

BE_ZIVILSTRAF ZK 2019 190 vom 21. Januar 2020

BE Obergericht, 2020-01-21, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_zivilstraf_ZK_2019_190

FR: BE_ZIVILSTRAF ZK 2019 190 du 21 janvier 2020

IT: BE_ZIVILSTRAF ZK 2019 190 del 21 gennaio 2020

Regeste

Schadenersatz aus Werkeigentümerhaftung | Haftpflicht ausservertraglich

Volltext

Obergericht des Kantons Bern 2. Zivilkammer Cour suprême du canton de Berne 2e
Chambre civile Entscheidung ZK 19 190 Hochschulstrasse 17 Postfach 3001 Bern Telefon +41
31 635 48 02 Fax +41 31 634 50 53 obergericht-zivil.bern@justice.be.ch
www.justice.be.ch/obergericht Bern, 21. Januar 2020 Besetzung Oberrichter D. Bähler
(Referent), Oberrichterin Grütter und Ober- richter Schlup Gerichtsschreiberin Brüttsch
Verfahrensbeteiligte A._____ GmbH, ._____, handelnd durch B._____ vertreten
durch Rechtsanwalt C._____ Klägerin gegen Schweizerische Eidgenossenschaft,
vertreten durch das Bun- desamt für Strassen (ASTRA), Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen
Beklagte Gegenstand Schadenersatz aus Werkeigentümerhaftung

2 Regeste: Schadenersatz aus Werkeigentümerhaftung (Art. 58 OR); Haftpflicht des
Strassenei- gentümers (Gemeinwesen) wegen mangelndem Unterhalt im Baustellenbereich
Schäden an einem Fahrzeug durch angeblich aufgewirbelten Bauschutt; Definition des
Werkmangels und Voraussetzungen der Werkeigentümerhaftung bei öffentlichen Strassen
bzw. Anforderungen des Strasseneigentümers / Gemeinwesens an den Strassenunterhalt im
Baustellenbereich (E. 7.1). Darin, dass eine Strasse bei der Baustellenausfahrt teilweise mit
kleineren Steinen, Splitt und Staub verschmutzt ist, ist nicht zwingend ein Werkmangel zu
sehen. Vielmehr beurteilt sich dies insbesondere nach den Fragen der Verhältnismässigkeit
und Zumutbarkeit der Behebung dieses Zustands bzw. danach, ob der Strasseneigentümerin
das sich verwirk- lichte Risiko zuzuschreiben ist (E. 7.6). Erwägungen: I. 1. Im Rahmen des
Projekts «N06 Muri – Umgestaltung Anschluss» hat das Bundes- amt für Strassen
(nachfolgend: ASTRA) den Autobahnanschluss Muri – wo die Au- tobahn A6, der
Zubringer T10 (Rüfenacht-Bern), die Kantonsstrasse Muri- Allmendingen und die
Gemeindestrasse aus Richtung Gümligen zusammentreffen – im Zeitraum zwischen
Februar 2018 und Sommer 2019 schrittweise umgestaltet. Zentrales Element der
Bauarbeiten war u.a. die Erstellung des neuen Kreisels «Froumholz» inkl. den
dazugehörigen Verbindungsrampen (s. das Bauprogramm in Klageantwortbeilage (KAB)
2). 2. 2.1 Mit Schreiben vom 28. März 2019 reichte die A._____ GmbH (nachfolgend:
Klägerin) gegen die Schweizerische Eidgenossenschaft, vertreten durch das ASTRA
(nachfolgend: Beklagte), eine Klage «betreffend Schadens-Ereignis vom 28. März 2018 in
Muri bei Bern (Thunstrasse)» mit folgenden Rechtsbegehren ein (pag. 3 ff.): 1. Die
Beklagte sei zu verpflichten, der Klägerin aus dem titelerwähnten Schadensereignis vom
28. März 2018 Schadenersatz in gerichtlich zu bestimmender Höhe, mind. aber in Höhe von
CHF 6'201.90 zzgl. Zins seit dem 28. März 2018, zu bezahlen. 2. Verfahrens Antrag: Es sei
das vorliegend zu eröffnende Verfahren beim Obergericht des Kantons Bern bis zum

rechtskräftigen Abschluss des zu eröffnenden Schlichtungsverfahrens bei der Schlichtungsbehörde Bern-Mittelland, mind. aber für drei Monate, zu sistieren. – unter Kosten- und Entschädigungsfolge –

3 2.2 Mit Verfügung vom 17. April 2019 wies der Instruktionsrichter nach Einholung einer Stellungnahme der Beklagten den klägerischen Antrag auf Sistierung mit einer kurzen Begründung ab (pag. 31 f.). 2.3 Mit Eingabe vom 27. Mai 2019 reichte die Beklagte eine Klageantwort mit folgenden Rechtsbegehren ein (pag. 35 ff.): 1. Die Klage vom 28. März 2019 sei vollumfänglich abzuweisen. 2. Unter Kostenfolge zulasten der Klägerin. Eventualiter beantragte die Beklagte, was folgt (pag. 36): 3. Bei der Gutheissung der Klage wider Erwarten sei die Schadensersatzquote der Beklagten unter der Berücksichtigung der Umstände und insbesondere der vom Fahrzeug ausgehenden Betriebsgefahr auf maximal 20% des noch zu beweisenden Schadens festzusetzen. 4. Es sei der Beklagten eine erneute Frist zur Stellungnahme zu den geltend gemachten Schadensposten zu erteilen, bevor über eine allfällige Entschädigung entschieden wird. 5. Die Zinsforderung der Klägerin sei abzuweisen. 2.4 Mit Verfügung vom 25. Juni 2019 lud der Instruktionsrichter die Parteien zur Hauptverhandlung vom 16. Oktober 2019 vor (pag. 49 f.; inkl. Zeugen). 2.5 Am 27. September 2019 fand die vorgezogene Einvernahme des Zeugen D. _____ statt (pag. 133 ff.). 2.6 Am 16. Oktober 2019 fand vor Obergericht die Hauptverhandlung statt (pag. 193 ff.). Vor den ersten Parteivorträgen stellten die Parteien neue Beweisanträge und begründeten sie (pag. 197). Die Klägerin stellte folgende Rechtsbegehren (pag. 199): 1. «Die Beklagte sei zu verpflichten, der Klägerin aus dem Schadensereignis vom 28. März 2018 auf der Thunstrasse in Bern Schadenersatz in gerichtlich zu bestimmender Höhe, mind. aber in Höhe von CHF 6'201.90 und max. in Höhe von CHF 6'927.00 zzgl. Zins seit dem 28. März 2018, zu bezahlen. 2. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Beklagten.» Die Beklagte bestätigte ihre bisher gestellten Rechtsbegehren (pag. 201). Nach kurzer Replik und einem Verzicht der Beklagten auf Duplik wurde den Parteien die Beweisverfügung ausgehändigt (pag. 205 bzw. pag. 189 f.). Nach den Partei- und ersten Zeugenbefragungen führte das Gericht auf dem Parkplatz hinter dem Obergericht einen Augenschein am klägerischen Porsche _____ durch (pag. 231 f.). Daraufhin wurden weitere Zeugen einvernommen (pag. 235 ff.). Die Beklagte verzichtete im Anschluss daran auf das Führen von Vergleichsverhandlungen (pag. 255). Das Gericht erkannte die neu eingereichten Beilagen zu den Akten und wies die Beweisanträge der Klägerin mit einer kurzen mündlichen Begründung ab (pag. 255). Nach einer erneuten Parteibefragung des Parteivertreters der Klägerin wurde die Verhandlung abgebrochen (pag. 257 f.). 2.7 Mit Verfügung vom 18. Oktober 2019 forderte der Instruktionsrichter die Parteien auf, innert der ihnen angesetzten Frist mitzuteilen, ob sie auf ihre mündlichen Schlussvorträge verzichten würden (pag. 263). 2.8 Mit Schreiben vom 22. Oktober 2019 (Klägerin, pag. 267) sowie vom 5. November 2019 (Beklagte, pag. 269) stellten beide Parteien den Antrag, ihre Schlussvorträge in schriftlicher Form einzureichen.

4 2.9 Mit Schreiben vom 16. Dezember 2019 reichten beide Parteien ihre Schlussvorträge ein (Beklagte, pag. 275 ff.; Klägerin pag. 307 ff.). Die Klägerin stellte folgende Rechtsbegehren (pag. 311): 1. Die Beklagte sei zu verpflichten, der Klägerin aus dem Schadensereignis vom 28. März 2018 auf der Thunstrasse in Muri bei Bern, Höhe Baustelle Autobahnzubringer A6, Schadenersatz in gerichtlich zu bestimmender Höhe, mindestens aber in Höhe von CHF 6'201.90 und höchstens in Höhe von CHF 6'973.27, jeweils zuzüglich 5 % Zins seit dem 28. März 2018, zu bezahlen. 2. Die Gerichtsgebühren seien

vollumfänglich der Beklagten aufzuerlegen. 3. Die Beklagte sei zu verurteilen, der Klägerin eine Parteientschädigung für die berufliche Rechtsvertretung durch den Unterzeichnenden in Höhe von CHF 5'487.30 (inkl. Auslagen und MWST) zu bezahlen. Die Beklagte hielt an ihren bisherigen Rechtsbegehren fest (pag. 277 ff.). 2.10 Mit Verfügung vom 17. Dezember 2019 stellte der Instruktionsrichter den Parteien einen schriftlichen Entscheid in Aussicht (pag. 371 f.). II. 3. 3.1 Das Obergericht des Kantons Bern ist für die vorliegende Klage örtlich (Art. 36 ZPO) und auch sachlich zuständig (Art. 5 Abs. 1 Bst. f ZPO i.V.m. Art. 6 Abs. 2 des Einführungsgesetzes zur Zivilprozessordnung, zur Strafprozessordnung und zur Jugendstrafprozessordnung [EG ZSJ; BSG 271.1]). 3.2 Die weiteren Prozessvoraussetzungen geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Auf die eingereichte Klage ist grundsätzlich einzutreten. 4. 4.1 Die Klägerin hat ihre Rechtsbegehren mehrmals modifiziert bzw. ergänzt. Die erste Ergänzung der geltend gemachten Schadenersatzforderung im ersten Parteivortrag mit einem Maximalbetrag (CHF 6'927.00) stellt eine Reduktion des Forderungsbeitrages und damit einen Teilabstand dar, was prozessual nicht zu beanstanden ist. Hingegen hat die Klägerin ihr Rechtsbegehren im Schlussvortrag erneut angepasst bzw. erhöht (auf den Maximalbetrag von CHF 6'973.27). Wie es zu dieser Klageänderung kommt und was deren Hintergründe sind, wird nicht dargelegt. Die Klägerin ist daher auf ihrem Rechtsbegehren im ersten Parteivortrag zu behaften. Zudem sind die Präzisierungen im Schlussvortrag mit der Örtlichkeit («Höhe Baustelle Autobahnzubringer A6») unbeachtlich, zumal diese Umstände unbestritten sind. 4.2 Mit Rechtsbegehren Ziff. 4 beantragt die Beklagte sinngemäss einen weiteren Schriftenwechsel bzw. eine weitere Äusserungsmöglichkeit zu den klägerischen Schadensposten vor einem Entscheid über das Eventualbegehren. Im straff geltenden Zivilprozess ist ein solcher Antrag unzulässig. Auf welche gesetzliche Bestimmung sich die Beklagte stützt, ist unklar. Vielmehr hätte die Beklagte ihren Eventualstandpunkt in ihren Rechtsschriften bereits begründen müssen. Auf dieses Rechtsbegehren ist daher nicht einzutreten.

5 III. 5. Hintergrund der Klage sind angebliche Schäden an einem von der Klägerin geleas- ten Fahrzeug (Porsche _____, Kennzeichen _____) infolge angeblich man- gelhafter Baustellenreinigung durch die Beklagte (pag. 5). Die Klägerin klagt gegen die Beklagte Schadenersatz aus Werkeigentümerhaftung gemäss Art. 58 OR ein. 6. 6.1 Nach Art. 58 Abs. 1 OR haftet der Werkeigentümer für den Schaden, der durch fehlerhafte Anlage oder Herstellung oder durch mangelhaften Unterhalt des Werks verursacht wird. 6.2 Am 28. März 2018 hat sich der Autobahnanschluss Muri im Rahmen des Baupro- jekts «N06 Muri – Umgestaltung Anschluss» im Bau befunden. Im Zeitpunkt des angeblichen Vorfalles befand sich das Projekt in «Bauphase I» (vgl. die Übersicht in KAB 2 oben links). Während dieser Phase wurden Vorbereitungsarbeiten geleis- tet und bei der Kreiselbaustelle «Froumholz» eine provisorische Umfahrungsstras- se erstellt. Bei der südöstlichen Ausfahrt des Kreisels Richtung Allmendingen be- fand sich kurz vor der Kilometrierung «20+200» eine Baustellenausfahrt (vgl. zu den örtlichen Verhältnissen den Plan in KAB 17; die Baustellenausfahrt ist auch auf den Fotos Nrn. 3 und 7 von Klagebeilage [KB] 13 ersichtlich). Im Frühjahr 2018 wa- ren die hinzugezogenen Bauunternehmungen mit Aushubarbeiten beschäftigt. Dies führte dazu, dass Lastwagen der F. _____ AG die Baustelle bei der genannten Ausfahrt jeweils mit Aushubmaterial gefüllt Richtung Allmendingen verlassen haben (s. die Schilderung des Projektleiters bei der G. _____ AG, Zeuge H. _____, pag. 235, Z. 12 ff.). Die Baustelle war mit dem Signal «Baustelle» sowie einer Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung von 60 km / h signalisiert (vgl. auch die

Be- weisverfügung auf pag. 189 f.). 6.3 Die Werkqualität der Thunstrasse und die Passivlegitimation der Beklagten sind vorliegend unbestritten. Unbestritten ist auch, dass der Geschäftsführer der Kläge- rin am 28. März 2018 mit seinem (geleasen) Fahrzeug auf der Thunstrasse von Allmendingen Richtung Muri gefahren ist und dabei die streitige Baustelle beim Streckenabschnitt zwischen der Kilometrierung «20+050» und «20+200» passiert hat und dabei auch bei der genannten Baustellenausfahrt vorbeifuhr. Unbestritten ist nach durchgeführtem Beweisverfahren auch, dass das Fahrzeug der Klägerin am 16. Mai 2018 die von der I. _____ AG festgestellten Beschädigungen auf- wies (KB 8 i.V.m. den Feststellungen am Augenschein vom 16. Oktober 2019, pag. 231). Die weiteren Umstände des Vorfalls vom 28. März 2018 sind hingegen bestritten: 6.4 Die Klägerin macht in ihrer Klageschrift geltend, dass im Zeitpunkt, als B. _____ (einziger Geschäftsführer der Klägerin) mit dem Porsche _____ um ca. 10:30 Uhr auf der Thunstrasse von Allmendingen in Richtung Muri gefahren sei, bereits reger Baubetrieb geherrscht habe. Bereits auf der Höhe der südlichen Markierung des Grundstücks Allmendingen-Gbbl. Nr. 904 habe sich zu diesem Zeitpunkt aus- serordentlich viel Bauschutt auf der Strasse befunden. Als B. _____ auf den Kreisel zugefahren sei, sei der Porsche durch von einem vor ihm fahrenden Fahr-

6 zeug in die Luft gewirbelten Bauschutt, konkret durch Kieselsteine, regelrecht bom- bardiert worden, woraufhin B. _____ noch vor Ort habe anhalten und den Scha- den begutachten müssen (pag. 9 f.). Der Schutt habe mutmasslich von Last- wagen der F. _____ AG gestammt, welche die Strasse während des Material- transportes verunreinigt hätten. Der Schaden bemesse sich gemäss Expertise auf CHF 6'201.90 (KB 8). Herr J. _____, der sich im Fahrzeug unmittelbar hinter dem Auto der Klägerin befunden habe, habe den Vorfall mitbeobachten können (pag. 11). Wie auf den eingereichten Fotos ersichtlich, seien teilweise faustgrosse Steine auf dem besagten Streckenabschnitt gelegen (pag. 15 f.). In ihrer Eingabe vom 30. August 2019 ergänzte die Klägerin, der Lastwagen sei auf der verschmutzten Seite der Thunstrasse Richtung Allmendingen gefahren. B. _____ sei im Unfallzeitpunkt nicht hinter dem Laster, sondern auf der Gegen- fahrbahn auf der unverschmutzten Seite gefahren. Der Unfall habe sich ereignet, als sich die beiden Fahrzeuge passiert hätten und der Lastwagen mit seinen Reifen Bauschutt aufgewirbelt habe (pag. 101). Im ersten Parteivortrag bestätigte die Klägerin, dass die Fahrspur Richtung All- mendingen derart verschmutzt gewesen sei, dass Lastwagen Bauschutt aufgewir- belt hätten und der klägerische Wagen damit bombardiert worden sei. Auf dem Plan in KAB 17 sei ersichtlich, wo die Fahrbahn verschmutzt gewesen sei, nämlich bei der Baustellenausfahrt. Die Beklagte habe eine vermeidbare Gefahrenlage ge- schaffen. Im Unfallzeitpunkt seien Aushubarbeiten und damit zusammenhängende Abtransporte im Gange gewesen. Die Beklagte mache eine Sorgfaltspflichtverlet- zung geltend, ohne dies näher auszuführen. Es sei nicht klar, was Herrn B. _____ konkret vorgeworfen werde. Darüber sei nicht Beweis zu führen. Selbst wenn, liege kein Selbstverschulden vor und der Kausalzusammenhang sei nicht unterbrochen worden. Zudem genüge es nicht, den Strassenabschnitt ledig- lich zu signalisieren. Im Rahmen von Baustellen sei es nötig, dass die Räder der Lastwagen beim Verlassen der Baustelle gereinigt würden und es müsse dafür ge- sorgt werden, dass die Fahrbahn sauber bleibe. Es sei nicht belegt, dass entspre- chende Warnschilder oder eine tiefere Höchstgeschwindigkeit angeordnet worden seien. Die Beklagte sei sich der Verantwortung bewusst gewesen, habe sich aber darauf berufen, dass Lastwagen Dritter dafür verantwortlich seien (pag. 199 f. und pag. 205). In ihrem Schlussvortrag (pag. 311 ff.) bringt die Klägerin zusätzlich vor, dass eine Strasse zwar nicht

im gleichen Masse unterhalten werden könne, wie ein einzelnes Gebäude. Dies bedeute jedoch keine «carte blanche» an die Adresse der Beklagten. Eine Strasse müsse bei Anwendung gewöhnlicher Sorgfalt benützt werden können. Der Strassenteilnehmer müsse sein Verhalten den Strassenverhältnissen anpassen, was jedoch nicht von Bedeutung sein könne, wenn sich das schädigende Ereignis unter Einhaltung aller Verkehrsregeln entfaltet habe. Sie werfe der Beklagten mangelhaften Unterhalt durch Unterlassen vor (pag. 319 ff.). 6.5 In der Klageantwort anerkennt die Beklagte die bei der genannten Baustelle erhöhte Sicherheits- und Sorgfaltspflicht, stellt sich jedoch auf den Standpunkt, dass kein Werkmangel vorliege (pag. 37). Die Verkehrssicherheit und die Baustellensignalsation seien entsprechend den einzelnen Bauphasen in regelmässig stattfindenden

7 Bausitzungen mit den zuständigen Fachpersonen (Verkehrsplaner, Sicherheitsbeauftragte [SIBE] Strecke der Gebietseinheit I des Tiefbauamts des Kantons Bern) analysiert worden, um die gesetzlich geforderte Sicherheit zu gewährleisten (pag. 37 f.). Zudem habe die Kantonspolizei (nachfolgend: KAPO) Bern die Verkehrssicherheit regelmässig geprüft. Die Baustelle sei ordnungsgemäss mittels Baustellensignal und Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung signalisiert worden. Das Signal «Baustelle» warne auch vor Materialablagerungen. Zudem habe auch das Bundesgericht ausgeführt, dass bei Baustellen plötzlich und unverhoffte Hindernisse auftauchen könnten und daher erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich sei. Die gesetzliche Aufzählung möglicher Gefahren im Baustellenbereich sei nicht abschliessend (pag. 38). Zudem sei die Pflicht des Werkeigentümers zur Mängelfreiheit nicht unbegrenzt. Die Klägerin habe die Pflicht, ihre Geschwindigkeit den Verhältnissen anzupassen. Eine den Umständen angepasste Geschwindigkeit und der grössere Abstand zum voranfahrenden Fahrzeug hätte mit grosser Wahrscheinlichkeit das Risiko minimiert (pag. 37). Zudem sei die Beklagte im Rahmen ihrer Möglichkeiten stets bemüht, Massnahmen gegen Verunreinigungen auf der Fahrbahn zu ergreifen. Diese lägen jedoch in der Natur der Sache. Die Thunstrasse habe zeitweise tatsächlich Verschmutzungen aufgewiesen. Dies sei auf Transporte zur Baustelle und auf die vielen mit Kies beladenen Lastwagen vom Kieswerk E. _____ zurückzuführen. Die Hauptstrasse sei während der Hauptbauzeit regelmässig gereinigt worden (KAB 4 und 9). Eine Zuordnung der Verantwortung sei jedoch nicht möglich. Zudem gehöre es nicht zur Aufgabe der Beklagten, die Verkehrsteilnehmenden vor allen möglichen Gefahren zu schützen. Dies sei nicht verhältnismässig (pag. 39). In der Klageantwort weist die Beklagte zudem auf weitere «Ungereimtheiten» im Sachverhalt hin (pag. 40 f.): - Der geltend gemachte Schaden könne auch auf normalen Abnutzungsercheinungen basieren. - Die Schadenssumme stamme aus einer Expertise, die erst 1.5 Monate nach dem angeblichen Ereignis erstellt worden sei. - Die Aktiven der Beklagten seien nicht vermindert worden, da die Schadensberechnung in der Expertise lediglich auf einer Prognose basiere. - Die Reparaturarbeiten würden nicht mit dem bildlich unterlegten Schaden korrelieren (die Fotos würden nicht übereinstimmen). - Es bestehe kein Schaden am unmittelbar hinter dem Auto der Klägerin fahrenden Fahrzeug des Zeugen J. _____. - Keine Meldung vor Ort durch die Klägerin, trotz «regem Baubetrieb». - Die Fotos der Klägerin in KB 13 würden nicht vom Vorfallort stammen. - Keine anderweitigen Schadensmeldungen am angeblichen Ereignistag. Die Beklagte brachte in ihrer Eingabe vom 12. September 2019 ergänzend vor, an den Beschreibungen zum Unfallhergang zu zweifeln (wer auf welcher Strassenseite gefahren sei, pag. 111 f.). Weiter liege ein Protokoll einer Bauleitungssitzung vom 28. März 2018 vor, die auf dem Installationsplatz in einem Container zwischen

8 10:30 Uhr und 12:35 Uhr stattgefunden habe (KAB 13 und 14). B._____ hätte dort anhalten und den Vorfall melden können. Anlässlich der Hauptverhandlung machte die Beklagte geltend, dass weder von Seiten der Bauunternehmungen noch von Dritten irgendwelche Verunreinigungen gemeldet worden seien (pag. 201). An diesem Tag hätten alle anderen Verkehrs- teilnehmer – darunter auch der Zeuge J._____ – den Abschnitt unfallfrei pas- sieren können. Die Fotos der Klägerin seien nicht am Unfalldatum, sondern erst am 5. April 2018 aufgenommen worden. KB 13 zeige, dass der aufgewirbelte Staub auf der anderen Strassenseite zu Fall komme. Die Haftungsgrundlage komme nur bei bestimmungsgemäsem Gebrauch zum Tragen. Mit Hilfe von Fachpersonen sei die Signalisation in jeder Bauphase besprochen und angepasst worden. Die Kläge- rin äussere sich widersprüchlich und zum Zustand des Fahrzeugs im Unfallzeit- punkt würden keine Beweismittel bestehen. Dies lege die Annahme von Selbstver- schulden nahe. Der streitige Porsche sei im Jahre 2007 in Verkehr gesetzt worden. Hierzu müsse ein Zustandsprotokoll existieren. Im Jahre 2017 solle der Porsche neu lackiert worden sein. Eine Rechnung liege jedoch nicht vor und der Leasing- vertrag sei nicht leserlich. Ferner liege kein Schaden vor, zumal Gebrauchsspuren mit Entrichtung der Leasinggebühr abgegolten seien. Schliesslich habe die Beklag- te nur zumutbare Massnahmen treffen müssen. Es sei nicht nötig, jederzeit den höchstmöglichen Sicherheitsstandard zu halten oder jedes noch so kleine Risiko auszuschliessen. Jederzeit alle Verschmutzungen zu beseitigen, sei nicht verhält- nismässig. Bei der vor Ort ausführenden Bauherrschaft seien keine Gefahren- und Schadensmeldungen eingegangen. Die Beklagte sei daher auch nicht veranlasst gewesen, Massnahmen zu ergreifen (pag. 203 f.). In ihrem Schlussvortrag bestätigte die Beklagte ihre bisherigen Ausführungen und machte zusammengefasst und im Wesentlichen geltend, die Klägerin habe die Mangelhaftigkeit des betreffenden Strassenabschnitts am 28. März 2018 nicht nachweisen können. Die Beklagte sei ihrer Sorgfaltspflicht nachgekommen und habe die Baustelle mit einem Gefahrensignal und einer Geschwindigkeitsreduktion ausgestattet. Zudem habe die Klägerin den Kausalzusammenhang zwischen den behaupteten Verschmutzungen und den Schäden nicht beweisen können (s. im Einzelnen pag. 277 ff. und 301).

7. 7.1 Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung liegt ein Werkmangel vor, «wenn das Werk beim bestimmungsgemässen Gebrauch keine genügende Sicherheit bietet» (BGE 130 III 736 E. 1.3 S. 741 f.). Ob ein Werk fehlerhaft angelegt oder mangelhaft unterhalten ist, hängt vom Zweck ab, den es zu erfüllen hat. Diese Grundsätze gel- ten auch für öffentliche Strassen. Öffentliche Strassen müssen wie alle anderen Werke so angelegt und unterhalten sein, dass sie den Benützern hinreichende Sicherheit bieten. Im Vergleich zu anderen Werken dürfen an Strassen bezüglich Anlage und Unterhalt jedoch nicht allzu strenge Anforderungen gestellt werden. Das Strassennetz kann nicht in gleichem Mass unterhalten werden, wie ein einzelnes Gebäude (BGE 102 II 343 E.1.c S. 346; Urteile des Bundesgerichts 4A_479/2015 vom 2. Februar 2016 E. 6.1 m.w.H. und 4A_20/2009 vom 23. März

9 2009 E. 2.2). Es kann vom Strasseneigentümer nicht erwartet werden, jede Strasse so auszugestalten, dass sie den grösstmöglichen Grad an Verkehrssicherheit bietet. Es genügt, dass die Strasse bei Anwendung gewöhnlicher Sorgfalt ohne Gefahr benützt werden kann. In erster Linie ist es Sache des einzelnen Verkehrsteilnehmers, die Strasse mit Vorsicht zu benützen und sein Verhalten den Strassenverhältnissen anzupassen (BGE 129 III 65 E. 1.1 S. 67). So wird der Si- cherungspflicht des Strasseneigentümers insbesondere durch die Selbstverantwor- tung des Strassenbenützers Schranken gesetzt (vgl. hierzu BGE 130 III 736 E. 1.3 S. 741 f.). «Vorzubeugen hat der Werkeigentümer nicht jeder erdenklichen

Gefahr (...). Er darf Risiken ausser Acht lassen, welche von den Benützern des Werks oder von Personen, die mit dem Werk in Berührung kommen, mit einem Mindestmass an Vorsicht vermieden werden können» (E. 1.3 S. 742). Eine weitere Schranke der Sicherungspflicht bildet die Zumutbarkeit. Es ist zu berücksichtigen, «ob die Beseitigung allfälliger Mängel oder das Anbringen von Sicherheitsvorrichtungen technisch möglich ist und die entsprechenden Kosten in einem vernünftigen Verhältnis zum Schutzinteresse der Benutzer und dem Zweck des Werks stehen» (E. 1.3). Bei der Frage der Zumutbarkeit sind die technischen, die zeitlichen und die finanziellen Möglichkeiten der Mängelbehebung bzw. Mängelvermeidung zu berücksichtigen. Gerade bei öffentlichen Strassen kann vom Werkeigentümer (meist dem Gemeinwesen) nicht absolute Perfektion verlangt werden. Die sich gegenüberstehenden Interessen sind abzuwägen, wobei einerseits der Grad der Wirksamkeit der Massnahme, ihre Kosten und ihre Nachteile und andererseits der Grad der Wahrscheinlichkeit der Gefahr und das Ausmass des zu erwartenden Schadens berücksichtigt werden müssen (HERRMANN, Die Werkeigentümerhaftung des Gemeinwesens bei mangelhaftem Strassenunterhalt, in: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2013, Bern 2013, S. 137; vgl. auch das Urteil des Bundesgerichts 4C.45/2005 E. 2.2). All dies ändert nichts daran, dass ein Strassenverkehrsteilnehmer im Grundsatz von einer guten und sicheren Strasse ausgehen darf. Ist ein Hindernis auf der Fahrbahn, welches vom Verkehrsteilnehmer bei zumutbarer Aufmerksamkeit nicht rechtzeitig erkannt werden kann und hat er nach den Umständen nicht damit rechnen müssen, muss dieses Hindernis mindestens hinreichend signalisiert werden, sofern es nicht mit zumutbarem Aufwand beseitigt werden kann. Soweit verwaltungsrechtliche Vorschriften über Anlage und Unterhalt von Strassen bestehen, deutet deren Verletzung in der Regel auf einen Werkmangel hin. So kann bspw. das Fehlen einer notwendigen Signalisation von Gefahren (etwa bei Baustellen) einen Werkmangel im Sinne von Art. 58 OR darstellen (vgl. bspw. das Urteil des Bundesgerichts 4A_479/2015 vom 2. Februar 2016 E. 6.1). Umgekehrt stellt die Befolgung solcher Vorschriften nur ein Indiz für die Einhaltung der erforderlichen Sorgfaltspflicht dar. So oder anders sind stets die Umstände des Einzelfalls massgebend (BGE 130 III 736 E. 1.4 S. 7433 m.w.H.). 7.2 Gestützt auf die obenstehenden gesetzlichen Grundlagen und die Beweisverfügung vom 16. Oktober 2019 obliegen den Parteien folgende Beweise (vgl. die Beweisverfügung auf pag. 189 f.):

10 1. (...) 2. Die Klägerin hat zu beweisen: a) dass die Thunstrasse zwischen der Kilometrierung «20+050» und «20+200» am 28. März 2018 durch Bauschutt auf der Strassenoberfläche in Richtung Allmendingen verschmutzt war. b) dass ihr Porsche _____ nach dem 28. März 2018 div. Beschädigungen im Lack sowie an der Front- und Heckscheibe aufwies. c) die Ursächlichkeit des Zustands der Thunstrasse für die Entstehung des Schadens bzw. dass der Schaden am Porsche _____ durch von einem entgegenkommenden Fahrzeug aufgewirbelten Bauschutt verursacht wurde. d) die Grundlage des geltend gemachten Schadenszinses. 3. Die Beklagte ist zum Gegenbeweis zugelassen. Insbesondere kann sie beweisen, dass a) die Thunstrasse am 28. März 2018 zwischen der Kilometrierung «20+050» und «20+200» keinerlei Verschmutzungen aufwies oder b) die Beschädigungen am Porsche _____ nicht vom Ereignis am 28. März 2018 stammen bzw. auf gewöhnliche Abnutzungserscheinungen zurückzuführen ist. 4. Im Falle des Gelingens des Beweises der Klägerin gemäss Ziff. 2 und des Scheiterns des Gegenbeweises gemäss Ziff. 3 obenstehend hat die Beklagte zu beweisen, dass a) sie die zur Vermeidung von Schäden der eingetretenen Art erforderlichen Schutzmassnahmen ergriffen hat und / oder b) die Reinigung des Strassenabschnitts unzumutbar und es ihr nach

den zeitlichen, techni- schen und finanziellen Gegebenheiten nicht möglich war, den Schaden zu vermeiden oder c) der Schaden auch bei pflichtgemäsem Vorgehen eingetreten wäre. d) die Klägerin am Eintritt von Schäden der eingetretenen Art ein Selbstverschulden trifft. 5. Die Klägerin ist betreffend Ziff. 4 zum Gegenbeweis zugelassen. zum Zustand der Thunstrasse am 28. März 2018 7.3 In welchem Zustand sich der hier interessierende Strassenabschnitt am 28. März 2018 tatsächlich befunden hat, blieb bis zum Schluss umstritten. 7.4 Gemäss der Klägerin soll der streitige Strassenabschnitt immer dreckig, im Zeit- punkt des Vorfalles jedoch mit «faustgrossen Steinen» bedeckt gewesen sein (pag. 15 und pag. 207). Der Geschäftsführer der Klägerin gab in seiner Befragung an, er sei auf der sauberen Fahrbahn von Allmendingen nach Muri gefahren. Im letzten Moment habe er mehrere Lastwagen gesehen, die aus der Baustellenaus- fahrt gefahren seien. Beim Beschleunigen der Lastwagen sei der klägerische Por- sche mit Steinen und Erde, ähnlich einer Vulkaneruption, unter Feuer genommen worden (pag. 207, Ziff. 2 ff.). 7.5 In den Akten sind zunächst diverse Fotografien, aufgenommen von der Klägerin, enthalten (KB 13, Fotos 1-11). Das Foto Nr. 7 zeigt eine doch relativ starke Ver- schmutzung des Bodens mit teilweise grösseren Steinen und Bauschutt. Zum ei- nen zeigt dieses Foto jedoch die Baustellenausfahrt und nicht die Strassenober- fläche bzw. den Fahrstreifen. Dieser fängt erst weiter hinten an. Zudem wurde das

11 Foto nicht am 28. März 2018, sondern erst rund eine Woche später aufgenommen, was nur indirekt Rückschlüsse auf vergangene Verhältnisse zulässt. In seiner Befragung gab der befragte Bauingenieur der Bauleiterin (D._____) an, dass die verschmutzte Fahrbahn immer ein Thema gewesen sei. Es seien aber nicht grössere Steine dort gelegen. Die Verschmutzungen hätten von Lastwagen- profilen der «F._____-Grube» bei E._____ gestammt, die ihre Fracht in den Kurven des Kreisels verloren hätten (pag. 137 f.). Anlässlich der Hauptverhandlung vom 16. Oktober 2019 berichtete der am 28. März 2018 hinter dem Parteivertreter der Klägerin fahrende Zeuge J._____ zunächst von «Spritzern und Wasser» (pag. 211, Z. 20) sowie von «Steinchen» (pag. 211, Z. 22), zeigte sich jedoch auch verwundert über die vorhandenen «gros- se(n) Steine» (pag. 213, Z. 10). Der Zeuge bestätigte, dass es Schutt auf der Strasse gehabt habe (pag. 213, Z. 15). Die damals zuständige Projektleiterin der Bauherrschaft sagte anlässlich der Hauptverhandlung aus, dass nach der Sitzung am 28. März 2018 eine Begutach- tung der Baustelle stattgefunden habe (pag. 217, Z. 29). Über Verschmutzungen konnte sie keine genauen Aussagen machen, wies jedoch darauf hin, dass ihr Ver- schmutzungen der Strasse – sofern vorhanden – aufgefallen wären (pag. 219, Z. 3). Der Projektleiter der G._____ AG sagte zur Sache aus, dass bei der Ausfahrt immer gewisse Verschmutzungen von Lastwagen hätten behoben werden müssen (pag. 237, Z. 4 f.). Auch er habe festgestellt, dass es im Kreisel immer wieder Stei- ne gehabt habe (pag. 237, Z. 19). Schliesslich bestätigte auch der das Bauprojekt begleitende Polizist der KAPO Bern, dass bei Baustellenzufahrten Verschmutzungen wie auf dem Foto Nr. 7 in KB 13 ersichtlich, üblich seien (pag. 245, Z. 9 und 22). Etwas Aussergewöhnliches, wie faustgrosse Steine oder übermässiger Bauschutt sei ihm aber nicht aufgefallen (pag. 247, Z. 10). Am 28. März 2018 sei bei der KAPO keine Gefährdungsmeldun- gen eingegangen (pag. 247, Z. 28). Auch der zuständige Bauleiter (K._____) konnte anlässlich der Begehungen keine faustgrossen Steine / Bauschutt oder sonst etwas Spezielles feststellen (pag. 253, Z. 28). Er erklärte jedoch zugleich, dass man Steine, wie auf dem er- wählten Foto Nr. 7 ersichtlich, auf jeder Baustelle sehe (pag. 253, Z. 1 f.). 7.6 Die eingereichten Beweismittel führen zum Schluss, dass die Thunstrasse im Zeit- punkt des Vorfalls am 28. März 2018 teilweise mit Bauschutt (in der Form von klei-

neren Steinen [Splitt], Wasser und Staub) verschmutzt gewesen ist. So zeigte sich keine der befragten Fachpersonen über die auf den ihnen vorgehaltenen Fotos ersichtlichen Strassenverhältnisse verwundert. Auch die Beklagte stellt einen gewissen Verschmutzungsgrad der Strasse nicht grundsätzlich in Abrede, sondern wendet sich nur gegen die Art der klägerischen Schilderung (s. bspw. pag. 39 oder pag. 287, wo von der verschmutzten Fahrbahn die Rede ist). Hingegen findet die Darstellung der Klägerin weder in den Akten, noch in den subjektiven Beweismitteln eine Stütze. Die Klägerin aggraviert die Verhältnisse und

12 das ihr angeblich Widerfahrene stark. Zudem fand am 28. März 2018 eine Baustellensitzung mit anschliessender Begehung der Baustelle durch die zuständige Projektleitung statt (KAB 13). An dieser Sitzung haben auch drei der einvernommenen Zeugen teilgenommen (Zeugin L. _____ sowie die Zeugen K. _____ und D. _____). Hätten derart fatale Verhältnisse geherrscht, wäre dies jemandem aufgefallen und es hätte weitere Vorfälle geben müssen. Hinzu kommt, dass sich «faustgrosse Steine» und eine «Vulkaneruption» nur schwer mit dem anlässlich des gerichtlichen Augenscheins am Fahrzeug angetroffenen Schadensbild vereinbaren lassen (vgl. die Fotos in KB 14 oder das anlässlich des Augenscheins vom 16. Oktober 2019 aufgenommene Foto Nr. 2, wo im Frontbereich des Autos lediglich kleinere, nur schwer sichtbare Schäden zu erkennen sind). Auch das Verhalten des Geschäftsführers der Klägerin nach dem Vorfall lässt einige Fragen offen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb der Führer des Porsche _____ die Strassensituation nicht direkt am 28. März 2018 fotografisch festgehalten hat. Seine Argumentation, wonach dies «blöd» ausgesehen hätte (pag. 209, Z. 32 f.), schlägt unter den gegebenen Umständen und seinen (Vermögens-)interessen klar fehl. Als Zwischenfazit kann festgehalten werden, dass die Thunstrasse am 28. März 2018 im streitigen Abschnitt teilweise mit kleineren Steinen, Splitt und Staub verschmutzt war. Die Klägerin dringt insofern, aber nicht weitergehend, mit ihrem Beweis durch. Ob darin ein Werkmangel im gesetzlichen Sinne zu sehen ist, beurteilt sich insbesondere nach den Fragen der Verhältnismässigkeit und Zumutbarkeit der Behebung dieses Zustands bzw. danach, ob der Beklagten das sich verwirklichte Risiko zuzuschreiben ist (zu den gesetzlichen Vorgaben oben, Ziff. III.7.1 ff.). Gehöriger Unterhalt bzw. Zumutbarkeit eines solchen: 7.7 Vorab ist darauf hinzuweisen, dass der Ursprung der Verschmutzungen bzw. die Tatsache, ob die Verschmutzungen von Lastwagen der Baustelle oder einer mit der Baustelle nicht zusammenhängenden Kiesgrube stammen, grundsätzlich keine Rolle spielt. Letztlich ist einzig die Beklagte als Werkeigentümerin für den Zustand ihres Werkes verantwortlich (wobei deren Rückgriff auf Dritte vorbehalten bleibt). 7.8 Betreffend Strassenunterhalt gab der Zeuge D. _____ am 27. September 2019 zu Protokoll, die Strasse sei immer gereinigt worden. Soweit möglich, habe man die Baustelle am Freitag fürs Wochenende möglichst sauber hinterlassen. Es sei jedoch nicht möglich, täglich jeden Kieselstein zu entfernen. Daher sei die Baustelle nicht jeden Tag gereinigt worden. Die Baumeister hätten die Strasse aber regelmässig bzw. bei Bedarf mit Spritzwagen gereinigt (pag. 141). Anlässlich der Hauptverhandlung vom 16. Oktober 2019 gab die seitens der Bauherrschaft eingesetzte Projektleiterin an, dass die Bauunternehmung die Strasse regelmässig gereinigt und es anlässlich der Sitzungen dazu immer ein Traktandum gegeben habe (pag. 219, Z. 8 sowie pag. 221, Z. 22). Detailliertere Angaben konnte der Projektleiter der G. _____ AG, H. _____, machen: Er sagte aus, dass in der ersten Bauphase täglich 80 Lastwagenladungen mit Aushubmaterial abtransportiert worden seien. Pro Stunde seien sicher drei Lastwagen aus der Baustelle rausgefahren (pag. 235, Z. 22 f.). Zu Spitzenzeiten

sei die Strasse 2 Mal täglich gereinigt worden. Dabei habe ein Pneu- lader mit Bürste die Verschmutzungen aufgenommen und die

13 Strasse gewaschen. Manchmal habe man auch externe Personen mit einem Last- wagen kommen und die ganze Baustelle reinigen lassen (pag. 237, Z. 4 ff.). Er ha- be diesbezüglich Weisungen vom ASTRA erhalten und die Reinigung zusammen mit der Bauleitung koordiniert. Der zusätzliche Lastwagen sei vielleicht einmal wöchentlich eingesetzt worden und habe die Verschmutzungen noch besser und unter Einsatz eines Hochdruckreinigers beseitigen können (pag. 237, Z. 31 ff.). Er selbst sei täglich auf der Baustelle gewesen und habe den Belag dadurch indirekt immer kontrolliert (pag. 239, Z. 8). Der zuständige Bauleiter, K. _____, gab an, zur Zeit des Aushubs seien die Verschmutzungen der Fahrbahn ein Thema gewe- sen. Dies jedoch nicht, weil zu wenig gereinigt worden, sondern wenn auf den Rundgängen etwas festgestellt worden sei (pag. 253, Z. 13 ff.).

7.9 Die Zeugenaussagen stimmen weitgehend überein. Bei der Beweiswürdigung kommt insbesondere den Aussagen des Projektleiters der G. _____ AG, H. _____, hohe Bedeutung zu, da er sich in der betreffenden Zeit gemäss eige- nen Aussagen täglich auf der Baustelle befunden hat. Er konnte anlässlich seiner Befragung detailliert und nachvollziehbar schildern, wie die Bauherrschaft in der Bauphase I um die Reinigung des streitigen Strassenabschnitts besorgt war. Die Verantwortlichen waren sich der Verschmutzungen und der damit verbundenen Gefahren bewusst und haben entsprechend reagiert. Die Strasse wurde zu Spit- zenzeiten mehrmals täglich mit Bürsten und Wasser gereinigt. Diese Reinigung wurde einmal wöchentlich mit einer Spezialreinigung unter Einsatz eines Hoch- druckreinigers ergänzt. Diese Massnahmen erscheinen bereits weitgehend. Nach dem Beweisergebnis war die Verschmutzung der Strasse am 28. März 2018 zwar vorhanden, ging jedoch nicht über das bei Baustellen übliche Mass hinaus. So zeigte sich keine der befragten Fachpersonen vom Strassenzustand, wie er sich auf KB 13, Foto Nr. 7 präsentierte, überrascht oder besorgt. Dies zeigt, dass sich die Verschmutzungen im für Baustellenbereiche normalen Rahmen bewegten und auch die Verkehrsteilnehmer mit derartigen Hindernissen rechnen mussten. Zwar handelt es sich bei der Thunstrasse um eine hoch frequentierte Strasse, an deren Unterhalt erhöhte Anforderungen zu stellen sind. Dennoch ist nicht ersichtlich, in- wiefern die Festlegung von fixen Reinigungszeiten unter den gegebenen Umstän- den notwendig gewesen wäre. Zudem hätte dies eine gewisse Flexibilität erschwert bzw. es der Beklagten verunmöglicht, dem jeweiligen Verschmutzungsgrad der Strasse Rechnung zu tragen. Klarerweise nicht zumutbar wäre es gewesen, jedem von der Aushubstelle wegfahrenden Lastwagen ein Reinigungsfahrzeug hinterher- zuschicken, was auch die Klägerin einräumt (pag. 345). Zu beachten ist auch, dass während der Bauphase I trotz des hohen Verkehrsaufkommens keine ähnlich gela- gerten Vorfälle bekannt und aktenkundig sind. Wären die Verhältnisse tatsächlich problematisch und der Unterhalt ungenügend gewesen, hätte dies zu weiteren Schadensfällen führen müssen. Schliesslich liegt der von der Klägerin geltend ge- machte Schaden (kleine, nur bei näherer Betrachtung sichtbare Schadstellen ohne Einfluss auf Gebrauchstauglichkeit und Lebensdauer des Fahrzeuges) im untersten Bereich dessen, was bei Baustellen als Schäden befürchtet werden muss. Die Be- klagte hat somit alle ihr zumutbaren Vorsichtsmassnahmen ergriffen. Die Baustelle war ausreichend signalisiert (dieser Umstand wird von der Klägerin nicht bestritten [pag. 323], weshalb hierzu keine weiteren Ausführungen nötig sind). Es ist nicht er-

14 sichtlich, inwiefern eine zusätzliche Anlage zur Reinigung der Lastwagenräder die Verschmutzung hätte verhindern können. Zwar ist zu beachten, dass auch Fahrzeugführer jede Verschmutzung der Fahrbahn zu vermeiden haben. Art. 59 der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) schreibt bei einer Verschmutzung der Fahrbahn für die Warnung der anderen Strassenbenützer eine rasche Reinigung vor. Darüber hinaus enthielt die bis 2015 geltende Fassung von Art. 59 VRV noch explizit den Zusatz «Bevor ein Fahrzeug Baustellen, Gruben oder Äcker verlässt, sind die Räder zu reinigen». Der Gesetzgeber hat diesen Passus jedoch anlässlich der Gesetzesrevision gestrichen, da er nicht mehr notwendig bzw. bereits durch den ersten Satz abgedeckt gewesen sei (vgl. die Hinweise in den Detailerläuterungen des ASTRA vom 24. Juni 2015 zur Änderung der VRV, S. 5, abrufbar unter <<<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/dokumentation/verkehrsregeln/revision-juni-15-verordnungsentwurfe.html>>>). Eine derartige Waschanlage ist somit dann nicht notwendig, wenn der Verschmutzung der Fahrbahn mit anderen Massnahmen genügend begegnet wird. Dies war hier der Fall. Der streitige Strassenabschnitt der Thunstrasse war gehörig unterhalten und Sicherheitsmassnahmen, die über das Mass der ergriffenen herausgingen, waren der Beklagten nicht zumutbar. Da gemäss Beweisergebnis keine faustgrossen Steine auf der Fahrbahn lagen, war auch eine ausserordentliche Intervention der Beklagten nicht angezeigt. 7.10 Im Ergebnis dringt die Beklagte mit ihrem Gegenbeweis durch, was zur Klageabweisung führt. Eine eingehende Prüfung der übrigen Haftungsvoraussetzungen kann damit grundsätzlich unterbleiben. Dennoch ist davon auszugehen, dass der Klägerin auch der Nachweis des Schadens sowie des Kausalzusammenhangs misslingen würde: Vorliegen eines Schadens und Kausalzusammenhangs 7.11 Eine Haftung besteht grundsätzlich nur bei Vorliegen eines Personen- oder Sachschadens, wofür der Werkmangel kausal war. Es ist Sache des Geschädigten (vorliegend der Klägerin), den Schaden und die natürliche Kausalität zu beweisen. 7.12 Vorliegend ist unbestritten, dass der Porsche _____ anlässlich seiner Begutachtung am 16. Mai 2018 an diversen Stellen im Lack (sehr) kleine Beschädigungen / Löcher aufwies. Anlässlich der Hauptverhandlung vom 16. Oktober 2019 konnte sich das Gericht davon überzeugen (pag. 231). Die Klägerin vermochte auch nachzuweisen, dass ihr durch die Reparatur der Schäden ein finanzieller Nachteil entstünde. Dennoch gelingt der Klägerin der Nachweis nicht, dass die Schäden auf die Fahrt vom 28. März 2018 zurückzuführen sind. 7.13 Zunächst ist der Hergang des Vorfalles, wie ihn die Klägerin schildert, nicht nachvollziehbar. Es ist nicht klar, wie Steine / Schutt von einem die Baustelle verlassenden, der Klägerin entgegenkommenden Lastwagen in der dargelegten Art hätten aufgewirbelt werden sollen. Es ist nicht naheliegend, dass ein schwer beladener Lastwagen derart beschleunigt, dass Kieselsteine mit Wucht in Fahrtrichtung nach vorne geschleudert werden. Hinzu kommt, dass sich die Schäden (insbesondere derjenige rechts hinten, Foto Nr. 15) teilweise an einer Stelle des klägerischen Fahrzeugs befinden, die sich nicht mit einem solchen Unfallhergang vereinbaren

15 lässt (es ist bereits aus physikalischen Gründen nur schwer vorstellbar, dass ein durch eine Staub/Kieselwolke fahrendes Fahrzeug an der sich von der Strasse abgewandten Fahrzeugseite Schaden nimmt). Das Gericht hegt deshalb erhebliche Zweifel an der klägerischen Darstellung, was für den vollen Beweis des Kausalzusammenhangs nicht ausreichen würde. Auch das geringe Ausmass des Schadensbildes lässt keinen klaren Schluss zu, ob der Schaden vom hier streitigen Vorfall stammt und nicht lediglich auf normale Abnutzung zurückzuführen ist (insbesondere im Frontbereich, wo solche Schäden

bereits durch normales Fahren über Rollsplitt entstehen können). Dass der Porsche im Dezember 2017 und damit ein paar Monate vor dem Vorfall bzw. der Begutachtung im Mai 2018 neu lackiert worden ist, vermag diese Vermutung nicht umzustossen. Die Klage wäre demzufolge auch aus dem Grund des mangelnden Kausalzusammenhangs abzuweisen. 8. Im Ergebnis ist die Haftung der Beklagten infolge Fehlens eines Werkmangels sowie des genügenden Kausalzusammenhangs zu verneinen. Die Klage ist abzuweisen. IV. 9. Die Gerichtskosten werden auf CHF 2'500.00 (Gerichtsgebühr von CHF 2'400.00; Auslagen von CHF 100.00) bestimmt und der unterliegenden Klägerin zur Bezahlung auferlegt (Art. 106 Abs. 1 ZPO i.V.m. Art. 43 Abs. 2 des Verfahrenskostendekrets [VKD; BSG 161.12]). Entgegen der Ansicht der Klägerin sind keine besonderen Umstände ersichtlich, welche eine vom Unterliegerprinzip abweichende Kostenverlegung rechtfertigen würden. Die von der Beklagten beantragten Beweismittel (insb. die Zeugenaussagen) waren zwar zahlreich, dem Gericht jedoch bei seiner Entscheidungsfindung – insbesondere betreffend den Zustand der Thunstrasse – dienlich (s. oben, Ziff. III.7.8 ff.) Die Gerichtskosten von CHF 2'500.00 werden mit den von den Parteien geleisteten Vorschüssen in total gleicher Höhe verrechnet (Klägerin: Total CHF 2'000.00 Gerichtskostenvorschuss; Beklagte CHF 500.00 Beweiskostenvorschuss). Die Klägerin hat der Beklagten CHF 500.00 für vorgeschossene Beweiskosten zu ersetzen. 10. Mangels (begründeten) Antrags wird der Beklagten keine Umtriebsentschädigung i.S.v. Art. 95 Abs. 3 Bst. c ZPO zugesprochen.

16 Die Kammer entscheidet: 1. Die Klage wird abgewiesen. 2. Die Gerichtskosten, bestimmt auf CHF 2'500.00, werden der Klägerin auferlegt und mit den von den Parteien geleisteten Vorschüssen in insgesamt gleicher Höhe verrechnet. Die Klägerin hat der Beklagten CHF 500.00 für vorgeschossene Beweiskosten zu ersetzen. 3. Es wird keine Parteientschädigung gesprochen. 4. Zu eröffnen: - der Klägerin - der Beklagten Bern, 21. Januar 2020 Im Namen der 2. Zivilkammer Der Referent: Oberrichter D. Bähler Die Gerichtsschreiberin: Brütsch Rechtsmittelbelehrung Gegen diesen Entscheid kann innert 30 Tagen seit Zustellung beim Bundesgericht, Av. du Tribunal fédéral 29, 1000 Lausanne 14, Beschwerde in Zivilsachen gemäss Art. 39 ff., 72 ff. und 90 ff. des Bundesgerichtsgesetzes (BGG; SR 173.110) geführt werden. Die Beschwerde muss den Anforderungen von Art. 42 BGG entsprechen. Hinweis: Der Entscheid ist rechtskräftig.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.