

BGer 4A 286/2014 vom 15. Januar 2015

Bundesgericht, 2015-01-15, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_4A_286_2014

FR: TF 4A 286/2014 du 15 janvier 2015

IT: TF 4A 286/2014 del 15 gennaio 2015

Regeste

Werkeigentümerhaftung | Haftpflichtrecht

Erwägungen

E. 1

Das Bundesgericht prüft von Amtes wegen und mit freier Kognition, ob ein Rechtsmittel zulässig ist (Art. 29 Abs. 1 BGG ; BGE 139 III 133 E. 1 S. 133 mit Hinweisen). Die Beschwerde richtet sich gegen einen verfahrensabschliessenden Endentscheid (Art. 90 BGG) in einer Zivilsache (Art. 58 OR ; Art. 72 BGG), welcher von einer einzigen kantonalen Instanz ergangen ist (Art. 75 Abs. 2 lit. a BGG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 lit. f ZPO). Die Beschwerde ist damit unbesehen einer Streitwertgrenze zulässig (Art. 74 Abs. 2 lit. b BGG). Sie ist innert der Beschwerdefrist (Art. 100 Abs. 1 BGG) von der mit ihren Rechtsbegehren unterlegenen Partei (Art. 76 Abs. 1 BGG) eingereicht worden. Auf die Beschwerde ist somit - unter Vorbehalt einer hinreichenden Begründung (Art. 42 Abs. 2 und Art. 106 Abs. 2 BGG ; vgl. nachfolgend E. 2) - einzutreten.

E. 2.1

Mit Beschwerde in Zivilsachen können Rechtsverletzungen gemäss Art. 95 und 96 BGG gerügt werden. Gemäss Art. 42 Abs. 1 BGG hat die Rechtsschrift die Begehren und deren Begründung zu enthalten; im Rahmen der Begründung ist in gedrängter Form darzulegen, inwiefern der angefochtene Akt Recht verletzt (Art. 42 Abs. 2 BGG), andernfalls wird darauf nicht eingetreten. Unerlässlich ist im Hinblick auf Art. 42 Abs. 2 BGG , dass die Beschwerde auf die Begründung des angefochtenen Entscheids eingeht und im Einzelnen aufzeigt, worin eine Verletzung von Bundesrecht liegt. Der Beschwerdeführer soll in der Beschwerdeschrift nicht bloss die Rechtsstandpunkte, die er im kantonalen Verfahren eingenommen hat, erneut bekräftigen, sondern mit seiner Kritik an den als rechtsfehlerhaft erachteten Erwägungen der Vorinstanz ansetzen (vgl. BGE 134 II 244 E. 2.1 S. 245 f.). Hinsichtlich der Verletzung von Grundrechten gilt der in Art. 106 Abs. 1 BGG verankerte Grundsatz der Rechtsanwendung von Amtes wegen nicht; insofern besteht eine qualifizierte Rügepflicht (Art. 106 Abs. 2 BGG ; BGE 136 I 49 E. 1.4.1 S. 53, 65 E. 1.3.1 S. 68 mit Hinweisen). Die Beschwerdegegnerin macht in ihrer Beschwerdeantwort geltend, der Beschwerdeführer begnüge sich weitgehend damit, seine Vorbringen, die er bereits im kantonalen Verfahren vorgebracht habe, in seiner Beschwerde an das Bundesgericht zu wiederholen bzw. einzukopieren, wobei er sich über weite Teile nicht mit dem angefochtenen Entscheid auseinandersetze. Dies trifft für die Ziffern 1-25 der Beschwerdeschrift zu, was vom Beschwerdeführer in seiner Replik denn auch gar nicht bestritten wird. Insofern und auch soweit der restliche Teil der Beschwerde den oben genannten Begründungsanforderungen nicht zu genügen vermag, kann nicht auf die Beschwerde eingetreten werden.

E. 2.2

In tatsächlicher Hinsicht legt das Bundesgericht seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat (Art. 105 Abs. 1 BGG). Die Feststellung des Sachverhalts kann nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und wenn die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann (Art. 97 Abs. 1 BGG).

"Offensichtlich unrichtig" bedeutet dabei "willkürlich" (BGE 135 III 397 E. 1.5 S. 401). Obwohl der Beschwerdeführer in seiner Beschwerdeschrift ausdrücklich wiedergibt, die Vorinstanz habe den Sachverhalt richtig dargestellt, weicht er dennoch verschiedentlich vom festgestellten Sachverhalt ab und erweitert diesen, ohne rechtsgenügende Sachverhaltsrügen zu erheben. So bringt er auch an mehreren Stellen vor, gewisse Tatsachen seien "erstellt", obwohl diese im angefochtenen Entscheid keine Grundlage finden. Damit kann der Beschwerdeführer nicht gehört werden; abgestellt wird einzig auf den von der Vorinstanz festgestellten Sachverhalt.

E. 2.3

Neue Tatsachen und Beweismittel dürfen nur soweit vorgebracht werden, als erst der Entscheid der Vorinstanz dazu Anlass gibt (Art. 99 Abs. 1 BGG).

E. 2.3.1

Die Beschwerdegegnerin bringt vor, dass sich der Beschwerdeführer zur Begründung seiner Rügen hauptsächlich auf das "Schweizerische Handbuch für die Konzeption des Strassenbaus" vom April 2005 beziehe. Damit wolle der Beschwerdeführer belegen, dass entgegen der Ansicht der Vorinstanz das Anbringen der Signaltafel "Schleudergefahr" nicht gereicht habe, um auf die ungenügende Griffigkeit der Fahrbahn hinzuweisen, sondern eine Aufrauung des Strassenbelags als Sofortmassnahme hätte durchgeführt werden müssen. Die Beschwerdegegnerin macht geltend, dabei handle es sich um ein neues Beweismittel, welches im Beschwerdeverfahren erstmals vorgebracht werde und entsprechend unbeachtlich zu bleiben habe. Dagegen wendet der Beschwerdeführer in seiner Replik ein, Standpunkte, Auffassungen, Angriffs- und Verteidigungsmittel, Einreden und Vorbringen rechtlicher Art - so wie das Handbuch - würden nicht unter das Novenrecht gemäss Art. 99 BGG fallen. Beim Handbuch handle es sich nämlich um ein von der Beschwerdegegnerin in Auftrag gegebenes, öffentlich zugängliches, für den Praktiker erstelltes Nachschlagewerk. Dieses würde am Sachverhalt und den Tatsachenbehauptungen nichts ändern und es werde auch nicht als Beweismittel eingebracht, sondern es werde damit einzig behauptet, dass mit Blick auf das Handbuch, welches als "herrschende Lehre" bezeichnet werden könne, die Vorinstanz Bundesrecht falsch angewendet habe.

E. 2.3.2

Es kann offen bleiben, ob das erst im bundesgerichtlichen Verfahren eingereichte Handbuch unter das Novenrecht gemäss Art. 99 Abs. 1 BGG fällt und demnach unzulässig wäre, oder, ob das Handbuch, welches für jedermann zugänglich ist, als notorische Tatsache weder behauptet noch bewiesen werden muss und im Verfahren vor Bundesgericht von Amtes wegen zu berücksichtigen wäre (BGE 135 III 88 E. 4.1 S. 89 mit Hinweisen; vgl. auch Urteil 4A_359/2013; 4A_421/2013 vom 13. Januar 2014 E. 3.4). Denn wie nachfolgend gezeigt wird, ergibt sich aus dem Handbuch ohnehin nichts Entscheidendes.

E. 3

Der Beschwerdeführer hat Wohnsitz in Grossbritannien, womit ein internationaler Sachverhalt vorliegt und die Frage nach dem anwendbaren Recht von Amtes wegen zu prüfen ist (BGE 137 III 481 E. 2.1 S. 483). Die Vorinstanz hat gestützt auf Art. 133 Abs. 2 Satz 1 IPRG ausschliesslich das schweizerische Recht auf den vorliegenden Fall anwendbar erklärt. Die betreffenden Ausführungen werden im bundesgerichtlichen Verfahren von keiner Partei in Frage gestellt und sind zutreffend.

E. 4

Der Beschwerdeführer rügt eine falsche Anwendung von Art. 58 OR und macht geltend, entgegen der Ansicht der Vorinstanz liege ein Werkmangel vor, da die Beschwerdegegnerin nicht alle zumutbaren Vorkehrungen getroffen habe, um einen Unfall zu vermeiden.

E. 5.1

Der Eigentümer eines Gebäudes oder Werkes haftet für den Schaden, den diese infolge von fehlerhafter Anlage oder Herstellung oder von mangelhafter Unterhaltung verursachen (Art. 58 Abs. 1 OR). Dass es sich bei der als mangelhaft ausgegebenen Strasse um ein im Eigentum der Beschwerdegegnerin stehendes Werk im Sinne dieser Bestimmung handelt, gab unter den Parteien zu Recht nie zu Diskussionen Anlass.

E. 5.2

Ob ein Werk fehlerhaft angelegt oder mangelhaft unterhalten ist, hängt vom Zweck ab, den es zu erfüllen hat. Ein Werkmangel liegt vor, wenn das Werk beim bestimmungsgemässen Gebrauch keine genügende Sicherheit bietet. Eine Schranke der Sicherungspflicht bildet die Selbstverantwortung. 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. Ein ausgefallenes, unwahrscheinliches Verhalten muss nicht eingerechnet werden (BGE 130 III 736 E. 1.3 S. 742 mit Hinweisen). Eine weitere Schranke der Sicherungspflicht bildet die Zumutbarkeit. Dem Kriterium der Zumutbarkeit kommt besondere Bedeutung zu, wenn zur Gewährleistung der erforderlichen Sicherheit der Erstellung oder beim Unterhalt des Werkes besondere Massnahmen angezeigt sind (Urteil 4C.45/2005 vom 18. Mai 2005 E. 2.2). Der Eigentümer muss jene Vorkehren treffen, die vernünftigerweise von ihm erwartet werden dürfen, wobei der Wahrscheinlichkeit, dass sich ein Unfall ereignen könnte und dessen Schwere einerseits, sowie den technischen Möglichkeiten und den Kosten der in Frage stehenden Massnahmen andererseits, Rechnung zu tragen ist (BGE 130 III 736 E. 1.3 S. 742; 126 III 113 E. 2a/cc; je mit Hinweisen; vgl. auch Urteil 4C.45/2005 vom 18. Mai 2005 E. 2.2).

E. 5.3

Diese Grundsätze gelten auch für öffentliche Strassen; Strassen müssen wie alle anderen Werke so angelegt und unterhalten sein, dass sie den Benützern hinreichende Sicherheit bieten. Im Vergleich zu anderen Werken dürfen bezüglich Anlage und Unterhalt von Strassen aber nicht allzu strenge Anforderungen gestellt werden. Das Strassennetz kann nicht in gleichem Mass unterhalten werden wie zum Beispiel ein einzelnes Gebäude (BGE 102 II 343 E. 1c S. 346). Es kann vom Strasseneigentümer, bei dem es sich meistens um das Gemeinwesen handelt, 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 deshalb 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; 108 II 184 E. 1b S. 186; 102 II 343 E. 1c S. 346). Dadurch wird das vom Strasseneigentümer zu vertretende Sorgfaltsmass herabgesetzt (BGE 130 III 736 E. 1.4 S. 743 mit Hinweisen). Sodann muss in jedem einzelnen Fall geprüft werden, ob der Strasseneigentümer nach den zeitlichen, technischen und finanziellen Gegebenheiten in der Lage war, seine Aufgabe zu erfüllen. Die Frage der Zumutbarkeit von Sicherheitsvorkehrungen wird zudem unterschiedlich beurteilt, je nachdem, ob es sich um eine Autobahn, eine verkehrsreiche Hauptstrasse oder einen Feldweg handelt (BGE 130 III 736 E. 1.4 S. 743; 129 III 65 E. 1.1 S. 67; je mit Hinweisen). Bestehen verwaltungsrechtliche Vorschriften über Anlage und Unterhalt von Strassen, bedeutet deren Verletzung in der Regel einen Werkmangel im Sinne von Art. 58 OR . Umgekehrt kann die Befolgung solcher Vorschriften nur ein Indiz für die Einhaltung der erforderlichen Sorgfaltspflicht darstellen und schliesst einen Werkmangel nicht von vornherein aus (BGE 130 III 736 E. 1.4 S. 743 mit Hinweisen; vgl. auch Urteil 4C.45/2005 vom 18. Mai 2005 E. 2.3). Massgebend sind stets die Umstände des Einzelfalles.

E. 6.1

Die Vorinstanz hielt in tatsächlicher Hinsicht fest, der Strassenbelag am Unfallort habe im Messzeitpunkt einen ungenügenden Griffigkeitswert von $\mu = 0.4$ anstelle des Richtwertes von $\mu = 0.48$ aufgewiesen. Der Belag sei glatt/rutschig gewesen, habe sich jedoch nicht im Bereich von Glatteis (mit einem Griffigkeitswert von rund $\mu = 0.1$) befunden. Auch wenn der Unterschied zwischen $\mu = 0.48$ und $\mu = 0.4$ bei "normalen" Gegebenheiten nicht spürbar sei, müsse berücksichtigt werden, dass sich der zu beurteilende Strassenabschnitt auf einer kurvenreichen, vielbefahrenen Passstrasse befinde. Dabei hat die Vorinstanz festgehalten, obwohl nicht habe festgestellt werden können, wie sich die Neigung tatsächlich auf die Griffigkeit auswirke, sei die Strassenbenützung grundsätzlich nicht mehr bei allen Verhältnissen gefahrlos möglich gewesen. Das Ingenieurbüro B. _____ AG habe der Beschwerdegegnerin aufgrund dieser am 5. August 2008 durchgeführten Messungen des Strassenbelags empfohlen, sofort eine passende Signalisation anzubringen. So habe die B. _____ AG der Beschwerdegegnerin auch eine Überprüfung des PSV-Wertes (Polierwiderstand) der verwendeten Splitte empfohlen, wobei gestützt auf die Resultate dieser Messungen, umgehend griffigkeitsverbessernde Massnahmen vorzusehen seien. Eine Aufrauhung des Belags oder eine sofortige Strassensperrung sei von der B. _____ AG hingegen nicht empfohlen worden. Die Beschwerdegegnerin sei diesen Empfehlungen nachgekommen und habe am 14. August 2009 die Signalisation "Schleudergefahr" in beiden Fahrtrichtungen angebracht. Die Signalisation habe zum Zweck, die Verkehrsteilnehmer vor einem übermässig glatten Belag der Fahrbahn zu warnen und bewirke somit im Zusammenhang mit Art. 31 Abs. 1 und Art. 32 Abs. 1 SVG eine erhöhte Vorsichtspflicht des Verkehrsteilnehmers. So habe die Beschwerdegegnerin auch veranlasst, dass innert zwei Monaten der Belag auf dem entsprechenden Strassenabschnitt erneuert werden solle. Damit habe die Wahrscheinlichkeit eines Strassenverkehrsunfalls mit gravierenden Folgen als gering eingeschätzt werden können, zumal der Beschwerdegegnerin (bzw. dem ASTRA) bis zum Unfallzeitpunkt (bis auf eine Ausnahme wegen überhöhter Geschwindigkeit) keine Meldungen von Strassenverkehrsunfällen auf dieser stark befahrenen Strecke eingegangen seien. Ferner sei die Beschwerdegegnerin gemäss dem Nationalstrassengesetz verpflichtet, wirtschaftliche Sanierungslösungen zu suchen und Strassen möglichst offen zu halten. Unter Berücksichtigung all dieser Aspekte habe die Beschwerdegegnerin alle zumutbaren Vorkehrungen getroffen, womit ein Werkmangel zu verneinen sei.

E. 6.2

Der Beschwerdeführer hält dem im Wesentlichen entgegen, die Verantwortung für das Nationalstrassennetz liege bei der Beschwerdegegnerin und könne nicht an eine Drittfirma delegiert werden. Entsprechend hätten die Empfehlungen des B._____ die Beschwerdegegnerin nicht von ihrer Verantwortung entbinden können, falls notwendig andere oder weitere als die vorgeschlagenen Massnahmen zu ergreifen. Die VSS Norm SN 640 511b (VSS = Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute) auf welche sich die Vorinstanz abstütze, sehe zwar einen Richtwert für die Griffigkeit des Belags für die jeweilige Messgeschwindigkeit vor, enthalte aber weder eine Beurteilungsskala noch ein Vorgehen bei Unterschreitung dieses Richtwertes. Massgebend sei in diesen Fällen das "Handbuch für die Konzeption des Strassenoberbaus", welches bestimme, dass Sofortmassnahmen erforderlich seien, sobald die Verkehrssicherheit, wie z.B. bei ungenügender Griffigkeit der Fahrbahnoberfläche, nicht mehr gewährleistet sei. Als Sofortmassnahme sehe das Handbuch das Aufrauen (leichtes Abfräsen, Abstreuen mit Brechsand oder vorumhülltem Splitt) vor, nicht jedoch das Anbringen eines Gefahrensignals "Schleudergefahr". Die Kosten für eine Aufrauung des Strassenbelags auf einer Strecke von 900 m wären verhältnismässig gewesen und die Massnahme hätte innert einer Woche ohne Sperrung der Strasse durchgeführt werden können.

E. 6.3

Die VSS Norm SN 640 511b gibt die Richtwerte der Griffigkeit an, welche eine Belagsoberfläche aufweisen muss. Der Richtwert für den fraglichen Strassenabschnitt auf der Strasse U._____ betrug $\mu = 0.48$, wobei dieser im Unfallzeitpunkt mit einem Wert von $\mu = 0.4$ unbestrittenermassen nicht erreicht wurde; der Griffigkeitswert war in diesem Sinne ungenügend bzw. mangelhaft. Von einem haftpflichtbegründeten Werkmangel kann jedoch nur ausgegangen werden, wenn dessen Beseitigung durch den Werkeigentümer zumutbar war (vgl. E. 5 hiavor) :

E. 6.3.1

Ein Strassenverkehrsteilnehmer darf grundsätzlich von einer guten und sicheren Strasse ausgehen (vgl. E. 5 hiavor). Ist ein Hindernis auf der Fahrbahn, welches vom Verkehrsteilnehmer bei zumutbarer Aufmerksamkeit nicht rechtzeitig erkannt werden kann und wenn er nach den Umständen nicht damit rechnen muss, muss ein derartiges Hindernis mindestens hinreichend signalisiert werden, sofern es nicht mit zumutbarem Aufwand beseitigt werden kann (Urteil 4C.272/1998 vom 27. April 1999 E. 4; vgl. auch BGE 84 II 265 S. 266). Mit der von der Beschwerdegegnerin am 14. August 2009 auf beiden Fahrtrichtungen im betreffenden Bereich (teils mobil) aufgestellten Signaltafeln "Schleudergefahr", welche beidseitig auf einen Strassenabschnitt von 900 m beschränkt wurden, musste der Beschwerdeführer mit einem Hindernis auf der Fahrbahn bzw. mit einer ungenügend griffigen Strasse rechnen. Das Signal "Schleudergefahr" warnt vor übermässig glattem Belag der Fahrbahn (Art. 5 SSV). Der Beschwerdeführer wurde mit diesem Signal somit ausdrücklich auf den glatten bzw. rutschigen Strassenabschnitt aufmerksam gemacht, was von ihm denn auch gar nicht bestritten wird. Dabei stellt sich jedoch die Frage, ob eine "einfache" Signalisation als Sofortmassnahme auf die gemäss dem Bericht des B._____ ungenügenden Griffigkeitswerte ausreichend war bzw. die richtige Massnahme dargestellt hat, um auf die ungewöhnlichen Verhältnisse auf der Strasse U._____ hinzuweisen.

E. 6.3.2

Mit einer vergleichbaren Frage hat sich das Bundesgericht in BGE 116 II 645 (Urteil C.302/1984 vom 9. Oktober 1990 E. 4) befasst. Dabei ging es ebenfalls um einen Verkehrsunfall, der auf eine ungenügend griffige Strasse zurückzuführen war. In diesem Fall wurde der Strassenbelag auf dem betreffenden Strassenabschnitt rund ein Monat vor dem Unfall mit einem Produkt gegen Eisbildung behandelt, wobei dem Justiz- und Polizeidepartement noch vor dem Unfall Meldungen eingegangen sind, wonach die Strasse dadurch sehr rutschig und gefährlich geworden sei und sich bereits mehrere Unfälle ereignet hätten. Obwohl in beiden Fahrtrichtungen das Signal "Schleudergefahr" angebracht wurde, kam das Bundesgericht zum Schluss, dass dieses ungenügend war, um auf die vor Ort herrschenden ungewöhnlichen Verhältnisse bzw. den mangelhaften Strassenbelag hinzuweisen. Die Verkehrsteilnehmer hätten nicht damit rechnen müssen, sich bei guten Witterungsverhältnissen plötzlich auf einem Strassenbelag zu befinden, welcher sich als ungenügend oder nur knapp genügend erweise; mit einer solchen aussergewöhnlichen Situation habe nicht gerechnet werden müssen. Entsprechend bejahte das Bundesgericht einen Werkmangel, wobei es jedoch offen liess, welche Massnahmen vom Strasseneigentümer hätten ergriffen werden sollen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung, Sandung, etc.), um einen sicheren Verkehr zu gewährleisten. Auch in BGE 99 IV 170 kam das Bundesgericht zum Schluss, dass ein Fahrzeugführer im Bereich einer durch ungeeignete Signale ("Schleudergefahr" und "Querrinne") gekennzeichneten Baustelle nicht zum Vorneherein damit zu rechnen hatte, dass die mit Bitumen bespritzte Fahrbahn über Nacht ohne Splitt belassen wurde. Es hätten zusätzliche Vorsichtsmassnahmen getroffen werden müssen, um auf so ungewöhnliche Verhältnisse hinzuweisen, wie sie tatsächlich bestanden haben. Denn der Verkehrsteilnehmer hatte nicht auf die besonders schwierigen Verhältnisse gefasst zu sein, zumal die vor der Baustelle signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h lediglich eine normale Behinderung erwarten liess.

E. 6.4

Vom Vorliegen einer solchen ungewöhnlichen Situation bzw. von derart ungewöhnlichen Verhältnissen auf der Strasse U._____ kann vorliegend jedoch nicht die Rede sein. Mit der Aufstellung des Signals "Schleudergefahr" als Sofortmassnahme wurde in genügender Weise auf die glatte Fahrbahn aufmerksam gemacht, denn wie die Vorinstanz festgestellt hat, ist eine ungenügende Griffigkeit im Bereich von $\mu = 0.4$ kaum spürbar, was vom Beschwerdeführer denn auch gar nicht in Abrede gestellt wird. Daran vermag nichts zu ändern, dass das Handbuch als Sofortmassnahme (anstelle der Anbringung einer Signalisation) eine Aufrauung des Strassenbelags vorgesehen hätte. Denn wie der Beschwerdeführer selber darlegt, stellt das Handbuch bloss ein Leitfaden dar, der sich an die Fachkräfte richtet und somit weder einen zwingenden noch weisenden Charakter aufweist. Hinzu kommt, dass im Handbuch eine Aufrauung als Reparaturmassnahme bei Oberflächenglätte nur exemplarisch, und damit nicht abschliessend, nebst anderen (Sofort) Massnahmen aufgezählt wird. Namentlich ergibt sich aus dem Handbuch auch nicht, ab welchem (ungenügenden) Griffigkeitswert derartige Massnahmen, wie sie im Handbuch vorgesehen sind, hätten durchgeführt werden sollen. Es ist also unklar, ab welchem Griffigkeitswert als Sofortmassnahme eine Aufrauung des Strassenbelags (wenn überhaupt) hätte erfolgen sollen. Beachtenswert ist in diesem Zusammenhang denn auch die Zeugenaussage von C._____ vom ASTRA, wonach bei einem Wert von $\mu = 0.2$ sofort bauliche Massnahmen hätten ergriffen werden müssen, was umgekehrt darauf schliessen lässt, dass diese bei einem Wert von $\mu = 0.4$ eben gerade (noch) nicht nötig waren. Eine Aufrauung wäre auch im Rahmen der Zumutbarkeitsprüfung (technische, zeitliche und

finanzielle Möglichkeit; vgl. E. 5 hiervor) nicht verhältnismässig gewesen, da unbestrittenermassen geplant war, den Strassenbelag innert kürzester Zeit (zwei Monate) zu sanieren. Hätte die Strasse vorerst aufgeraut werden müssen, wäre eine vollständige Sanierung der Strasse im gleichen Jahr wohl nicht mehr möglich gewesen, wie dies der Zeuge C._____ vom ASTRA ausgesagt hat. Man hätte sich einzig überlegen können, ob als Sofortmassnahme nebst der Signalisation "Schleudergefahr" allenfalls noch ein weiteres Warn- bzw. Gefahrensignal hätte aufgestellt werden sollen oder ob die angebrachte Signalisation mit einer temporären Geschwindigkeitsbeschränkung hätte kombiniert werden müssen. Eine solche Überlegung wurde vom Beschwerdeführer aber selber verworfen, weshalb darauf nicht zurückzukommen ist. Von Bedeutung ist denn schliesslich auch, dass im betreffenden Strassenabschnitt, auf welchem der Beschwerdeführer am 22. August 2009 unterwegs war, trotz der ungenügenden Griffigkeit keine weiteren Unfälle gemeldet wurden. Aus diversen Zeugenaussagen geht jedoch hervor, dass sich vor dem Unfall weitere Unfälle aufgrund der ungenügend griffigen Strasse ereignet hätten. Die Vorinstanz hat aber nicht auf diese Aussagen abgestellt und der Beschwerdeführer macht diesbezüglich auch keine willkürliche Beweiswürdigung geltend. Er bringt lediglich vor, es entspreche nicht "best practice", wenn die Vorinstanz aufgrund der gemeldeten Unfallzahlen von einer geringen Wahrscheinlichkeit eines Strassenverkehrsunfalles mit gravierenden Folgen ausgehe. Denn die Verkehrssicherheit umfasse auch Unfälle mit blossen Sachschäden, welche der Polizei nicht unbedingt gemeldet werden. Er unterlässt es dabei aber darzulegen, dass sich aufgrund des ungenügenden Strassenbelags tatsächlich weitere (nicht gravierende) Unfälle ereignet hätten. Entsprechend ist es nicht willkürlich, wenn die Vorinstanz die Wahrscheinlichkeit eines Strassenverkehrsunfalles als gering eingeschätzt hat.

E. 6.5

Mit der Vorinstanz ist demnach davon auszugehen, dass die Beschwerdegegnerin mit der Aufstellung des Signals "Schleudergefahr" und der vollständigen Sanierung des betreffenden Strassenbelags innert zwei Monaten alle zumutbaren Vorkehrungen getroffen hat. Entsprechend durfte die Vorinstanz ohne Verletzung von Bundesrecht einen Werkmangel verneinen.

E. 7

Nach dem Gesagten erweist sich die Beschwerde als unbegründet. Sie ist abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Bei diesem Verfahrensausgang wird der Beschwerdeführer kostenpflichtig (Art. 66 Abs. 1). Es ist keine Parteientschädigung zu sprechen (Art. 68 Abs. 3 BGG).

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