

ZH_OBERGERICHT LI200001 vom 31. März 2021

ZH Obergericht, 2021-03-31, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_LI200001

FR: ZH_OBERGERICHT LI200001 du 31 mars 2021

IT: ZH_OBERGERICHT LI200001 del 31 marzo 2021

Erwägungen

E. 1

Streitgegenstand A._____ (fortan Kläger) verursachte als Fahrer eines VW T-Modells in der Nacht vom 15. auf den 16. Mai 2018 einen Selbstunfall auf der A1 in Fahrtrichtung Bern, als er die Autobahn bei der Ausfahrt B._____ verlassen wollte und mit der Ausfahrtstafel bzw. Bake kollidierte, was zu einem Schaden am Fahrzeug führte. Am fraglichen Autobahnabschnitt fanden Bauarbeiten statt; die unbeleuchtete Ausfahrt wurde ohne Vorwegweiser, ohne Wegweiser, ohne Verzögerungstreifen, indes mit einer provisorischen Ausfahrtstafel betrieben; der Kläger hält dafür, dass die Baustelle und insbesondere die Ausfahrt mit einem zu steilen Ausfahrtswinkel völlig unzureichend signalisiert gewesen seien, weshalb die Schweizerische Eidgenossenschaft (fortan Beklagte) als Werkeigentümerin für den ihm entstandenen Schaden hafte. Die Beklagte hält dagegen, eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht und damit ein Werkmangel seien nicht erkennbar. Der Unfall sei eher auf ein Selbstverschulden des Klägers zurückzuführen und eine allfällig mangelhafte Signalisation wäre für den Schaden nicht kausal. Die Klage sei abzuweisen.

E. 2

Prozessgeschichte

E. 2.1

Mit Eingabe vom 15. Mai 2020 machte der Kläger die Klage direkt am Obergericht des Kantons Zürich rechtshängig (Urk. 1). Den ihm mit Verfügung vom 25. Mai 2020 auferlegten Kostenvorschuss von Fr. 1'050.– (Urk. 6) leistete er

- 3 - fristgerecht (Urk. 7). Die Beklagte erstattete ihre Klageantwort am 2. Juni 2020 in- nert der angesetzten Frist (vgl. Urk. 8 und 10). Mit Verfügung vom 9. Juli 2020 wurde den Parteien angezeigt, dass es zielführend erscheine, die Hauptverhandlung von einer Gerichtsdelegation durchführen zu lassen (Urk. 14); die Parteien erklärten sich damit einverstanden (Urk. 15 f.), weshalb auf den 24. September 2020 zur Hauptverhandlung vorgeladen wurde (Urk. 18). Anlässlich der Hauptverhandlung wurden die Replik und Duplik abgenommen (vgl. Prot. S. 7 ff.), Vergleichsgespräche geführt (Prot. S. 9) und den Parteien in der Folge Gelegenheit zu einem weiteren Vortrag gegeben (Prot. S. 10 f.).

E. 2.2

Mit Eingabe vom 25. September 2020 stellte die Beklagte ein Ablehnungsbegehren gegen den Referenten des Verfahrens, eventualiter gegen den ganzen Spruchkörper, und ersuchte bis dahin um Sistierung des Verfahrens in der Sache (Urk. 26). Der Referent nahm zum Begehren Stellung (Urk. 28) und mit Präsidialverfügung vom 2. Oktober 2020 wurde den Parteien Gelegenheit zur Stellungnahme eingeräumt (Urk. 29). Deren Stellungnahmen

datieren vom 9. Oktober und 22. Oktober 2020 (Urk. 30 und 32). Mit Beschluss vom 20. November 2020 wurden sowohl das Sistierungs- als auch die Ausstandsbegehren abgewiesen (Urk. 34 S. 11).

E. 2.3

Das Verfahren erweist sich als spruchreif (Art. 236 Abs. 1 ZPO).

E. 3

Prozessuales

E. 3.1

Das kantonale Recht bezeichnet das Gericht, welches als einzige kantonale Instanz für Klagen gegen den Bund zuständig ist (Art. 5 Abs. 1 lit. f ZPO). Örtlich ist entweder das Obergericht Bern oder das obere Gericht des Kantons, in dem der Kläger Wohnsitz hat, zuständig (Art. 10 Abs. 1 lit. c ZPO). Das Obergericht des Kantons Zürich entscheidet als einzige Instanz Streitigkeiten gemäss Art.

E. 3.2

Das vereinfachte Verfahren gilt für vermögensrechtliche Streitigkeiten bis zu einem Streitwert von Fr. 30'000.– (Art. 243 Abs. 1 ZPO), findet indes keine Anwendung in Streitigkeiten vor der einzigen kantonalen Instanz nach Artikel 5 ZPO (Art. 243 Abs. 3 ZPO). Der vorliegende Prozess untersteht dem ordentlichen Verfahren (Art. 219 ff. ZPO; insofern unzutreffend: Urk. 14). 4. Unbestrittene Grundlagen 4.1. Beide Parteien beziehen sich für ihre Sachdarstellung unter anderem auf die Videoaufzeichnung der im Fahrzeug des Klägers installierten Dash-Cam (vgl. Urk. 1 S. 4 ff.; Urk. 10 S. 5 f.). Zur Visualisierung sind vorab drei Screenshots der Aufzeichnung vor der provisorischen Ausfahrt und damit kurz vor der Kollision in den Entscheid zu integrieren (aus Urk. 4/5):

- 5 - 4.2. Die Kollision ereignete sich am 15. Mai 2018, ca. 23.49 Uhr, ohne Strassenbeleuchtung, bei leichtem Regen und ebener Strassenlage. Die Unfallstelle

- 6 - befand sich auf der A1 in Fahrtrichtung Bern, welche im Rahmen einer Baustelle im Bereich der provisorischen Ausfahrt B._____ auf der Gegenfahrbahn geführt wurde. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit betrug 80 km/h. Der ortskundige Kläger kollidierte mit einer Geschwindigkeit von weniger als 70 km/h mit der provisorisch installierten, nicht beleuchteten, aber reflektierenden Ausfahrtstafel, als er die Abfahrt nehmen wollte. Die provisorische Ausfahrt wurde ohne Vorwegweiser, ohne Wegweiser, ohne Verzögerungstreifen betrieben und führte in einem Winkel von 60 - 70 Grad von der Hauptfahrbahn nach rechts weg (Urk. 1 S. 4-7; Urk. 10 S. 7-9; Urk. 20 S. 14; Urk. 23 S. 5 f.). Bis ca. 150 Meter vor der Ausfahrt erfuhr der Kläger Lichteinwirkungen von der Baustelle (Urk. 1 S. 6; Urk. 10 S. 8 und 12). 4.3. Der Selbstunfall erfolgte auf einer Nationalstrasse, die im Eigentum der Beklagten steht (Urk. 23 S. 2). Der fragliche Abschnitt war als Baustelle signalisiert; dabei handelte sich um eine "Baustelle kurzer Dauer" (Urk. 10 S. 3 f.; Urk. 20 S. 6). Grundlage für diese Bezeichnung ist die Norm SN 640 885 des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) für die temporäre Signalisation der Baustellen auf Autobahnen und Autostrassen (fortan SN 640 885; Urk. 13/2). 4.4. Der Kläger wurde im gegen ihn geführten Strafverfahren betreffend Übertretung der Verkehrsvorschriften mit Urteil des Bezirksgerichts Zürich vom 12. Dezember 2019 freigesprochen (Urk. 4/1 S. 16). Das Einzelgericht erwog, die Baustellensituation sei schlecht signalisiert und markiert gewesen, zumal ein Ver-

zögerungsstreifen, ein Vorwegweiser, ein Wegweiser und Warnlampen gefehlt hätten (vgl. Urk. 1 S. 4; Urk. 4/1 S. 13; Urk. 10 S. 2). 4.5. Der Zeitwert des Fahrzeugs des Klägers betrug vor dem Unfall unbestrittenermassen Fr. 7'600.– (Urk. 20 S. 18 f.). Die Reparaturkosten für die Behebung des Frontschadens beliefen sich auf Fr. 5'600.05 (vgl. Urk. 10 S. 11; Urk. 20 S. 24).

- 7 - 4.6. Die Parteien sind sich dahingehend einig, dass die Verletzung von Verkehrssicherungspflichten die Widerrechtlichkeit im Rahmen eines ausservertraglichen Haftpflichtanspruches begründen kann (vgl. Urk. 10 S. 11; Urk. 20 S. 29).

E. 5

Bedeutung des Strafverfahrens

E. 5.1

Bei der Beurteilung der Schuld oder Nichtschuld, Urteilsfähigkeit oder Urteilsunfähigkeit ist der Richter an die Bestimmungen über strafrechtliche Zurechnungsfähigkeit oder an eine Freisprechung durch das Strafgericht nicht gebunden (Art. 53 Abs. 1 OR).

E. 5.2

Der Kläger hält dafür, dass in der Praxis ein Freispruch präjudizierende Wirkung auf einen Zivilprozess habe. In BGer 4A_479/2015 vom 2. Februar 2016 sei der Ausgang des Strafverfahrens eingangs explizit erwähnt worden, was die präjudizierende Wirkung für das Zivilverfahren untermauere. Es gebe nur selten Fälle, in denen das Zivilgericht vom Strafgericht abweiche; eine Ausnahme liege sicher nicht vor (Urk. 20 S. 4). Die Beklagte weigere sich trotz des Strafurteils, welches ihm kein Verschulden anlaste, hingegen klar eine absolut mangelhafte Signalisation der provisorischen Ausfahrt festhalte, den entstandenen Sachschäden zu vergüten (Urk. 1 S. 4).

E. 5.3

Die Beklagte hält dagegen, dass Art. 53 OR die Unabhängigkeit des Zivilgerichts statuiere; auch die ZPO sehe keine Bindung des Zivilgerichts an die Sachverhaltsfeststellungen und die Beweiswürdigung des Strafgerichts vor, zumal der Verschuldensbegriff in den Rechtsgebieten unterschiedlich gefasst sei. Der Kläger gehe damit irrtümlicherweise davon aus, dass aufgrund der Ausführungen im erwähnten strafrechtlichen Entscheid über die angeblich mangelhafte Signalisation ein Werkmangel vorliege (Urk. 10 S. 2 f.; Urk. 23 S. 2).

E. 5.4

Art. 53 OR erstreckt sich nicht auf die dem Urteil zugrunde liegenden Tatsachenfeststellungen. In Verwaltungsverfahren ist die das Bundesrecht anwendende Behörde nicht befugt, von bereits durch das Strafgericht getroffenen Tatsachenfeststellungen abzuweichen, es sei denn, es liegen besondere Umstände vor; diese Regel ergibt sich aus dem Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung

- 8 - und dem allgemeinen Interesse an der Vermeidung divergierender Entscheidungen (BGE 139 II 95 E. 3.2). Diese im Verwaltungsrecht verankerte Verfahrensregel wurde vom Bundesgericht bereits auf das Zivilrecht übertragen (vgl. BGer 4A_22/2020 vom 28. Februar 2020, E. 6).

E. 5.5

Vorliegend ist auch im Zivilverfahren unbestritten, dass die provisorische Ausfahrt ohne Vorwegweiser, Wegweiser und Verzögerungstreifen betrieben wurde. Fraglich bleibt, ob dieses der Beklagten zuzurechnende Verhalten eine Sorgfaltspflichtverletzung bzw. einen Werkmangel begründet. Die Prüfung dieser Frage, mithin ob die Beklagte nach den zeitlichen, technischen und finanziellen Gegebenheiten dafür besorgt war, dass die Strasse bei Anwendung gewöhnlicher Sorgfalt ohne Gefahr benützt werden konnte (vgl. BGer 4A_479/2015 vom 2. Februar 2016, E. 6.1), ist einzig dem vorliegenden Zivilverfahren vorbehalten.

E. 6

Grundlagen zur Signalisation einer Autobahnausfahrt / SN 640 885

E. 6.1

Ein- und Ausfahrten (Anschlüsse) mit den Fahrbahnen von Autobahnen werden nach einer nahe gelegenen Ortschaft benannt. Anzubringen sind die Tafel «Ankündigung des nächsten Anschlusses» (4.60) 1000 m vor Beginn des Verzögerungstreifens, der «Vorwegweiser bei Anschlüssen» (4.61) 500 m vor Beginn des Verzögerungstreifens, der «Wegweiser bei Anschlüssen» (4.62) beim Beginn des Verzögerungstreifens und die «Ausfahrtstafel» (4.63) im Scheitel der Ausfahrt (Art. 86 Abs. 1 und 2 SSV). Bei Ausfahrten sind Verzögerungstreifen zu markieren (Art. 90 Abs. 2 SSV).

E. 6.2

Das UVEK kann Weisungen für die Ausführung, Ausgestaltung und Anbringung von Signalen, Markierungen, Leiteinrichtungen, Strassenreklamen und dergleichen erlassen sowie diese und technische Normen als rechtsverbindlich erklären (Art. 115 Abs. 1 SSV). Das Bundesamt für Strassen hat im Jahr 2015 die Weisung "ASTRA 76004", erlassen, wonach für Baustellen kurzer Dauer die Norm SN 640 885, ab dem 01. Januar 2018 vollständig anzuwenden ist (vgl.

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/dokumente-nationalstrassen/standards/weisungen.html>).

- 9 -

E. 6.3

Befinden sich innerhalb der Baustelle Autobahnausfahrten, stellen diese Orte in der Regel ein erhöhtes Unfallrisiko dar, weshalb der Signalisation und Markierung dieser Stellen speziell Beachtung zu schenken ist (SN 640 885 N 27; Urk. 13/2 S. 25; Urk. 20 S. 6). Zu Baustellen kurzer Dauer wird stipuliert, dass der Beschleunigungsbereich bei einer Einfahrt mindestens 120m betragen soll; zu Ausfahrten wird nichts schriftlich definiert (Urk. 13/2 S. 28). Zu Baustellen kurzer Dauer im Ausfahrtsbereich enthält die Norm im Anhang 2 indes eine schematische Darstellung, die sowohl mit einem Vorwegweiser, einem Verzögerungstreifen als auch mit einem Wegweiser signalisiert ist (vgl. Prot. S. 10; Urk. 20 S. 8; Urk. 13/2 S. 88).

E. 7

Werkeigentümerhaftung Die Eigentümerin eines Gebäudes oder eines anderen Werkes haftet nach Art. 58 Abs. 1 OR für den Schaden, den dieses infolge fehlerhafter Anlage, Herstellung oder mangelhaften Unterhalts verursacht. Unter Werken im Sinne der Werkeigentümerhaftung (Art. 58 Abs. 1 OR) sind Gebäude und andere stabile, künstlich

hergestellte, bauliche oder technische Anlagen zu verstehen, die mit dem Erdbo- den, sei es direkt oder indirekt, dauerhaft verbunden sind (BGE 130 III 736 E. 1.1).

Haftungsvoraussetzungen sind das Vorliegen eines Werks, eines Werkei- gentümers, eines Werkmangels, eines widerrechtlich zugefügten Schadens und eines natürlichen sowie adäquaten Kausalzusammenhangs zwischen Mangel und Schaden.

E. 7.1

Werk und Werkeigentümer Dass es sich bei der streitgegenständlichen Autobahnausfahrt um ein im Eigen- tum der Beklagten stehendes Werk im Sinne von Art. 58 OR handelt, ist unbestrit- ten und ohne weiteres erwiesen (vgl. E. 4.3; BGE 130 III 73 E. 1.1).

E. 7.2

Werkmangel

E. 7.2.1

Ob ein Werk im Sinne von Art. 58 Abs. 1 OR fehlerhaft angelegt oder man- gelhaft unterhalten ist, hängt vom Zweck ab, den es zu erfüllen hat. Ein Werk- mangel liegt vor, wenn das Werk beim bestimmungsgemässen Gebrauch keine genügende Sicherheit bietet (BGE 130 III 736 E. 1.3). Diese Grundsätze gelten

- 10 - auch für öffentliche Strassen. Sie müssen wie alle anderen Werke so angelegt und unterhalten sein, dass sie den Benutzern hinreichende Sicherheit bieten. Im Vergleich zu anderen Werken dürfen bezüglich Anlage und Unterhalt von Stras- sen 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 m.w.H.). Es kann vom Strasseneigentümer nicht erwartet werden, jede Strasse so auszugestalten, dass sie den grösstmögli- chen Grad an Verkehrssicherheit bietet. Es genügt, dass die Strasse bei Anwen- dung 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 130 III 736 E. 1.4 S. 743; 129 III 65 E. 1.1 S. 67; Urteil 4A_286/2014 vom 15. Januar 2015 E. 5.3; je mit Hinweisen). Dadurch wird das vom Strasseneigentümer zu ver- tretende Sorgfaltsmass herabgesetzt (BGE 130 III 736 E. 1.4 S. 743; Urteil 4A_286/2014 vom 15. Januar 2015 E. 5.3; je mit Hinweisen). Sodann muss in je- dem einzelnen Fall geprüft werden, ob der Strasseneigentümer nach den zeitli- chen, technischen und finanziellen Gegebenheiten in der Lage war, seine Aufga- be zu erfüllen. Die Frage der Zumutbarkeit von Sicherheitsvorkehrungen wird zudem unterschiedlich beurteilt, je nachdem, ob es sich um eine Autobahn, eine ver- kehrsreiche Hauptstrasse oder einen Feldweg handelt (BGE 130 III 736 E. 1.4). 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). Ein Strassenver- kehrsteilnehmer darf nach dem Gesagten grundsätzlich von einer guten und si- cheren Strasse ausgehen. Das Fehlen einer notwendigen Signalisation kann ei- nen Werkmangel im Sinne von Art. 58 OR darstellen (BGer 4A_479/2015 vom 2. Februar 2016, E. 6.1).

E. 7.2.2

Der Kläger stellt sich im Wesentlichen auf den Standpunkt, auch eine temporäre Autobahnausfahrt bei einer Baustelle kurzer Dauer müsse zwingend immer mit einem Vorwegweiser und einem Wegweiser signalisiert sowie mit einem

- 11 - Verzögerungsstreifen markiert sein. Der Ausfahrtswinkel sei viel zu steil gewesen und er hätte seine Geschwindigkeit erst auf dem Verzögerungsstreifen reduzieren dürfen. Das Ausfahrtsschild (Tafel 4.63) sei die erste Signalisation im Zusammenhang mit dieser Ausfahrt gewesen. Es habe hinter einer etwa zehn Meter breiten Öffnung gestanden, welche durch Entfernen einiger Baken am rechten Strassenrand errichtet worden sei (Urk. 1 S. 8 ff.; Urk. 20 S. 8). Der Nordring sei notorisch einer der meist befahrenen Autobahnabschnitte der Schweiz, weshalb an die korrekte Signalisation hohe Ansprüche zu stellen seien. Hätte sich die temporäre Signalisation der Ausfahrt als unzumutbar erwiesen, hätte sich als Alternative eine Sperrung aufgedrängt (Urk. 1 S. 13 f.). Der Signalisation und Markierung einer Ausfahrt wäre nach SN 640 885 speziell Beachtung zu schenken gewesen, was vorliegend klar nicht der Fall gewesen sei. Nach objektivem Sorgfaltsmassstab liege ein Werkmangel vor. Aus dem eingereichten Baustellenplan gehe sodann hervor, dass bei der einstreifigen Strassenführung auf der Gegenfahrbahn Richtung St. Gallen in Fahrtrichtung Bern keine Ausfahrt Zürich B'._____ vorgesehen gewesen sei. Eine regelmässige Prüfung der vorschriftsmässigen Verkehrsführung habe daher nicht stattgefunden. Das Signal Baustelle sei im Übrigen kein Persilschein für die Vernachlässigung einer korrekten Strassensignalisation. Er habe damit rechnen dürfen, die Ausfahrt mit der signalisierten Höchstgeschwindigkeit gefahrenfrei zu bewältigen, ohne auf der einzigen freien Fahrspur seine Geschwindigkeit massiv reduzieren zu müssen. Ansonsten hätte er die folgenden Fahrzeuge ebenfalls gezwungen, ihr Tempo massiv zu reduzieren. Hinzu seien die wechselnden, schwierigen Lichtverhältnisse gekommen (Urk. 20 S. 6 ff.).

E. 7.2.3

Die Beklagte entgegnet, dass das Vorliegen eines Werkmangels nach objektiven Gesichtspunkten zu beurteilen sei. Es sei unter anderem darauf geachtet worden, die Signalisationsverordnung und SN 640 885 einzuhalten. Der Baustellenbereich sei hinreichend signalisiert worden. Standardmässig würden Vorwegweiser und Wegweiser bei Tunnelanlagen aufgrund des Platzmangels wie im vorliegenden Fall über der Fahrbahn montiert, wobei Vorgaben insbesondere betreffend Tafel- und Schriftgrösse einzuhalten seien. Die tatsächlichen Platzverhältnisse hätten das Errichten mobiler provisorischer Vorwegweiser und Wegweiser mit

- 12 - einer Mindestbreite nicht zugelassen. Angesichts des Vorliegens einer Baustelle von kurzer Dauer seien die Anforderungen an eine Signalisation tiefer als bei einer Dauerbaustelle. Die temporäre Signalisation sei nachts aufgestellt und tagsüber wieder entfernt worden. Als Eigentümerin sei sie aber nicht von ihrer Verkehrssicherungspflicht befreit gewesen. Die Verkehrsteilnehmer müssten auf mögliche, nicht rechtzeitig erkennbare Hindernisse durch entsprechende Signalisation aufmerksam gemacht werden. Da die Strasse nach dem Spurwechsel auf die einspurige Gegenfahrbahn gerade verlaufe, eben, asphaltiert und gut überblickbar sei, seien Vorwegweiser und Wegweiser nicht erforderlich gewesen. Ein unübersichtlicher Schilderwald sei möglichst zu vermeiden. Der C._____-tunnel in Fahrtrichtung Bern sei wegen des Belageinbaus zwischen 20.30 Uhr und 5.00 Uhr vollständig gesperrt gewesen. Zu berücksichtigen seien die Komplexität der Tunnelanierung, der Schichtbetrieb und das vorhandene Raumangebot (Platzmangel). Diesen Umständen Rechnung tragend sei auch im Fehlen des Verzögerungsstreifens keine

Verletzung der Verkehrssicherungspflicht zu orten. Aus SN 640 885 sei kein Anspruch auf einen Verzögerungsstreifen abzuleiten; die Norm sei als Orientierungshilfe, nicht schematisch und starr, sondern verhältnismässig anzuwenden. Das korrekt aufgestellte Signal Baustelle warne vor Arbeiten auf der Fahrbahn und damit verbundenen Hindernissen. Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung sei eine erhöhte Aufmerksamkeit nötig, da in diesem Bereich immer wieder plötzlich unverhofft Hindernisse auf der Fahrbahn oder am Fahrbandrand auftauchen könnten. Allein der Eintritt eines ungünstigen Ereignisses vermöge die Mangelhaftigkeit eines Werkes nicht zu begründen. Verkehrsteilnehmende dürften nur so schnell fahren, dass sie innerhalb der überblickbaren Strecke halten könnten. Hinsichtlich einer möglichen Sperrung der Ausfahrt sei darauf hinzuweisen, dass die Verfügbarkeit der Strasse möglichst uneingeschränkt zu bleiben habe. Es wäre unverhältnismässig gewesen, die provisorische Ausfahrt zu sperren (Urk. 10 S. 3 ff.).

E. 7.2.4

Der Unfall ereignete sich auf dem Nordring und damit einer notorisch vielbefahrenen Autobahn. An die Verkehrssicherungspflichten ist ein entsprechend höherer Massstab anzulegen. Die Signalisationsverordnung schreibt für Autobahnausfahrten einen Vorwegweiser, einen Wegweiser, eine Ausfahrtstafel und

- 13 - einen Verzögerungsstreifen vor (vgl. E. 6.1). Dass davon im Bereich von Baustellen abgesehen werden kann, geht weder aus der Verordnung noch aus SN 640 885 hervor. Der Signalisation und Markierung von Ausfahrten ist vielmehr auch innerhalb Baustellen speziell Beachtung zu schenken (vgl. Urk. 13/2 S. 25). Bei der provisorischen Ausfahrt ohne anderweitige Signalisation, Markierung oder Beleuchtung einzig eine Ausfahrtstafel zu verwenden, verstösst daher gegen die einschlägigen verwaltungsrechtlichen Vorschriften. Wenn die Beklagte mit anderweitigen schematischen Darstellungen auf S. 46 und 51 von SN 640 885 argumentiert (Prot. S. 8; Urk. 13/2), so ist ihr entgegenzuhalten, dass nicht die Signalisation und Markierung der Reduktion und Überleitung eines Fahrstreifens, sondern einer bestehenden Ausfahrt innerhalb der Baustelle zur Debatte steht. Ein Werkmangel liegt vor, wenn das Werk bei bestimmungsgemäsem Gebrauch keine genügende Sicherheit bietet (vgl. Urk. 23 S. 2). Bei bestimmungsgemäsem Gebrauch der Autobahn ist bei einer Autobahnausfahrt erst auf dem Verzögerungsstreifen zu verzögern (vgl. Verhaltensregeln des ASTRA auf Autobahnen:

<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/wissenswertes/knigge/verhaltensregeln.html#424140532> und Urk. 4/14). Das vorliegende angebrachte Signal Baustelle warnt die Verkehrsteilnehmer zwar vor Arbeiten auf der Fahrbahn und damit verbundenen Hindernissen, Unebenheiten und Verengung der Fahrbahn (Art. 9 SSV), nicht aber vor weitgehend fehlender Signalisation und Markierung einer Ausfahrt. Der Kläger musste angesichts dessen nicht mit der angetroffenen provisorischen Ausfahrtsituation rechnen; die Beklagte hätte die Ausfahrt weitergehend signalisieren und markieren oder gegebenenfalls sperren müssen. Offenbar war das Platzieren mobiler Vorwegweiser und Wegweiser zufolge deren Mindestbreite im Tunnel nicht möglich. Inwiefern eine Signalisation über der Fahrbahn unzumutbar war, wird nicht dargetan. In der weitgehend fehlenden Signalisation der provisorischen Ausfahrt besteht damit ein Werkmangel nach Art. 58 Abs. 1 OR. Daran ändern regelmässig stattfindende Bauleitungssitzungen und Prüfungen durch die Kantonspolizei Zürich nichts (vgl. Urk. 23

S. 3).

E. 7.2.5

Die von den Parteien referierte Signalisation zu Beginn der Baustelle erscheint als irrelevant (vgl. Urk. 1 S. 4 f.; Urk. 10 S. 4 f.), zumal nicht einmal der

- 14 - Kläger selbst sie als unfallkausal erachtet (Urk. 1 S. 13). Die von der Beklagten im Verfahren offerierten Beweismittel beziehen sich sodann entweder nicht auf den relevanten und unbestrittenen Sachverhalt (vgl. Urk. 10 S. 5) oder sie sind überhaupt keinen Tatsachenbehauptungen zugeordnet (vgl. Urk. 23 S. 9 i.V.m. Prot. S. 8 f.). Beweisverfügung und Beweisabnahme erübrigten sich daher (vgl. Art. 150 Abs. 1 und Art. 154 ZPO).

E. 7.3

Schaden und Widerrechtlichkeit Der Kläger präzisierte und ergänzte anlässlich der Hauptverhandlung seine Darstellung zum Schaden (vgl. E. 4.5; Urk. 20 S. 18 ff.; Urk. 10 S. 11). Diese Behauptungen blieben unbestritten (Urk. 23 und Prot. S. 8 f.); gleiches gilt für die ursprünglich bestrittenen (vgl. Urk. 10 S. 12) und anlässlich der Hauptverhandlung substantiiert vorgetragene vorprozessuale Anwaltskosten (Urk. 20 S. 30 f.; Urk. 23 und Prot. S. 8 f.). Der Schaden in Höhe von Fr. 5'600.05 und vorprozessuale Anwaltskosten von Fr. 780.85 sind demnach ausgewiesen. Mit der Bejahung des Werkmangels und damit einhergehend der Verletzung von Verkehrssicherungspflichten ist auch die Widerrechtlichkeit begründet (vgl. E. 4.6).

E. 7.4

Natürlicher Kausalzusammenhang

E. 7.4.1

Ein natürlicher Kausalzusammenhang besteht dann, wenn das schädigende Verhalten bzw. hier ein Werkmangel für den eingetretenen Schaden eine notwendige Bedingung bildet (conditio sine qua non), d.h. nicht weggedacht werden könnte, ohne dass auch der eingetretene Erfolg entfiel (vgl. BGE 132 III 715 E. 2.2; 128 III 180 E. 2d). Ob ein natürlicher Kausalzusammenhang gegeben ist, beschlägt die tatsächlichen Verhältnisse (BGE 132 III 715 E. 2.2; 130 III 591 E. 5.3 mit Hinweisen).

E. 7.4.2

Der Kläger führte aus, bei korrekter Signalisation und einem Verzögerungstreifen wäre es nicht zum Unfall gekommen. Er habe nicht mit einer derart mangelhaften Signalisation, fehlendem Verzögerungstreifen und dem steilen Abbiegewinkel rechnen müssen (Urk. 20 S. 30). Die Beklagte bestritt das Vorliegen der natürlichen Kausalität, nahm aber bei ihren Ausführungen keinerlei Bezug auf das Fehlen des Verzögerungstreifens (Urk. 10 S. 11 f.). Dass es bei Vorliegen eines

- 15 - Verzögerungstreifens nicht zu einem Unfall gekommen wäre, ist mithin unbestritten und der natürliche Kausalzusammenhang gegeben.

E. 7.5

Adäquater Kausalzusammenhang

E. 7.5.1

Ein Ereignis hat dann als adäquate Ursache eines Erfolges zu gelten, wenn es nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und nach der allgemeinen Lebenserfahrung an sich geeignet ist, einen Erfolg von der Art des eingetretenen herbeizuführen, der Eintritt des Erfolges also durch das Ereignis allgemein als begünstigt erscheint (BGE 131 III 12 E. 3.2.).

E. 7.5.2

Eine mangelhaft signalisierte und markierte Autobahnausfahrt ist nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und der allgemeinen Lebenserfahrung zweifellos geeignet, den Selbstunfall des Klägers und die daraus resultierenden Aufwandspositionen zu verursachen. Dies umso mehr, als sich der Unfall des Nachts bei Regen zutrug, die Ausfahrt nicht beleuchtet war und der Kläger bis ca. 150 Meter vor der Ausfahrt Lichteinwirkungen von der Baustelle erfuhr (vgl. Urk. 10 S. 12). Die adäquate Kausalität ist damit zu bejahen.

E. 7.5.3

Der adäquate Kausalzusammenhang wird unterbrochen, wenn zu einer an sich adäquaten Ursache eine andere Ursache hinzutritt, die einen derart hohen Wirkungsgrad aufweist, dass erstere nach wertender Betrachtungsweise als rechtlich nicht mehr beachtlich erscheint. Entscheidend ist die Intensität der beiden Ursachen (BGE 130 III 182 E. 5.4; 116 II 519 E. 4b, je mit Hinweisen). Erscheint die eine bei wertender Betrachtung als derart intensiv, dass sie die andere gleichsam verdrängt und als unbedeutend erscheinen lässt, wird eine Unterbrechung des Kausalzusammenhangs angenommen. Für ersatzaufhebende oder reduzierende Umstände, die beim Geschädigten liegen, trifft den Haftpflichtigen die Beweislast (BGE 112 II 439 E. 2; BSK-Kessler OR 44 N 3).

E. 7.5.4

Die Beklagte führte aus, die Darstellung des Klägers, er habe dem Verkehr grosse Aufmerksamkeit geschenkt, sei zweifelhafter Natur, da er während seiner Fahrt im Takt zur Musik gepfiffen habe. Gestützt auf die Einvernahme beim Statthalter sei davon auszugehen, dass der Kläger die Ausfahrtstafel sechs Sekunden, das heisst 115 Meter vor der Kollision gesehen habe. Es sei höchst unglaubwür-

- 16 - dig, wenn der Kläger im vorliegenden Verfahren dartue, er habe das Schild nicht identifizieren können und intensiver nach dem Beginn eines Verzögerungsstreifens gesucht. Der Kläger habe seine Geschwindigkeit nicht angepasst. Insgesamt sei der Unfall eher auf ein Selbstverschulden zurückzuführen als auf eine Sorgfaltspflichtverletzung der Werkeigentümerin (Urk. 10 S. 8).

E. 7.5.5

Es steht anhand der unbestrittenen Sachdarstellung der Beklagten zur Videoaufzeichnung fest, dass die Ausfahrtstafel sechs Sekunden vor der Kollision ersichtlich war (vgl. Urk. 10 S. 8; Urk. 4/9 S. 3). Dem Aspekt der Ortskundigkeit des Klägers (Urk. 10 S. 8) kommt dabei keine entscheidende Bedeutung zu, da sich die Verkehrssituation angesichts der Streckenführung auf der Gegenfahrbahn neu präsentierte (vgl. Urk. 1 S. 5 f.). Dass der Kläger die Ausfahrtstafel sechs Sekunden vor der Kollision effektiv sah, als solche erkannte und daraus hätte folgern können, vor dem Schild müsse eine Direktausfahrt sein, zumal die Ausfahrtstafel die Ausfahrt und nicht einen Verzögerungsstreifen markiert, wurde vom Kläger bestritten (Urk. 20 S. 13). Auch wenn der Kläger im vorliegenden Verfahren behauptete, er habe die fragliche Tafel aufgrund der Distanz und der Lichtverhältnisse noch nicht erkennen können (Urk. 1 S. 6), und im Strafverfahren teilweise dahingehend

aussagte, er habe das Schild zwar gesehen, indes ein anderes erwartet, mithin sich über die Bedeutung des Schildes geirrt (vgl. Urk. 23 S. 6), so ist darin entgegen der Beklagten kein gravierender Widerspruch oder eine von nachträglichen Überlegungen beeinflusste Darstellung (vgl. Urk. 23 S. 5 ff.) zu sehen, die sich vorliegend zum Nachteil des Klägers auswirkte. Der Kläger vertraute auf und erwartete die übliche Signalisation und Markierung einer Autobahnausfahrt, was er durfte. Für beide Konstellationen (Nichterkennen wie Irrren) ist ein schweres, den Kausalzusammenhang unterbrechendes Selbstverschulden nicht erstellt.

E. 7.6

Fazit Damit wird die Beklagte dem Kläger aus der Werkeigentümerhaftung ersatzpflichtig.

- 17 -

E. 8

Haftungsquote

E. 8.1

Wird ein Motorfahrzeug aufgrund eines mangelhaften Werkes in einen Strassenverkehrsunfall verwickelt, so haftet der Motorfahrzeughalter nach Art. 58 Abs. 1 SVG für den am Werk entstandenen Schaden und der Werkeigentümer nach Art. 58 OR für den vom Motorfahrzeughalter erlittenen Schaden. Es liegt somit eine Haftungskollision zwischen der Gefährdungshaftung des Motorfahrzeughalters und der einfachen Kausalhaftung des Werkeigentümers vor. Bei der haftpflichtrechtlichen Beurteilung solcher Haftungskollisionen geht es um die Aufteilung des Gesamtschadens auf die verschiedenen, haftpflichtrechtlich relevanten (Teil-)Ursachen bzw. auf die dafür verantwortlichen Personen. Für die Vorannahme dieser Aufteilung stehen als Kriterien einerseits die effektive Betriebsgefahr des unfallbeteiligten Motorfahrzeugs (Art. 58 Abs. 1 SVG; massgebend sind dabei Gewicht & Geschwindigkeit) sowie andererseits das Selbstverschulden des Motorfahrzeughalters bzw. die objektive Unregelmässigkeit bei der einfachen Kausalhaftung im Vordergrund (vgl. BGE 108 II 51 E. 5a; Probst, Haftungskollisionen bei Strassenverkehrsunfällen – alte und neue Perspektiven, in: Strassenverkehrsrechts-Tagung 21. Juni 2018, S. 25 ff., 38).

E. 8.2

Der Kläger stellte sich auf den Standpunkt, ihn treffe kein Selbstverschulden; es treffe ihn jedoch die Betriebsgefahr, weshalb analog BGer 4A_479/2015 eine Kürzung seines Anspruches um 25 % vorzunehmen sei (Urk. 1 S. 14 f.; Urk. 20 S. 31 f.)

E. 8.3

Die Beklagte entgegnete, dass die Betriebsgefahr nach Art. 58 SVG der Gefährdungshaftung zuzuordnen sei. Der Kläger habe wegen der von ihm zu vertretenden Betriebsgefahr einen Teil des Schadens selbst zu tragen, soweit nicht ihr Verschulden die einzige adäquate Schadensursache darstelle. Ausgehend vom bundesgerichtlichen Leitentscheid und der herrschenden Lehre hänge die zu tragende Haftungsquote des Werkeigentümers von der Natur des betreffenden Werkmangels ab. Ein allfälliger Werkmangel sei aber für den gewöhnlichen Strassenverkehr bedeutungslos gewesen; das Ausmass des Sachschadens müsse hauptsächlich dem dargelegten fahrtechnisch falschen

Verhalten des Klägers an-

- 18 - gelastet werden. Eine Aufteilung des Schadens von 9/10 zu 1/10 zu Lasten des Klägers erscheine als gerechtfertigt (Urk. 10 S. 13).

E. 8.4

Der Kläger fuhr einen VW T4, mithin ein Nutzfahrzeug, also ein erheblich schwereres Fahrzeug (vgl. Urk. 22/24) als das Motorrad, das dem Sachverhalt von BGer 4A_479/2015 zugrunde lag. Daher ist auch die Betriebsgefahr vorliegend höher zu gewichten. Ferner erscheint auch die objektive Unregelmässigkeit des Werkmangels als erheblich, wurde doch mehrfach von der vorgeschriebenen Signalisation und Markierung abgewichen und die Ausfahrt zudem in einem steilen Winkel von der Fahrbahn weggeführt. Aufgrund des in E. 7.5.5. Dargelegten ist ferner von einem leichten Selbstverschulden des Klägers auszugehen, hätte doch das Ausfahrtsschild als solches frühzeitiger erkannt werden können. Ein Verschulden der Beklagten wurde nicht behauptet. Insgesamt rechtfertigt es sich unter diesen Umständen, die Haftungsquote auf 50 % festzusetzen.

E. 8.5

Entsprechend ist die Beklagte zu verpflichten, dem Kläger Fr. 2'800.05 (50 % von Fr. 5'600.05) zzgl. Zins zu 5 % seit dem 15. Mai 2018 zu bezahlen. Das Zinsbegehren blieb unbestritten (Urk. 1 S. 15; Urk. 10). In Anlehnung an BGE 113 II 323 E. 7 erscheint es angesichts der Anpassung der Haftungsquote unter Zugrundelegung eines leichten Selbstverschuldens des Klägers ferner gerechtfertigt, die vorprozessualen Anwaltskosten um einen Viertel zu kürzen. Damit ist die Beklagte weiter zu verpflichten, dem Kläger unter diesem Titel Fr. 585.65 zu bezahlen. Im Übrigen ist die Klage abzuweisen.

E. 9

Kosten- und Entschädigungsfolgen

E. 9.1

Ausgangsgemäss würden grundsätzlich die Beklagte zu zwei Dritteln und der Kläger zu einem Drittel kostenpflichtig (Art. 106 Abs. 1 ZPO). Da gemäss § 200 lit. a GOG dem Kanton in Zivilverfahren keine Gerichtskosten auferlegt werden, gilt die Kostenfreiheit auch für die Beklagte (vgl. Art. 116 Abs. 2 ZPO). Der Anteil der Beklagten der auf Fr. 1'050.– festzusetzenden Gerichtsgebühr (vgl. § 2, § 4 Abs. 2 sowie § 10 GebV OG vom 8. September 2010) ist daher auf die Staatskasse zu nehmen.

- 19 -

E. 9.2

Die Kostenfreiheit gemäss § 200 lit. a GOG gilt nur für die Gerichtskosten, nicht auch für die Parteienschädigung (Hauser/Schweri/Lieber, GOG-Kommentar, § 200 N 4). Eine solche ist beantragt (Urk. 1 S. 2) und dem Kläger im reduzierten Umfang eines Drittels zulasten der Beklagten zuzusprechen. Sie ist, ausgehend vom Streitwert von Fr. 4'980.85 und des in Bezug dazu höheren notwendigen zeitlichen Aufwands in Anwendung von § 2 Abs. 1, § 4 Abs. 1 und 2 sowie § 11 Abs. 1 und 2 AnwGebV auf Fr. 600.– (inklusive 7,7% Mehrwertsteuer) festzusetzen. Es wird erkannt:

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