

BGE 49 II 254

Bundesgericht (BGE), 1923-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_49_II_254

FR: ATF 49 II 254

IT: DTF 49 II 254

Volltext

Obligationenrecht. N° 36. 136. trrieil cler I. ZivilabteUuJIS YOm ~." Juni 1923I i. S. Wi4mer gegen Xanton Glaru. Wer k h a (t u n" g. 1. Anwendbarkeit des Art. 580R aucl(auf öffentlichrecht- liehe Korporationen (Staat). (Erw.II.) 2. Kausalzusammenhang zwischen Schaden und Werk; Be- griff. (Erw. 2.) 3. Fehlerhafte Anlage und mangelhafte Unterhaltung. Kriterien; die mangelnde überwachung des Werkes fillt nicht darunter. Ausschluss der Haftung bei höherer Gewalt (Naturereignis). (Erw. 3.) 4. Abgrenzung von Zivil- und öffentlichem Recht bei un- erlaubten Handlungen des Staates, Art. 41 OR, 55 und .59 ZGB. (Erw.:.4.) A. -- Der Kläger Widmer fuhr am 1. August 1922, abends, mit seiner Frau in seinem Auto auf der Land- strasse von Betschwanden gegen Rüti. Unmittelbar vorher zirka um 53!, Uhr abends, war ein wolkenbruch- artiges Gewitter über die dortige Gegend niedergegan- gen. Als der Kläger sich mit seinem Auto der Erlensbrücke näherte, wurde er von einem jenseits der Linth gelegenen Gehöfte aus durch Zurufe gewarnt; er er- kannte jedoch die Bedeutung derselben nicht und liess sie unbeachtet. Im Augenblicke. als er sich zirka um 6 Uhr mit seinem Auto auf der Erlensbrücke befand, ging eine Runse nieder und füllte das ganze Bachbett in kurzer Zeit auf. Das Geschiebe riss die Brücke mit in die Linth hinunter. wo sie verschwand. Es gelang jedoch dem Kläger, bevor die Brücke weggerissen wurde, auf das andere Ufer zu kommen, wo der vordere Teil des Autos von den Steinmassen der Runse an die Schutzmauer der Strasse gedrückt wurde, während der hintere Teil über dem Runsenbett schwebend blieb. Der Kläger und seine Frau kamen heil davon, dagegen wurde das Auto er- heblich beschädigt. Sämtliche Räder und Schutzbleche mussten ersetzt werden, Akkumulatoren und Bestand- Obngationenrecht. N° 36. 255 teile. des Motors waren defekt, und die Windschutz- scheibe war zerbrochen. Der Kläger berechnet den Scha- den auf 4890 Fr. 65 Cts. B. - Da der Regierungsrat des Kantons Glarus die Schadenersatzpflicht grundsätzlich bestritt, reichte der Kläger am 5. Januar 1923 gemäss Art. 48 Ziff. 4 OG die vorliegende Klage ein, mit welcher er den Kanton Glarus auf Zahlung von 4890 Fr. 65 ICts. nebst 5 % Zins seit 23. Dezember 1922 belangt. Er berechnet den Schaden wie folgt : Reparaturen des Autos Fr. 2355.25 Auslagen » 202.50 Entschädigung für Entzug des Autos wäh- rend 45 Tagen..... » 300.- Anteil an den allgemeinen Unkosten (für 45Tage) Minderwert des Autos)) 532.90 \) 1500.- Fr. 4890.65 In rechtlicher Beziehung macht der Kläger unter Be- rufung auf das Strassengesetz des Kantons Glarus vom 16. Mai 1883, das BG betreffend die Wasserbaupolizei im Hochgebirge vom 22. Februar 1877, Art. 58 und 41 OR geltend: Der Kanton Glarus sei als Eigentümer der Brücke und der Strasse gemäss Art. 58 OR für den Bau und Unterhalt dieser Werke, bezw. für den aus der fehler- haften Anlage und mangelhaften Unterhaltung der- selben entstehenden Schaden verantwortlich. Der Kan- ton hafte insbesondere auch für diejenigen Teile der Strasse, welche durch die fehlerhafte Anlage der Brücke gefährdet werden; ebenso für die gehörige Instand- stellung und Unterhaltung des Runsenbettes. Der

Unfall vom 1. August 1922 sei auf die fehlerhafte Anlage und mangelhafte Unterhaltung des Werkes zurückzuführen. Bei richtiger Anlage dieser Verkehrseinrichtungen und bei Anwendung sachgemässer Mittel für deren Unterhaltung wäre der Schaden vermieden 256 Obligationenrecht. N° 36. worden. Der Kläger beanstandet die Anlage im wesentlichen aus folgenden Gründen: Die Erlenbrücke sei nur eine Holzkonstruktion, während sie aus Stein oder Eisen hätte gebaut und überdies so angelegt werden sollen, dass die niedergehenden Geschiebemassen der Runse unter der Brücke hindurchgehen können. Langjährige Erfahrungen hätten den Behörden des Kantons Glarus beweisen müssen, dass die Runse wegen dieser fehlerhaften Konstruktion der Brücke gestaut und diese selbst weggerissen werde. Trotzdem sei die Brücke immer wieder in der gleichen Weise erstellt worden. Das Runsenbett hätte unter der Brücke tiefer gelegt, unmittelbar oberhalb der Blicke verbreitert und an beiden Stellen mit einem glatten Steinbelag versehen werden sollen. Die linke Wandmauer des Bachbettes hätte gerade, nicht wie jetzt gebrochen, erstellt und die Runse nicht senkrecht, sondern mit Richtung flussabwärts in die Linth eingeführt werden sollen. Durch solche Vorkehrungen würde die Stauung der Runse vermieden, während sie jetzt durch das holperige Pflaster und die gebrochene Seitenwand des Bachbettes geradezu bedingt werde. Die Verbesserungen hätten umsomehr angebracht werden sollen, als die SBB die Bahnstrecke zirka 20 Meter oberhalb der Brücke tunneliert, gleichzeitig das Bachbett verbreitert und mit einem glatten Belag versehen und dadurch das Gefälle der Runse gegen die Brücke hin erhöht haben. Beim jetzigen Zustand besitze das Bachbett gerade an der kritischen Stelle, unmittelbar oberhalb der Brücke, den kleinsten Querschnitt, was zur Folge habe, dass die Geschiebemassen beim Niedergang der Runse sich mit erhöhter Geschwindigkeit gegen die Brücke hinwälzen. Eine absolute Sicherung gegen Runsengefahren hätte nur durch eine Tunnelierung der Strasse erreicht werden können. Die auf 150.000 Fr. veranschlagten Kosten wären nicht zu hoch gewesen im Verhältnis zu Obligationenrecht. N° 36" 257 den Aufwendungen, welche zufolge der jährlichen Verwüstungen notwendig werden. Da der Kanton diese Sicherungsvorkehrungen unterliess, wäre er jedenfalls zur Verbauung der Runse im Einzugsgebiet verpflichtet gewesen. Die bisher ausgeführten Verbauungen seien unzulänglich, da trotzdem immer wieder Runsen niedergingen und die Brücke wegrissen. Endlich habe es der Kanton unterlassen, die angesichts der landesbekannten Runsengefahr zum gehörigen Unterhalt im Sinne von Art. 58 OR unerlässlichen Vorsichtsmassregeln zu treffen, um Fuhrwerke und Passanten in den kritischen Momenten auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen und eventuell am Überschreiten der Erlenbrücke, die von unten nicht gesehen werden könne, zu verhindern. Als solche Schutzvorkehrungen kämen in Betracht: die Sperrung der Brücke, das Aufstellen von Runsenwachen und die Anbringung von Warnungstafeln. Die Schadenersatzforderung aus Art. 41 OR beruht der Kläger damit, dass die Konstruktion der Brücke nicht nur fehlerhaft und deren Unterhalt mangelhaft sei, sondern auf grober Fahrlässigkeit beruhe. Die Behörden seien sich der Gefahr bewusst gewesen und hätten die mangelhafte Konstruktion der Brücke einzig aus finanziellen Gründen gewählt und dabei zugleich den Zweck verfolgt, das angrenzende Privateigentum (Wollweberei Riiti) zu schützen. In ihrem Verhalten liege sogar der Vorsatz, die Brücke unter gegebenen Umständen wegschwemmell zu lassen, d. h. die Absicht, das Werk zerstören zu lassen und dadurch den Verkehr zu gefährden. C. - Der Beklagte beantragt Abweisung der Klage. Er bestreitet nicht, dass die am 1. August 1922 niedergegangene Erlenrunse die Brücke weggerissen habe. und dass bei diesem Anlass das Auto des Klägers beschädigt wurde, ebenso nicht, dass er Eigentümer der Strasse und Brücke sei, und als

solcher gemäss Art. 58 AS 49 TI -1923 18 258 Obligationenrecht. N° 36. OR grundsätzlich schadenersatzpflichtig wäre, wohl aber, dass der Schaden durch das Werk (Strasse und Brücke) verursacht worden sei. Die Runse, nicht die Brücke, habe das Auto beschädigt und zwar erst nachdem der Kläger die Brücke bereits passiert hatte. Die Runse aber gehe den Kanton nichts an; für den durch diese verursachten Schaden habe die Korporation einzustehen. Der Beklagte bestreitet auch, dass Strasse und Brücke fehlerhaft angelegt und mangelhaft unterhalten waren, namentlich aber, dass der Unfall mit einem Fehler der Brücke oder der mangelhaften Unterhaltung derselben und der Strasse in ursächlichem Zusammenhang stehe. Eine Haftung des Kantons bestehe daher grundsätzlich nicht, und soweniger, als der Austritt der Runse und die dadurch bewirkte Schädigung des Klägers die Folge eines Naturereignisses sei, das sich als höhere Gewalt charakterisiere. Im Kanton Glarus, namentlich zwischen Glarus und Linthal und zwischen Schwanden und Elm seien solche Runsen zu Dutzenden vorhanden. Ihre Überbrückung finde fast ausnahmslos in der gleichen Weise wie bei der Erlenrunse statt, nämlich durch Erstellung einer leichten Holzblicke, die der Runse wenig Widerstand leiste und durch das Geschiebele mitgerissen werde, ohne ein Stauungshindernis zu bilden, das den Austritt der Runse aus ihrem natürlichen Bett bedingen würde. Fast jedes Gewitter bringe Runsgänge und fast jede Runse yerschütte irgendwo eine Strasse oder reisse eine Brücke weg. Bei der Erlenrunse komme alle 10 Jahre ein grösserer Muhrgang. Allein es sei nicht vorauszusehen, welche Geschiebemassen jeweilen niedergehen. Schon aus verkehrstechnischen Gründen wäre es unmöglich die Brücke so anzulegen, dass sie von den Muhrgängen nicht erreicht werden könnte, da sonst die Strasse unbrauchbar würde. Auch würde eine andere Anlage der Brücke und des darunter Hegenden Bachbettes nichts helfen, da die Runse oft schon oben am Talhang ihr Bett verlasse und die Strasse in einer Entfernung von 200 Meter vom Obligationenrecht. N° 36. 259 Runstel überquere. Zudem sei zu berücksichtigen, dass durch zu rasche Ableitung der Geschiebemassen in die Linth der Fluss und damit die Runse selbst gestaut und dadurch noch grösserer Schaden verursacht würde. Eine Tieferlegung des Runsellbettes sei nicht möglich im Hinblick auf die Überführung der Runse über den Bahnkörper und den Ausfluss derselben in die Linth. Auch durch die Verlegung der Strasse und Brücke gegen die Linth hin würde in Anbetracht der elementaren Wucht und der Grösse der Muhrgänge für den Verkehr keine grössere Sicherheit geboten. Das einzige Mittel, die Strasse wirksam zu schützen, wäre die Tunnelierung; allein in diesem Falle müsste der dritte Teil der Strasse von Schwanden bis Linthal tunneliert werden. Die Kosten einer solchen Anlage wären für den Kanton zu hoch und ständen in keinem Verhältnis zu der Bedeutung der Strasse. Ein anderes Mittel, der Runsen gefahr wirksam vorzubeugen, läge in der Verbauung im Einzugsgebiet. Dieser Verbauung sei von den Behörden schon seit 50 Jahren volle Aufmerksamkeit geschenkt worden. Nach dem grossen Muhrgange von 1914 habe man bei der Erlenrunse neue Verbauungen mit einem Kostenaufwand von 45,400 Fr. vorgenommen. Trotzdem sei 1920 ein neuer Ausbruch dieser Runse erfolgt und habe einen Schaden von 5000 Fr. verursacht. Von 1911 bis 1920 habe der Kanton Glarus infolge der Ausbrüche der Erlenrunse 11,517 Fr. Ausgaben gehabt. Zum Unterhalte der Brücke und Strasse gehören deren Überwachung und das Anbringen von Warnungstafeln nicht. Solche Mittel wären zudem wirkungslos, da Anzeichen für den Ausbruch einer Runse nicht immer vorhanden seien und man ihren Weg nicht kenne. Der Kläger habe übrigens wissen müssen, dass in einem so engen Gebirgstal nach Gewittern mit Wildbächen und Runsen zu rechnen sei und er durch solche überrascht werden könnte. Aus den nämlichen Gründen treffe auch Art. 41

OR nicht zu. Eventuell wäre bei grundsätzlicher Gutheissung der 260 Obligationenrecht. No 36. Klage die geforderte Entschädigung wegen Mitverschuldens des Klägers (zu schnelles Fahren und Nichtbeachten der Warnungen) erheblich zu reduzieren. Das Bundesgericht zieht in Erwägung : 1. - Der Vertreter des Beklagten hat nicht bestritten, dass der Kanton Glarus Eigentümer der Strasse und der Brücke sei, wofür übrigens nach Art. 20 KV und nach dem Strassengesetz vom 6. Mai 1883 kein Zweifel bestehen kann. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts steht auch ausser Zweifel, dass diese Anlagen, wie auch das Bett der Runse als Werke im Sinne von Art. 58 OR zu betrachten sind (vgl. AS 32 II S. 186 und 44 II S. 189). Dagegen fragt es sich in erster Linie, ob der Kanton Glarus überhaupt nach dieser Bestimmung des Bundesprivatrechts verantwortlich gemacht werden könne, oder ob nicht vielmehr für die Beurteilung der Streitsache gemäss Art. 6 und 59 ZGB ausschliesslich kantonales öffentliches Recht zur Anwendung komme. Wäre letzteres der Fall, also eidgenössisches Recht auf den der Klage zu Grunde gelegten Tatbestand nicht anwendbar, so wäre die Anerkennung des nicht anwendbaren Rechts durch den Beklagten ohne Belang. Nun hat aber das Bundesgericht in ständiger Praxis angenommen, dass die zivilrechtliche Haftungsbestimmung des Art. 58 OR auch auf öffentlichrechtliche juristische Personen - zu denen der Staat gehört - Anwendung findet, von der Erwägung ausgehend, dass auch eine öffentlichrechtliche Korporation ihre dem Gemeingebrauch überlassenen Anlagen, insbesondere Plätze und Strassen, in zweckentsprechendem Zustande zu unterhalten und namentlich alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen habe, die für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich sind. Diese Verpflichtung ergibt sich aus der Virksamkeit des Grundsatzes, dass, wer ein Werk Obligationenrecht. No 36. 261 dem Publikum zugänglich macht, für die ordnungsgemässe Erstellung und Instandhaltung desselben zivilrechtlich verantwortlich ist. Dass das Werk (Strasse) seine Entstehung einem Akt der öffentlichrechtlichen Gesetzgebung verdankt, und die Organe des Kantons, denen die Erstellung und Instandsetzung der Strasse obliegt, hiezu nach öffentlichrechtlichen Normen beauftragt sind, ist ohne Belang. Denn insoweit bei Verletzung dieser Pflicht zugleich diejenige Sorgfalt ausser Acht gelassen wird, welche im Rechtsverkehr nach dem bürgerlichen Recht zu beobachten ist, gehört die daraus erwachsende Haftung dem Gebiete des Privatrechts an und auf diesem Gebiete kann der öffentlichrechtlichen Körperschaft, die zugleich Person des Privatrechts ist, eine besondere bevorzugte Rechtsstellung nicht zukommen. Es fehlt jede innere Berechtigung dafür, dass der Staat, dessen Werk die gleiche Gefahr der Schädigung durch mangelhafte Anlage oder Instandhaltung in sich schliesst, wie ein im Eigentum einer Privatperson stehendes, sodass auch der gleiche Rechtsschutz gegenüber Schädigungen geboten ist, von der Haftung aus Art. 58 OR deshalb befreit sein soll, weil das Werk ein öffentliches und dem Staate dessen Unterhaltung als öffentlichrechtliche Pflicht zugewiesen ist. Duldete eine öffentlichrechtliche Korporation, insbesondere der Staat einen die öffentliche Sicherheit gefährdenden Zustand des 'Werkes und entsteht daraus ein Schaden, so hat er hiefür unter den gleichen Voraussetzungen wie der private Werkeigentümer aufzukommen, weil es sich in diesem Falle nicht um das öffentliche Recht, sondern um Verhältnisse handelt, in denen das Gemeinwesen zum Bürger wie ein gewöhnlicher Privater als koordiniertes Rechtssubjekt in Beziehung tritt, und weil sich das Publikum auch dem Staate gegenüber darauf verlassen können muss, dass bei der Erstellung und Unterhaltung des Werkes die durch die Umstände allgemein gebotene Sorgfalt beobachtet werde (vgl. OSER 262 Obligationenrecht. No 36. N. III 3 zu Art. 58 OR; WIELAND N. 8 und LEEMANN ~. 32 zu Art. 679 ZGB; FLEINER, Inst., 5. Aufl. S. 334 ff.; BGE 41 II

580 ff.; 44 II 187 ff.; 45 II 332 fr.; 48 II 417; 47 II 503; für das deutsche Recht STAUDINGER, Komm. § 823 BGB und dort zit. Entsch.). Da die übrigen Voraussetzungen des Art. 48 Ziff. 4 OG unzweifelhaft erfüllt sind, ist somit auf die Klage einzutreten. 2. - In der Sache selbst bestreitet der Beklagte grundsätzlich seine Haftung aus Art. 58 OR mit der Einwendung, dass nach der eigenen Darstellung des Klägers sein Auto nicht durch die Strasse oder Brücke sondern vielmehr durch den Druck der Geschiebemasse der Runse, für welche nicht der Kanton, sondern die Korporation einzustehen habe, beschädigt worden sei, sodass der Schaden ursächlich nicht auf die fehlerhafte Erstellung oder mangelhafte Unterhaltung des Werks zurückgeführt werden könne. Nun ist allerdings nachbg, dass der Schaden nicht auf eine unmittelbare körperliche Einwirkung des Werks, bezw. auf eine fehlerhafte Anlage desselben zurückzuführen ist, da der Kläger die Brücke im Zeitpunkt des Schadenseintrittes bereits passiert hatte. Er behauptet aber, dass insofern ein Kausalzusammenhang gegeben sei, als die Runse durch die Brücke gestaut und dadurch der Austritt derselben aus dem natürlichen Bett oberhalb der Brücke und die Überschwemmung der Strasse verursacht worden sei. Nach dem von der bundesgerichtlichen Rechtsprechung befolgten Grundsatz der adäquaten Verursachung ist nun freilich ein unmittelbarer Kausalzusammenhang in dem Sinne, dass der Schaden durch das Werk selbst infolge eines ihm anhaftenden Fehlers gleichsam als allein tätiger Faktor bewirkt werde, zur Haftungsbegründung nicht erforderlich; es genügt, dass die mangelhafte Anlage oder Unterhaltung des Werkes überhaupt eine Ursache des Erfolges bildet, dieser ohne den mangelhaften Zustand nicht eingetreten wäre, gleichviel, Obligationenrecht. N° 36. 263 ob noch ein anderes äusseres Ereignis dazukommen musste um den Eintritt des Schadens zu bewirken, vorausgesetzt nur, dass der Kausalzusammenhang ein adäquater sei, d. h. die als Ursache in Anspruch genommene Tatsache nach allgemein menschlicher Erfahrung geeignet war, einen Erfolg von der Art des eingetretenen herbeizuführen (vgl. AS 29 n 691 ff). Allein auch ein solcher bloss mittelbarer Kausalzusammenhang des Schadens mit dem Werke ist nicht gegeben. Die Runse ist nicht deswegen ausgetreten, weil sie sich, wie der Kläger behauptet, einen Augenblick an der Brücke gestaut hat, sondern weil das natürliche Bachbett das Geschiebe des unter der Einwirkung des Gewitterregens plötzlich ausgebrochenen Muhranges nicht mehr zu fassen vermochte und zwar nicht nur unter der Brücke, sondern bereits oberhalb derselben. Die aus einer einfachen Holzkonstruktion bestehende Brücke hat gegenteils dem gewaltigen Druck der Steinmassen nachgegeben und deren Abfluss in die Linth ermöglicht, sich also vom Gesichtspunkte der Schadensverursachung aus keineswegs als fehlerhaft, sondern im Gegenteil als zweckmässig gebaut erwiesen. Ist aber der Austritt der Runse ursächlich nicht auf einen Mangel der Brücke, sondern auf ein aussergewöhnliches Zusammenwirken von Naturkräften zurückzuführen, der Schaden also auch nicht indirekt durch den Zustand des Werks verursacht worden, so entfällt damit jede Grundlage für eine Schadenersatzpflicht des Beklagten aus Art. 58 OR. 3. - Wollte man aber auch annehmen, dass die Verheerung der Strasse und Beschädigung des Automobils mit einer indirekten Einwirkung des Werkes - Stauung der Runse - in kausaler Beziehung stehe, so müsste die Klage gleichwohl abgewiesen werden, weil der Kläger den Nachweis nicht erbracht hat, dass das Werk fehlerhaft erstellt oder mangelhaft unterhalten war. Das Bundesgericht hat in ständiger Praxis an der Rechtsauffassung festgehalten, dass beim Entscheid, 264 Obligationenrecht. N° 36. über die Frage, ob ein Werk richtig erstellt oder unterhalten sei, nicht auf eine etwa bestehende Übung, sondern darauf abzustellen ist, ob der Werkeigentümer das nach den Umständen, insbesondere unter Berücksichtigung der

örtlichen Verhältnisse und des Umfangs des an dem betreffenden Ort bestimmungsgemäss stattfindenden Verkehrs Gebotene vorgenommen habe. Mit~ hin kann ein Werk nur dann als fehlerhaft erstellt oder mangelhaft unterhalten gelten, wenn gesetzliche Vorschriften oder diejenigen technischen Normen, welche im Hinblick auf die Zweckbestimmung und Funktion der Anlage, d. h. durch die Art und Weise der Verwendung geboten sind, nicht beobachtet wurden, also das Werk nicht seiner Bestimmung entsprechend hergestellt worden ist, sondern infolge technischer Mängel die allgemeine Sicherheit gefährdet. An diese Anforderungen darf freilich nicht immer der strengste Massstab angelegt werden, sondern es ist dabei auch auf eine allfällige Erschwerung des Gebrauchs und auf die Kosten, insbesondere im Verhältnis zur Zweckbestimmung und zum Gebrauchswert der Anlage Rücksicht zu nehmen (vgl. BECKER N. 7 zu Art. 58 OR ; BGE 33 II 547 ff.). Vom Werkeigentümer können nur Aufwendungen verlangt werden, die ihm auch ökonomisch zumutbar sind, nicht aber übertriebene, zu kostspielige Vorkehren, die zu den Interessen des Publikums in keinem Verhältnis stehen. Denn massgebend ist nicht, welchen Grad technischer Vollkommenheit, sondern welchen Grad der Sicherheit der Einzelne vom Werk erwarten darf und hierbei ist daran festzuhalten, dass durch die Beschaffenheit desselben nur jene Schadensquellen (Gefahren) berücksichtigt werden müssen, mit welchen normalerweise regelmässig gerechnet wird und die eine gewisse generelle Wahrscheinlichkeit haben (vgl. BGE 44 II 190 ; 38 II 73 ff. ; 33 II 152 ff., 547 ff.). Geht man hievon aus, so kann das in Frage stehende Werk mit Grund nicht beanstandet werden. Vorab Obligationenrecht. N° 36. 265 behauptet, der Kläger selbst nicht, dass die Anlage und Unterhaltung der Strasse und Brücke gegen irgendwelche gesetzliche Bestimmungen oder allgemein geltende technische Normen verstossen, namentlich nicht, dass etwa die Strasse oder Brücke baufällig gewesen sei und dass bei besserem Unterhalt der Unfall nicht eingetreten wäre, und ebensowenig, dass die Anlagen von den übrigen im Kanton Glarus in grosser Zahl bestehenden gleichartigen Werken irgendwie abweichen. Der Kläger macht mit seinen Bemängelungen vielmehr eine « Unvollkommenheit » des Werkes geltend, die für die Anwendung des Art. 58 OR unmassgeblich ist. Bei Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, insbesondere der zwischen der Strasse und der Erlenrunse bestehenden Beziehungen wird auch dem Laien ohne weiteres klar, dass die Konstruktion einer Brücke, die alles Geschiebe der Runse passieren liesse, zum mindesten aussergewöhnlichen Schwierigkeiten begegnen müsste. Würde die Brücke nach der Meinung des Klägers 2 bis 3 Meter höher gelegt, so würde dadurch die Strasse für Lastfahrwerke unbrauchbar, jedenfalls aber ihre Verkehrsfähigkeit in einem Masse beeinträchtigt, das sich mit den Anforderungen an eine derartige Strasse nicht wohl vereinbaren liesse. Die Tieferlegung des Bachbettes wäre schon mit Rücksicht auf die Ausmündung der Runse in die Linth nicht möglich. Durch eine Verbreiterung desselben und das Anbringen eines glatten Steinbelages sodann würde die Gefahr des Austrittes des Muhrganges oberhalb der Brücke in keiner Weise vermindert; jedenfalls wäre zu berücksichtigen, dass durch die rasche Ableitung der Geschiebemasse die Linth gestaut und dadurch noch grösserer Schaden gestiftet würde. Dass der Verkehr nur durch eine Tunnelierung der Strasse oder durch Verbauungen im Einzugsgebiet der Runse in wirksamer Weise sichergestellt werden könnte, kann keinem Zweifel unterliegen. Allein ob und inwieweit der Staat solche Vorkehren Obligationenrecht. N° 36. zu treffen habe, ist hier nicht zu untersuchen, da es sich dabei nicht mehr um die aus Art. 58 OR fliessende Verpflichtung des Werkeigentümers, das Publikum gegen die aus der Anlage des Werkes selbst direkt oder indirekt entstehenden Gefahren zu schützen, sondern um

typische, im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt vor- zukehrende Schutzmassnahmen gegen eine Naturge- walt handelt, die das öffentliche Recht beschlagen. Abgesehen hievon wäre auch bei grundsätzlicher An- wendbarkeit des Art. 58 OR in dieser Beziehung die Haftpflicht des Staates deshalb ausgeschlossen, weil der Schaden durch ein Naturereignis (höhere Gewalt) verursacht worden ist, das vermöge der Art und Weise seines Auftretens die im ordentlichen Lauf des Lebens zu erwartenden Zufälle augenscheinlich übersteigt und auch durch die äusserste unter den gegebenen Ver- hältnissen mögliche Vorsorge, d. h. durch alle den Um- ständen angemessenen, vernünftiger Weise zu erwarten- den und ausführbaren Vorsichtsmassregeln nicht abge- wendet werden kann. Die Ersatzpflicht des Beklagten nach i\rt. 58 OR lässt sich endlich auch nicht aus der Unterlassung einer Überwachung des Werkes herleiten, da es sich dabei nicht um einen dem Werke selbst anhaftenden Fehler handelt, für welchen einzig die Haftung aus Art. 58 OR besteht (vgl. AS 34: II 636).

4. - Soweit sich die Klage auf Art. 41 ff. OR, d. h. auf einen Tatbestand stützt, der nicht durch Art. 58 erschöpft ist, erhebt sich wiederum die Frage, ob die Bestimmungen des eidgenössischen Zivilrechts auf die vermögensrechtliche ~Verantwortlichkeit des Staates (Kanton) für angeblich widerrechtliche Massnahmen seiner Organe Anwendung finden können. Nach Art. 55 ZGB verpflichten die Organe einer ju- ristischen Person diese sowohl durch den Abschluss von Rechtsgeschäften, als durch ihr sonstiges Verhalten, insbesondere durch Schadenszufügung durch widerrecht- Obligationenrecht~ N° 36. 267 liehe Handlungen. Für die öffentlichrechtlichen Kor- porationen bleibt jedoch nach Art. 59 ZGB das öffentliche Recht des Bundes und der Kantone vorbehalten. So- weit also die schädigenden Handlungen der staatlichen Organe in den Bereich des öffentlichen Rechtes fallen, greift der Vorbehalt des Art. 59 Abs. 1 und damit die Herrschaft der Bundes- oder kantonalen Gesetzgebungs- gewalt Platz (vgl. AS 4:1 11 569). Da hier kantonale Beamte und Behörden in Frage stehen, wäre somit das kantonale Recht massgebend, sofern die vom Kläger behaupteten widen'echtlichen Handlungen öffentlich- rechtlicher und nicht etwa privatrechtlicher Natur sind. Das Bundesgericht hat die Abgrenzung danach getrof- fen' ob es sich dem Einzelnen gegenüber um die Aus- übung eines Hoheitsrechts des Staates oder um Bezie- hungen gehandelt habe, in welche der 'Staat etwa im pri- vatrechtlichen Verkehr als koordiniertes Rechtssubjekt zu den einzelnen Bürgern treten kann und hinsicht- lich welcher er sich gleich dem Bürger der allgemeinen Privatrechtsordnung unterzieht (AS 41 II 60 ff. ; 47 II 503; 4:8 11 417). Von letzterem Gesichtspunkte aus können die allgemeinen Grundsätze der Art. 41 ff. OR zur Begründung der Ersatzpflicht des Kantons insoweit in Betracht fallen, als, wie dem Einzelnen zuzumuten ist, gefahrvolle Wege und Anlagen, die das Publikum passieren kann, so zu unterhalten, dass andern kein Schaden aus der Gefahr entsteht, auch den Staat aus Art. 41 OR die zivilrechtliche Pflicht trifft, alles vorzu- kehren, dass die Strasse bei Anwendung der nach den Umständen gebotenen Sorgfalt ohne Gefahr benutzt werden kann. Diese Verpflichtung erstreckt sich je- doch in der Regel bloss auf die sichere Herstellung des Strassenkörpers selbst. Nun behauptet aber der Kläger selbst nicht, dass die Strasse~~nlage als solche, inklusive Brücke, einen gefährlichen Charakter aufweise, welcher Unfälle als sehr naheliegend, ja unvermeidlich erscheinen liesse und infolgedessen Vorsichtsmassregeln erfordert 268 Obligationenrecht. N° 36. hätte, sodass daher von einer für den Schadenseintritt kausalen widerrechtlichen Unterlassung des Beklagten im Sinne von Art. 41 OR keine Rede sein kann. Nicht durch die Strassenanlage, sondern einzig durch die Runse ist der gefahrdrohende Zustand geschaffen und der Schaden verursacht worden. Eine Pflicht zur Ab- wendung dieser Runsengefahr aber könnte sich nur aus dem öffentlichen kantonalen Recht ergeben. Dem Kan- ton steht es frei, über die

privatrechtlichen Beziehungen hinaus eine erhöhte Pflicht zur Überwachung öffentlicher Strassen zu statuieren, in welchem Falle sich die Rechtsfolgen der Verletzung dieser öffentlich-rechtlichen Pflicht nach kantonalem öffentlichem Recht beurteilen. Allein der Kläger hat selbst zugegeben, dass im Kanton Glarus keinerlei Vorschriften über die Überwachung der Strassen und Brücken bestehen und daher von den Organen des Staates auch schlechterdings nicht verletzt sein können. Übrigens würde das Aufstellen von Wachen zur Zeit von Runsengefahr praktisch wohl kaum durchführbar sein angesichts der damit für jene verbundenen Lebensgefahr und des Umstandes andererseits, dass der Zeitpunkt des Ausbruches und des Laufes der Runse gar nicht voraussehbar ist. Dass sodann bloss Warnungstafeln insbesondere von Autofahrern wenig beachtet zu werden pflegen, ist Erfahrungstatsache. Wer im Gebirge reist, muss sich auf solche Gefahren gefasst machen und selbst Vorsorge gegen sie treffen. Hier kann in der Tat nur auf die Vernunft und Vorsicht der Reisenden abgestellt werden. Die Ausserachtlassung der erforderlichen aussergewöhnlichen Aufmerksamkeit auf die örtlichen Verhältnisse im Gebirge geschieht auf die Gefahr dessen, dem sie zur Last fällt. Einen Anspruch darauf, gewarnt und unterrichtet zu werden, hat derjenige, der Gebirgsstrassen benutzt, nicht. Der Vorwurf des Klägers, die Brücke sei absichtlich in dieser Konstruktion erstellt worden zum Zwecke Obligationenrecht. N° 37. 269 der Schädigung von Privaten zu Gunsten der Anstösser der Erlenrunse wird durch die Akten in keiner Weise belegt. Für ein vorsätzliches oder auch nur fahrlässiges widerrechtliches Verhalten der Organe des Kantons fehlen alle Anhaltspunkte. Massgebend ist auch hier die Erwägung, dass es sich bei der Abwehr der Runsengefahren um den Kampf gegen eine Naturgewalt handelt, wobei die dem Kanton zur Verfügung stehenden technischen und finanziellen Mittel zu einer wirksamen Bekämpfung nicht ausreichen. Die Klage ist somit grundsätzlich als unbegründet abzuweisen. Demnach erkennt das Bundesgericht : Die Klage wird abgewiesen. 37. UrteU d.er I. ZivUa.bteUung vom 7. Juni 1883 i. S. Schweiz. Käse-Union gegen Eicher. Feststellungsklage : Kantonales oder eidgenössisches Recht massgebend ? Auslegung eines Ristornovertrages. wonach sich die Käse-Union dem Bezüger gegenüber zur Ausrichtung einer Vergütung von 12 Fr. per 100 Kg. effektiv bezogenen Käses im Umfange eines ziffermässig festgelegten Kontingents verpflichtet hat. Die Freigabe einzelner Käsesorten für den Handel bleibt mangels einer Ausscheidung des Kontingents nach solchen ohne Einfluss auf die Höhe der ristornobe. rechtigten Quote. A. - Die Beklagte ist eine im Handelsregister von Bern eingetragene Genossenschaft zum Zwecke des An- und Verkaufes von Käse und andern Molkereiprodukten. Unter der Firma Käse-Union existiert sie seit 27. September 1921 ; vorher hiess sie ; Genossenschaft Schweiz. Käsehandelsfirmen » und noch früher « Genossenschaft Schweiz. Käseexportfirmen ». Ihre Entstehung ist auf die

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