

# **BGer 4C.45/2005 vom 18. Mai 2005**

Bundesgericht, 2005-05-18, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_4C.45\\_2005](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_4C.45_2005)

FR: TF 4C.45/2005 du 18 mai 2005

IT: TF 4C.45/2005 del 18 maggio 2005

## **Regeste**

Haftpflicht des Werkeigentümers | Haftpflichtrecht

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Nach Art. 37 Abs. 3 OG ergeht das Urteil in der Regel in der Sprache des angefochtenen Entscheids. Sprechen die Parteien eine andere Amtssprache, so kann die Ausfertigung in dieser Sprache erfolgen. So verhält es sich im vorliegenden Falle. Beide Parteien haben dem Bundesgericht Rechtsschriften in deutscher Sprache eingereicht, weshalb auch der Entscheid auf Deutsch verfasst wird.

### **E. 2.1**

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 Täsch-Zermatt um ein im Eigentum des Beklagten stehendes Werk im Sinne dieser Bestimmung handelt, gab unter den Parteien zu Recht nie zu Diskussionen Anlass (vgl. dazu Schnyder, Basler Kommentar, 3. Auflage, N. 21 zu Art. 58 OR mit Hinweisen).

### **E. 2.2**

Streitig ist einzig, ob das Werk im kritischen Zeitpunkt mit einem unfallkausalen Mangel behaftet war. Diese Frage ist nach objektiven Gesichtspunkten zu beantworten unter Berücksichtigung der Zweckbestimmung des Werks ( BGE 126 III 113 E. 2a/cc S. 116; 123 III 306 E. 3b/aa S. 310 f.; 122 III 229 E. 5a/bb S. 235; 117 II 50 E. 2 S. 52) sowie dessen, was sich nach der Lebenserfahrung am fraglichen Ort zutragen kann ( BGE 123 III 306 E. 3b/aa S. 310; 96 II 34 E. 2 S. 36; Brehm, Berner Kommentar, 2. Auflage, N. 55 zu Art. 58 OR ). Sind zur Gewährleistung der erforderlichen Sicherheit bei der Erstellung oder beim Unterhalt des Werks besondere Massnahmen angezeigt, kommt dem Kriterium der Zumutbarkeit besondere Bedeutung zu. 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 126 III 113 E. 2a/cc S. 316; Schnyder, a.a.O., N. 16 zu Art. 58 OR ; Brehm, a.a.O., N. 58 zu Art. 58 OR ). Vermag der Eigentümer aus finanziellen, technischen oder praktischen Gründen als Mindeststandard ein an der unteren Grenze liegendes Schutzbedürfnis der Benutzer nicht zu befriedigen, muss das Werk aus dem Verkehr gezogen werden (Oftinger/Stark, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Band II/1, 4. Auflage, Zürich 1987, § 19 Rz. 79 S. 209; Werro, Commentaire Romand, N. 19 zu Art. 58 OR ).

### **E. 2.3**

Diese Grundsätze gelten auch für öffentliche Strassen ( BGE 130 III 736 E. 1.4 S. 742 f.; 108 II 184 E. 1a S. 185). So bejaht die Rechtsprechung die Mangelhaftigkeit einer öffentlichen Strasse, wenn die Art und Weise der Anlage oder Herstellung keine Gewähr für genügende Sicherheit des Verkehrs bietet, dem die Strasse gewidmet ist ( BGE 56 II 90 S. 92; Oftinger/Stark, a.a.O., § 19, Rz. 110 S. 237 mit Hinweisen). Im Vergleich zu anderen Werken dürfen bezüglich Anlage und Unterhalt aber nicht allzu strenge Anforderungen gestellt werden. Das Strassennetz kann nicht in gleichem Mass unterhalten werden wie zum Beispiel ein einzelnes Gebäude ( BGE 130 III 736 E. 1.4 S. 742 f.; 102 II 343 E. 1c S. 346; Brehm, a.a.O., N. 187 ff. zu Art. 58 OR ; Kuttler, Zur privatrechtlichen Haftung des Gemeinwesens als Werk- und Grundeigentümer, in: Zbl 77/1976 S. 417 ff. S. 425). Vom Strasseneigentümer, bei dem es sich meistens um das Gemeinwesen handelt, kann 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 ( BGE 130 III 736 E. 1.4 S. 743; 129 III 65 E. 1.1 S. 67, je mit Hinweisen; Brehm, a.a.O., N. 173 zu Art. 58 OR ; Werro, a.a.O., N. 34 und 36 zu Art. 58 OR ; Rey, Ausservertragliches Haftpflichtrecht, 3. Aufl., Zürich 2003, Rz. 1088 S. 244). Dadurch wird das vom Strasseneigentümer zu vertretende Sorgfaltsmass herabgesetzt (Oftinger/Stark, a.a.O., § 19 Rz. 111 S. 238 f.). Im Rahmen des bestimmungsgemässen Gebrauchs ist die gesetzliche Klassierung der Strasse und das zu erwartende Verkehrsaufkommen zu beachten ( BGE 129 III 65 E. 1.1 S. 66; 103 II 240 E. 2b S. 243), wobei das Bundesgericht der finanziellen Belastbarkeit des Gemeinwesens besonderes Gewicht beimisst ( BGE 102 II 343 E. 1c S. 346; Werro, a.a.O., N. 36 zu Art. 58 OR 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 stellt die Befolgung solcher Vorschriften nur ein Indiz für die Einhaltung der erforderlichen Sorgfaltspflicht dar und schliesst einen Werkmangel nicht von vornherein aus ( BGE 130 III 736 E. 1.4 S. 743; 102 II 343 E. 1a S. 344 f., je mit Hinweisen). Massgebend sind stets die Umstände des Einzelfalles. Der Beweis für das Vorliegen eines Werkmangels lastet auf dem Ansprecher ( Art. 8 ZGB ; BGE 108 II 184 E. 2 S. 186).

### **E. 3.1**

Die Vorinstanz ging in Würdigung der Beweise und damit für das Bundesgericht im Rahmen der Berufung grundsätzlich verbindlich ( Art. 63 Abs. 2 und 64 OG ) von folgenden Tatsachen aus: Der Unterhalt und die Sicherung der Strasse Täsch-Zermatt obliegen dem Kanton, der diese Verpflichtung dem Baudepartement und dieses seinerseits der Abteilung für Strassenunterhalt übertragen hat. Bei der Strasse Täsch-Zermatt handelt es sich um eine öffentliche, mit grossrätlichem Dekret vom 8. Juli 1966 gestützt auf Art. 18 des Strassengesetzes vom 3. September 1965 als kantonale Bergstrasse eingereichte Bergnebenstrasse. Sie ist gemäss Staatsratsbeschluss vom 4. Oktober 1978, abgeändert am 30. März 1983, nur für Fahrzeughalter mit Sonderbewilligung offen, welche die Kantonspolizei erteilt. Im Jahre 1992 wurden 7619 derartige Bewilligungen ausgestellt. Die Halter der verunfallten Fahrzeuge besaßen eine gültige Sonderbewilligung. Wegen der geografischen Lage des Kantons sind solche Strassen oft von Steinschlag, Erdbeben oder Lawinen betroffen. Auf etwa 10 % des gesamten kantonalen Strassennetzes von ca. 1800 km befinden sich Schutzbauten. Das jährliche Budget für die Strassensicherung im Kanton

Wallis kann auf Fr. 20 - 30 Mio. geschätzt werden. Eine maximale Absicherung würde jedoch das Zehnfache dieses Budgets und Arbeiten während etwa 20 Jahren in Anspruch nehmen. Zudem wäre eine endgültige Sicherung ohnehin nie erreicht, weil sich die meteorologischen Bedingungen ändern. Ausserdem fehlt es an den technischen und menschlichen Ressourcen. Von 1950 bis in die heutige Zeit hat der Kanton Wallis für Fr. 420 Mio. Schutzbauten erstellt. Gegenwärtig sind etwa 125 Projekte, die ein Volumen von ca. Fr. 100 Mio. umfassen, in Bearbeitung. Für zahlreiche weitere, ebenfalls prioritäre Projekte fehlen dem Kanton die notwendigen finanziellen Mittel. Der Kanton Wallis hat in den Jahren 1968 bis 1985 für das Strassenstück Täsch-Zermatt mehr als Fr. 1 Mio. investiert. 1987 bis 1993 wurde an der Stelle, wo sich 1985 das Lawinenunglück ereignet hat, der Täschwang-Tunnel gebaut. Die Baukosten beliefen sich auf Fr. 4'916'103.18. Die Eidgenossenschaft subventioniert die kantonalen Investitionen zur Sicherung des Strassennetzes im Kanton Wallis nicht mehr. Sie begründet dies damit, dass beim geringen Verkehrsaufkommen der Nutzen derartiger Subventionen die Kosten nicht aufwiege.

### **E. 3.2**

Wenn die Vorinstanz vor diesem Hintergrund zum Ergebnis gelangte, der Beklagte sei nicht verpflichtet gewesen, an der ein Lawinenrisiko bergenden Stelle der Strasse Täsch-Zermatt einen Tunnel zu bauen, hat sie den dargelegten bundesrechtlichen Grundsätzen hinreichend Rechnung getragen. Der Kläger bringt zwar vor, der Kanton hätte die Möglichkeit gehabt, schon vor dem Lawinenunfall von 1985 Lawinenschutzgalerien zu bauen. Dass er hiezu auch verpflichtet gewesen wäre, legt der Kläger jedoch nicht dar. Die Vorinstanz hat mit Recht berücksichtigt, dass Zermatt grundsätzlich nur durch die Eisenbahn erschlossen ist, während auf der Strasse Täsch-Zermatt nur Fahrzeuge zugelassen sind, deren Lenker über eine Sonderbewilligung verfügen. Wenn die Vorinstanz daraus ableitet, dass die erwähnte Strasse einen Zugang untergeordneter Bedeutung darstellt, hat sie kein Bundesrecht verletzt. Wie die Vorinstanz für das Bundesgericht verbindlich feststellte, sieht das kantonale Recht keine Verpflichtung zur Erstellung einer Schutzbaute vor, auch wenn eine Strasse durch ein Gebiet mit Lawinenrisiko führt. Die Vorinstanz erkannte demnach bundesrechtskonform, der Kanton sei mit Blick auf die Kosten mangels Zumutbarkeit nicht verpflichtet gewesen, an der betreffenden Stelle eine Schutzgalerie zu erstellen. Insoweit liegt kein Werkmangel vor.

### **E. 4.1**

Der Kläger macht weiter geltend, der Beklagte hätte wegen der jährlich wiederkehrenden Lawinnenniedergänge im Wang zur Einhaltung des minimalen Sicherheitsstandards ein Lawinenfrühwarnsystem und ein Alarmdispositiv mit automatischen Barrieren beidseits des Lawinenzuges installieren müssen, was er aber erst im Juli 1985, nach dem kritischen Ereignis, getan habe. Diese Sicherungsmassnahmen hätten sich schon beim Entscheid über die Winter-Offenhaltung der Strasse zwingend aufgedrängt, da die Gefahrensituation bekannt gewesen sei. Sie wären sowohl unter technischen wie finanziellen Gesichtspunkten realisierbar gewesen. Die Vorinstanz hätte daher auf das Vorliegen eines Werkmangel schliessen müssen.

#### **E. 4.2.1**

Auch die Vorinstanz hat festgehalten, dem Beklagten sei vorzuwerfen, dass er die Infrastruktur zur Erlangung der notwendigen Kenntnisse über die Witterungsverhältnisse namentlich beim Eidgenössischen Institut für Schnee- und Lawinenforschung

Weissfluhjoch-Davos nicht bereitgestellt habe. Die gehörige Beobachtung der Witterungsbedingungen sei aber Voraussetzung für die Erfüllung der dem Beklagten obliegenden Pflicht, die öffentlichen Strassen zu schliessen, sofern dort das Risiko eines Lawinenniedergangs besteht (Art. 103 Abs. 3 des kantonalen Strassengesetzes vom 3. September 1965; SGS/VS 725.1). Mit der Feststellung mangelnden Strassenunterhalts hat die Vorinstanz diesbezüglich das Vorliegen eines Werkmangels im Sinne von Art. 58 Abs. 1 OR bejaht. Damit ist indessen lediglich eine der Bedingungen für die Haftung des Werkeigentümers, die Widerrechtlichkeit, erfüllt. Zusätzlich ist erforderlich, dass auch die übrigen allgemeinen Haftungsvoraussetzungen, der Eintritt eines Schadens, der auf den Werkmangel zurückzuführen ist, d. h. der natürliche und adäquate Kausalzusammenhang zwischen dem Werkmangel und der Entstehung des Schadens, gegeben sind. Der Kausalzusammenhang ist aber zu verneinen, wenn der Eigentümer bei korrektem Unterhalt des Werks den Eintritt des Schadens nicht hätte verhindern können (Werro, a.a.O., N. 4 und 21 zu Art. 58 OR mit Hinweisen).

#### **E. 4.2.2**

Dazu hat die Vorinstanz in tatsächlicher Hinsicht und damit für das Bundesgericht verbindlich ( Art. 63 Abs. 2 OG ) festgehalten, für den Vormittag des 2. März 1985 wäre der Lawinenniedergang auch dann nicht voraussehbar gewesen, wenn der Beklagte die geeigneten Strukturen bereitgestellt hätte, um die Lawinengefahr rechtzeitig zu erkennen. Die Strasse wäre daher auch bei mängelfreier Unterhaltung im entscheidenden Zeitraum nicht geschlossen worden. Nach einem allgemein geltenden Grundsatz greift aber keine Haftung, wenn der präsumtiv Haftpflichtige beweist, dass ein rechtmässiges Alternativverhalten denselben Schaden bewirkt hätte wie das tatsächlich erfolgte rechtswidrige Verhalten ( BGE 131 III 115 E. 3.1 S. 119 mit Hinweisen).

#### **E. 4.2.3**

Der eingetretene Schaden ist nach dem Gesagten nicht auf den mangelhaften Unterhalt der Strasse zurückzuführen, sondern auf höhere Gewalt im Sinne eines unvorhersehbaren und unvermeidbaren Ereignisses, das mit unabwendbarer Gewalt von aussen hereinbricht ( BGE 111 II 429 E. 1b S. 433; vgl. auch Keller, Haftpflicht im Privatrecht, Band I, 6. Auflage, Bern 2002, S. 95; Oftinger/Stark, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Allgemeiner Teil I, 5. Auflage, Zürich 1995, § 3 Rz. 147 ff. S. 157, wo auf die unterschiedliche Beurteilung je nach Haftungsbereich hingewiesen wird). Hervorzuheben ist allerdings, dass im vorliegenden Falle der höheren Gewalt dogmatisch nicht die Bedeutung zukommt, einen an sich gegebenen Kausalzusammenhang zu unterbrechen. Vielmehr bildet das Ereignis, das zu unvorhersehbarer Zeit mit einer Naturgewalt hereingebrochen ist, der mit zumutbaren Mitteln nicht zu begegnen war, die ausschliessliche Ursache des Schadens, denn der Schaden wäre unter den gegebenen Umständen auch ohne den Werkmangel eingetreten. Die Vorinstanz hat eine Haftung des Beklagten demnach ohne gegen Art. 58 OR zu verstossen verneint.

#### **E. 5**

Aus den dargelegten Gründen erweist sich die Berufung als unbegründet und ist abzuweisen. Diesem Verfahrensausgang entsprechend ist die Gerichtsgebühr dem Kläger aufzuerlegen ( Art. 156 Abs. 1 OG ), der zudem den Beklagten für das bundesgerichtliche Verfahren zu entschädigen hat ( Art. 159 Abs. 2 OG ).

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