und lebensgefährliche Körperverletzungen, welche sich infolge Betriebs eines Motorfahrzeugs ereigneten. Die grundsätzlichen Haftungsvoraussetzungen nach Art. 58 SVG sind damit erfüllt.

Indessen ist der adäquate Kausalzusammenhang zwischen der Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs und dem eingetretenen Schaden unterbrochen. Der Beklagten ist der ihr obliegende Entlastungsbeweis gelungen. Es ist erstellt, dass kein kausales Verschulden des Fahrzeuglenkers bzw. -halters vorliegt und dass das Fahrzeug keine fehlerhafte Beschaffenheit aufwies. Zudem ist das Verhalten der Geschädig-

ten als grobes Selbstverschulden zu qualifizieren, welches die Betriebsgefahr des Motorfahrzeugs vollständig verdrängt.

Unter diesen Umständen entfällt eine Haftung der Beklagten. Die Klage ist daher im übrigen Umfang abzuweisen.

III. Kosten- und Entschädigungsfolgen

1. Gerichtskosten

Die Höhe der Gerichtskosten bestimmt sich nach der Gebührenverordnung des Obergerichts vom 8. September 2010 (GebV OG; Art. 96 ZPO i.V.m. § 199 Abs. 1 GOG ZH). Sie richtet sich in erster Linie nach dem Streitwert (§ 2 Abs. 1 lit. a GebV OG), welcher die Basis zur Berechnung der Grundgebühr bildet (§ 4 Abs. 1 GebV OG). Der Streitwert wird durch das Rechtsbegehren bestimmt (Art. 91 Abs. 1 ZPO) und beläuft sich vorliegend auf CHF 4'413'111.73. Bei diesem Streitwert beträgt die Grundgebühr rund CHF 64'900.–. Der Aufwand für die Bearbeitung und die Schwierigkeit des vorliegenden Falles bewegen sich im üblichen Rahmen. Die Gerichtsgebühr ist folglich – und angesichts des teilweise Nichteintretens – auf CHF 64'000.– festzusetzen. Aufgrund ihres vollumfänglichen Unterliegens sind die Gerichtskosten der Klägerin aufzuerlegen (Art. 106 Abs. 1 ZPO) und aus dem von ihr geleisteten Kostenvorschuss zu decken.

2. Parteientschädigungen

Vorliegend hat die Beklagte eine Parteientschädigung beantragt, welche ihr aufgrund ihres vollumfänglichen Obsiegens zuzusprechen ist (Art. 105 Abs. 2 und Art. 106 Abs. 1 ZPO; ZK ZPO-JENNY, Art. 105 N 6). Bei berufsmässig vertretenen Parteien richtet sich die Höhe der Parteientschädigung nach der Verordnung über die Anwaltsgebühren vom 8. September 2010 (AnwGebV; Art. 95 Abs. 3 lit. b und Art. 96 ZPO i.V.m. § 48 Abs. 1 lit. c und Abs. 2 des Anwaltsgesetzes vom 17. November 2003). Grundlage für die Festsetzung der Höhe der Parteientschädigung bildet in erster Linie der Streitwert (§ 2 Abs. 1 lit. a AnwGebV), aufgrund dessen die Grundgebühr berechnet wird (§ 4 Abs. 1 AnwGebV). Die gestützt auf den vorlie-

genden Streitwert von CHF 4'413'111.73 ermittelte Grundgebühr von rund CHF 64'500.– deckt den Aufwand für die Erarbeitung einer Rechtsschrift und die Teilnahme an der Hauptverhandlung ab (§ 11 Abs. 1 AnwGebV). Für die Vergleichsverhandlung und die zweite Rechtsschrift ist gestützt auf § 11 Abs. 2 AnwGebV ein Zuschlag von insgesamt rund 40% der Grundgebühr zu berechnen. Folglich ist die Klägerin zu verpflichten, der Beklagten eine Parteientschädigung in der Höhe von CHF 90'000.– zu bezahlen.

Mangels Darlegung der fehlenden Berechtigung zum Vorsteuerabzug ist die Parteientschädigung praxisgemäss ohne Mehrwertsteuerzuschlag zuzusprechen (vgl. Urteil BGer 4A_552/2015 vom 25. Mai 2016 E. 4.5.).

Das Handelsgericht beschliesst:

1. Auf Rechtsbegehren Ziff. 1 wird im Umfang von CHF 145'905.61 zuzüglich 5% Zins ab 30. August 2024 nicht eingetreten.
2. Auf Rechtsbegehren Ziff. 3 wird nicht eingetreten.
3. Kosten- und Entschädigungsfolgen, schriftliche Mitteilung sowie Rechtsmittelbelehrung gemäss nachfolgendem Erkenntnis.

und erkennt sodann:

1. Die Klage wird im übrigen Umfang abgewiesen.
2. Die Gerichtsgebühr wird festgesetzt auf CHF 64'000.–.
3. Die Kosten werden der Klägerin auferlegt und aus dem von ihr geleisteten Kostenvorschuss gedeckt.
4. Die Klägerin wird verpflichtet, der Beklagten eine Parteientschädigung von CHF 90'000.– zu bezahlen.
5. Schriftliche Mitteilung an die Parteien.

6. Eine bundesrechtliche **Beschwerde** gegen diesen Entscheid ist innerhalb von **30 Tagen** von der Zustellung an beim Schweizerischen Bundesgericht, 1000 Lausanne 14, einzureichen. Zulässigkeit und Form einer solchen Beschwerde richten sich nach Art. 72 ff. (Beschwerde in Zivilsachen) oder Art. 113 ff. (subsidiäre Verfassungsbeschwerde) in Verbindung mit Art. 42 und 90 ff. des Bundesgesetzes über das Bundesgericht (BGG). Der Streitwert beträgt CHF 4'413'111.73.

Zürich, 27. März 2026

Handelsgericht des Kantons Zürich

Die Vorsitzende:

Die Gerichtsschreiberin:

Dr. Claudia Bühler

Nadja Kiener