

# ZH\_OBERGERICHT LI210001 vom 6. Dezember 2024

ZH Obergericht, 2024-12-06, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh\\_obergericht\\_LI210001](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_obergericht_LI210001)

FR: ZH\_OBERGERICHT LI210001 du 6 décembre 2024

IT: ZH\_OBERGERICHT LI210001 del 6 dicembre 2024

## Erwägungen

### E. 1

Am 15. Juli 2021 (Datum Poststempel, eingegangen am 16. Juli 2021) reichte die Klägerin beim Bezirksgericht Zürich unter Beilage der Klagebewilligung des Friedensrichteramtes der Stadt Zürich, Kreise ... und ..., vom 1. Juni 2021 die vorliegende Klage ein (Urk. 2 und Urk. 5/1/1). Nachdem die Beklagte in ihrer nichteinlässlichen Klageantwort vom 1. November 2021 die Einrede der sachlichen und funktionellen Unzuständigkeit des Bezirksgerichts Zürich erhoben hatte (Urk. 5/3 S. 2), zog die Klägerin ihre Klage mit Eingabe vom 11. November 2021 unter Vorbehalt der Wiedereinbringung beim zuständigen Gericht zurück (Urk. 5/2 S. 2; Urk. 5/3 S. 2). Mit Verfügung des Bezirksgerichts Zürich, 10. Abteilung - Einzelgericht, vom 29. November 2021 wurde das Verfahren als durch Rückzug erledigt abgeschrieben (Urk. 5/3).

### E. 1.1

Die Hauptklage hat einen Streitwert von Fr. 30'000.–. Der Streitwert der Widerklage, der nebst den Fr. 30'000.– der Hauptklage den weiteren Schaden aus der Zerstörung des Autobusses sowie weitere Schadenspositionen in unbekannter Höhe (Betriebsausfall, ausserprozessuale Anwaltskosten etc.) beschlägt (Urk. 15 S. 6 mit Verweis auf Urk. 2 S. 8), wird von den Parteien nicht beziffert.

### E. 1.2

Gemäss Art. 91 Abs. 1 ZPO wird der Streitwert durch das Rechtsbegehren bestimmt. Lautet das Rechtsbegehren nicht auf eine bestimmte Geldsumme, so setzt das Gericht gemäss Art. 91 Abs. 2 ZPO den Streitwert fest, sofern sich die Parteien darüber nicht einigen oder ihre Angaben offensichtlich unrichtig sind.

### E. 1.3

Da vorliegend nicht bekannt ist, ob die weiteren von der Klägerin genannten Schadenspositionen (Betriebsausfall, ausserprozessuale Anwaltskosten etc.) überhaupt existieren oder ob sie lediglich prophylaktisch genannt wurden und da sich die Haupt- und die Widerklage im Betrag von Fr. 30'000.– gegenseitig aus-

- 26 - schliessen, rechtfertigt es sich, vom von der Klägerin genannten Wert des Autobusses im Unfallzeitpunkt von EUR 120'000.– (Urk. 2 S. 8) auszugehen. Dies entspricht zum Mittelwertkurs Devisen EUR/CHF von 1.08420 am Tag der Klageeinleitung, dem 15. Juli 2021, Fr. 130'104.–. 2. Ausgehend vom genannten Streitwert und unter Berücksichtigung dessen, dass zwar ein Mehraufwand durch das Haupt- und Widerklageverfahren mit doppeltem Schriftenwechsel entstand, dem aber der Verzicht der Parteien auf die Durchführung der Hauptverhandlung gegenübersteht, ist die Gerichtsgebühr in Anwendung von § 2 sowie § 4 Abs. 1 und 2 GebV OG auf Fr. 10'000.–

festzusetzen und der unterliegenden Klägerin aufzuerlegen. Sie ist mit dem von der Klägerin geleisteten Kostenvorschuss von Fr. 4'000.– zu verrechnen; der Mehrbetrag ist der Klägerin von der Gerichtskasse in Rechnung zu stellen. 3. Ferner hat die Klägerin der Beklagten aufgrund ihres Unterliegens antrags- gemäss eine angemessene Parteientschädigung zu entrichten, deren Höhe in Anwendung von § 2 Abs. 1, § 4 Abs. 1 und 2 sowie § 11 Abs. 1 und 2 AnwGebV auf Fr. 18'000.– (inkl. 7,7% MWSt. für Leistungen bis zum 31. Dezember 2023 und 8,1% MWSt. für Leistungen ab dem 1. Januar 2024) festzulegen ist. Es wird erkannt:

#### **E. 1.4**

Gemäss Art. 49 NSG sind Autobahnen so zu unterhalten und zu betreiben, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet ist. 2. Parteistandpunkte

#### **E. 1.27**

("Lichtsignal") wiederholt worden. Neben der konformen Signalisation der Höchstgeschwindigkeit sei sowohl 500 Meter vor als auch unmittelbar bei der Ab- baustelle mittels "Distanztafel" (SSV 5.01) und Informationshinweis SSV 4.77 ("Anzeige der Fahrstreifen") deutlich auf den Fahrstreifenabbau hingewiesen wor- den. Darüber hinaus sei auch die Markierung des relevanten Streckenabschnittes in keinem Widerspruch zur Signalisation gestanden. Die Fahrstreifentrennung sei durchgehend mittels "Leitlinie" (SSV 6.03) markiert gewesen. Der Fahrbahnrand sei beidseitig, auch entlang der Öffnung für Unterhalts- und Blaulichtfahrzeuge im Bereich des Autobahnstummels, durch eine durchgehende Randlinie korrekt ge- kennzeichnet gewesen. Die Signalisation und Markierung des vorliegend relevan- ten Strassenabschnitts hätten den Vorgaben gemäss SSV, den relevanten VSS Normalien und den ASTRA Anordnungen entsprochen. Die signalisierte Höchst- geschwindigkeit von 60 km/h sei normenkonform und gut sichtbar gewesen und habe im Einklang mit der horizontalen und vertikalen Strassenführung gestanden. Die Trennung zwischen Autobahn und Rampe sei mittels Anpralldämpfer gemäss VSS-Normalie 640 561 geschützt gewesen, der aber nicht über die Tatsache hin- weggetäuscht habe, dass es sich weder um eine Verzweigung noch um eine Aus- fahrt handle, da der Verkehr nur in eine Richtung weitergeführt werde. Dies sei ebenfalls dank der durchgehenden Randlinie (SSV 6.15) klar ersichtlich gewesen. Die sich ausserhalb der Fahrbahn befindliche Fläche des Autobahnstummels habe dementsprechend nicht zusätzlich signalisiert werden müssen. Die vorhan- dene Wegweisung sei ausreichend gewesen. Darüber hinaus hätten auch die auf der rechten Seite der Fahrbahn aufgestellten Beleuchtungskandelaber deutlich gemacht, dass diese leicht nach rechts verläuft (Urk. 15 S. 7-15, S. 28 und S. 39 f.; Urk. 32 S. 7). Am tt.mm.2018 um 4.06 Uhr hätten winterliche Verhältnisse ge- herrscht. Die Sichtverhältnisse seien schlecht gewesen. Die Fahrbahn sei schneebedeckt und vereist gewesen und das Verkehrsaufkommen rund um den Unfallzeitpunkt relativ schwach; ein vorausfahrendes Fahrzeug habe sich wenige Meter vom verunfallten Autobus entfernt befunden (Urk. 15 S. 15-17, S. 33, S. 41 und S. 47; Urk. 32 S. 8). Die linke, den Fahrbahnrand entlang der Öffnung für Un-  
- 19 -  
terhalts- und Blaulichtfahrzeuge im Bereich des Autobahnstummels markierende Randlinie sei trotz hoch winterlicher Verhältnisse und schneebedeckter Fahrbahn mindestens teilweise sichtbar gewesen (Urk. 15 S. 16, S. 38, S. 40 f. und S. 47; Urk. 32 S. 7 f. und S. 21 f.; vgl. auch Urk. 15 S. 30); wären die horizontalen Mar- kierungen nicht sichtbar gewesen, hätte der Fahrer seine Fahrweise an diese Ver- hältnisse anpassen

müssen, was er aber offensichtlich nicht getan habe (Urk. 15 S. 47). Dass sich bei den damals herrschenden Verhältnissen Eis unter dem Schnee gebildet habe, stelle eine Selbstverständlichkeit dar (Urk. 15 S. 41). Das relevante Strassenperimeter, das trotz hohem Verkehrsaufkommen keinen Unfall- schwerpunkt mit besonderem Gefährdungspotential dargestellt habe, sei normen- konform und gut sichtbar signalisiert und markiert gewesen, was dessen Mängel- freiheit indiziere (Urk. 15 S. 28 f. und S. 35 f.). Die Klägerin werfe ihr vor, keine überobligatorischen optischen Massnahmen im Voraus getroffen zu haben, obwohl nach der Lebenserfahrung mit einem Unfall an besagter Stelle nicht habe gerechnet werden müssen und die relevante Strecke keinen Unfallschwerpunkt (USP) gemäss VSS-Norm (2015) SN 641 724 resp. keine besondere Gefahren- quelle darstelle (Urk. 15 S. 10, S. 34, S. 40, S. 45 und S. 48). Die nach dem Unfall primär zur Sicherstellung der Instandstellungsarbeiten getroffenen Massnahmen dienten heute lediglich einer zusätzlichen optischen Unterstützung im Sinne einer überobligatorischen Optimierung. Gemäss Experten wären die nicht verankerten Triblock-Elemente nicht nötig. In keinen Normalien oder Richtlinien werde die Nut- zung solcher Elemente vorgeschrieben (Urk. 15 S. 30 und S. 43; vgl. auch Urk. 32 S. 7 f.). Ferner bestreitet die Beklagte, dass der Lenker des Autobusses "wegen der schneebedeckten Fahrbahn" nicht bemerkt habe, dass die Fahrbahn beim Autobahnende rechts wegführe (Urk. 15 S. 38). Sie argumentiert, die klägerische, unbelegte Vermutung, die linke Trennwand hätte dem Lenker des Autobusses op- tisch suggeriert, die Autobahn würde Richtung Autobahnstummel weiterführen, werde durch dessen Aussagen, aber auch durch die Konstellation der auf der rechten und linken Seite der Fahrbahn aufgestellten Beleuchtungskandelaber wi- derlegt (Urk. 32 S. 4, S. 12 f. und S. 16 ff.).

- 20 -

## **E. 2**

Mit Eingabe vom 7. Dezember 2021 (Datum Poststempel, eingegangen am 8. Dezember 2021) reichte die Klägerin die beim Bezirksgericht Zürich erhobene und vor jenem Gericht zurückgezogene Klage im Original und mit den Original- Beilagen beim Obergericht des Kantons Zürich ein (Urk. 1; Urk. 2; Urk. 3; Urk. 5/1/4/3-21). Der mit Verfügung vom 13. Dezember 2021 verlangte Vorschuss für die Gerichtskosten in Höhe von Fr. 4'000.– wurde fristgerecht geleistet (Urk. 6;

- 4 - Urk. 7). Mit Verfügung vom 4. März 2022 wurde der Beklagten Frist für die Erstat- tung der Klageantwort angesetzt (Urk. 9). Die Klageantwort wurde innert erstreck- ter Frist mit Eingabe vom 23. Mai 2022 erstattet (Urk. 10; Urk. 15). Gleichzeitig er- hob die Beklagte eine negative Feststellungswiderklage gegen die Klägerin (Urk. 15 S. 2). Mit Verfügung vom 25. August 2022 wurde der Klägerin Frist zur Erstattung der schriftlichen Replik und Widerklageantwort angesetzt (Urk. 21). Diese wurde mit Eingabe vom 6. Oktober 2022 innert erstreckter Frist erstattet (Urk. 23 und 24). Die schriftliche Duplik und Widerklagereplik erstattete die Be- klagte innert der ihr mit Verfügung vom 29. November 2022 angesetzten, zweimal erstreckten Frist mit Eingabe vom 20. Februar 2023 (Urk. 28; Urk. 29; Urk. 30; Urk. 32). Mit Eingabe vom 15. Mai 2023 erstattete die Klägerin die Widerklagedu- plik, für die ihr mit Verfügung vom 21. April 2023 Frist angesetzt worden war (Urk. 36; Urk. 37). Mit Verfügung vom 5. Oktober 2023 wurde das Doppel der Widerkla- geduplik samt Beilage der Beklagten zugestellt. Gleichzeitig wurde den Parteien Frist angesetzt, um dem Gericht bekannt zu geben, ob sie auf die Durchführung der Hauptverhandlung verzichten und die Durchführung einer Vergleichsverhand- lung

befürworten (Urk. 41). Mit Eingabe vom 10. Oktober 2023 teilte die Klägerin mit, dass sie auf die Durchführung der Hauptverhandlung verzichte und die Durchführung einer Vergleichsverhandlung befürworte (Urk. 42). Die Beklagte ihrerseits teilte mit Eingabe vom 12. Oktober 2023 mit, dass sie an der Durchführung der Hauptverhandlung festhalte und die Ansetzung einer angemessenen Frist zur schriftlichen Stellungnahme zur Widerklageduplik vor Durchführung der Hauptverhandlung beantrage, sowie dass sie im heutigen Verfahrensstadium an der Durchführung einer Vergleichsverhandlung nicht interessiert sei (Urk. 44). Mit Verfügung vom 24. Oktober 2023 wurde der Beklagten Frist zur Stellungnahme zur Widerklageduplik angesetzt (Urk. 45). Diese erstattete die Beklagte innert zweimal erstreckter Frist mit Eingabe vom 30. November 2023 (Urk. 46; Urk. 47; Urk. 48). Mit Eingabe vom 31. Mai 2024 kam die Beklagte auf die Erklärung vom 12. Oktober 2023 zurück und teilte mit, dass sie (wie die Klägerin) auf die Durchführung einer Hauptverhandlung verzichte, ohne damit auf ein (allfälliges) Beweisverfahren resp. eine Stellungnahme zu einem (allfälligen) Beweisergebnis zu verzichten, und mit der Durchführung einer Vergleichsverhandlung einverstanden zu

- 5 - sein (Urk. 51). Am 4. Juni 2024 reichte die Beklagte eine weitere Eingabe mit Beilagen ein (Urk. 52, Urk. 53; Urk. 54/1-3). Diese wurden der Klägerin mit Verfügung vom 18. Juni 2024 zur Kenntnisnahme zugestellt (Urk. 56). Am 20. September 2024 reichte die Beklagte nochmals eine Eingabe samt Beilagen ein (Urk. 57; Urk. 58; Urk. 59/1-3), welche der Klägerin am 24. September 2024 übermittelt wurden (Urk. 57). Am 9. Oktober 2024 reichte die Klägerin eine Eingabe ein, die der Beklagten am 17. Oktober 2024 übermittelt wurde (Urk. 62). Weitere Eingaben erfolgten nicht. Die am 29. Oktober 2024 von einer Gerichtsdelegation durchgeführte Vergleichsverhandlung, zu der die Parteien am 4. September 2024 vorgeladen worden waren (Urk. 56), endete ergebnislos (Prot. S. 19 f.).

### **E. 2.1**

Die Klägerin macht zur Begründung ihrer Klage im Wesentlichen Folgendes geltend: Die Strassenverhältnisse auf dem relevanten Autobahnabschnitt B.\_\_\_\_\_ seien im Unfallzeitpunkt hochwinterlich und ausserordentlich schlecht gewesen. Es habe leicht geschneit, die Fahrbahn und der Autobahnstummel seien schneebedeckt gewesen und es seien zwei Räumungsfahrzeuge im Einsatz gestanden, die sich hinter dem Autobus befunden hätten, wobei die Strasse schneebedeckt geblieben sei. Die Sichtverhältnisse seien aber nicht derart schlecht gewesen, dass fast nichts mehr habe gesehen werden können. Wegen der schneebedeckten Fahrbahn habe der Lenker des Autobusses beim Autobahnende in Zürich nicht

- 14 - gemerkt, dass die Fahrbahn rechts wegführe, und sei geradeaus weitergefahren. Als er sich der Gefahr bewusst geworden sei, habe er zweimal gebremst. Der Autobus sei dennoch mit der Mauer kollidiert. Zwei Insassen des Autobusses seien verstorben, weitere seien verletzt worden. Am Autobus sei ein Totalschaden entstanden (Urk. 2 S. 3 ff. und S. 11; Urk. 24 S. 6). Die B.\_\_\_\_\_ zweige im fraglichen Bereich rechts ab. Der Stummel sei die geradlinige Fortsetzung der B.\_\_\_\_\_. Optisch sei die Abfahrt auf der linken Seite nur durch eine Sicherheitslinie markiert gewesen. Bauliche Massnahmen (Absperrmassnahmen) seien nicht vorhanden gewesen. Ebenso hätten Warnlichter oder andere spezielle optische Hinweise, dass ultimativ die Abfahrt von der Autobahn genommen werden müsse, gefehlt. Der Stummel sei links durch eine Lärmschutzwand unterteilt, die ca. 9,5 Meter vor dem Stummel ende. Zur Unfallzeit sei die Autobahn nur durch die Strassenleuchten beleuchtet gewesen. Ansonsten sei es dunkel gewesen. Unter dem Schnee

auf der Fahrbahn und dem Stummel habe sich Eis gebildet. Die weisse Sicherheitslinie, welche den linken Rand der Strasse markiert habe, habe man durch den Schnee auf der Fahrbahn nicht sehen können. Das Verkehrsaufkommen sei schwach gewesen. Der Fahrer des Autobusses habe die bisherige Geschwindigkeit nur deshalb nicht verlangsamt, weil er, auch bedingt durch die schützende Trennwand auf der linken Seite, welche ihm vorgegaukelt habe, der Autobahn zu folgen, der irrigen Annahme gewesen sei, er befinde sich weiterhin auf der Autobahn. Unmittelbar nach dem Unfallereignis habe die Beklagte Sicherheitsmassnahmen angeordnet. Die Massnahmen seien am tt/tt.mm.2018 durchgeführt worden. Die Einfahrt zum Stummel sei grösstenteils, auf einer Strecke von ca. 91 Meter, mit Jersey-Elementen abgetrennt worden. Nur eine Einfahrt von ca. 23 Meter zum Stummel sei offen geblieben, damit die Räumungsfahrzeuge dennoch den Stummel befahren könnten. Diese Abtrennung bestehe bis heute (Urk. 2 S. 3-7 und S. 11; Urk. 24 S. 9 ff.). Die Streckenführung im relevanten Autobahnabschnitt sei eigenwillig und das Gefährdungspotential des Autobahnstummels sei beträchtlich. Die C. \_\_\_\_\_ sei direkt über der L. \_\_\_\_\_ gebaut. Sie ende abrupt, und unausweichlich müsse die Abzweigung rechts hinunter genommen werden. Nichts habe auf das erhebliche Ge-

- 15 - fahrpotential hingedeutet. Der Stummel ende nicht einfach im Niemandsland auf der grünen Wiese, wo das Durchbrechen der Abschränkung ein Weiterfahren auf eine Wiese zur Folge hätte. Hier werde der Stummel abrupt durch eine Mauer und ein Geländer gestoppt. Der Stummel sei kurz, was einen entsprechend kurzen Bremsweg verlange, und es seien darauf keine weiteren Elemente (Fässer etc.) als Warnhinweise aufgestellt worden. Die Mauer und das Geländer seien ca. 1 bis 1.2 Meter hoch. Nach der Mauer betrage die Sturzhöhe zur L. \_\_\_\_\_ 15 Meter. Weil nicht verlangt werden könne, dass ein falsches Einspuren sofort bemerkt werde, müsse angesichts der geringen Länge des Stummels damit gerechnet werden, dass ein Fahrzeug nicht vor dem Ende des Stummels gebremst werden könne. Dies gelte erst recht bei schlechten Strassenverhältnissen, wenn sich Schnee und Eis auf der Fahrbahn bildeten. Diese verschiedenen Elemente (kurzer Stummel, ungekennzeichnete Mauer mit Geländer, naheliegende Möglichkeit eines Sturzes über die Mauer und das Geländer mit einer Höhe von 1 bis 1,2 Meter sowie die Absturzhöhe von 15 Meter) beinhalteten für sich alleine und erst recht insgesamt ein erhebliches Gefährdungspotential (Urk. 2 S. 10). Je frequenter eine Strasse sei, umso höher seien die generellen Sicherheitsanforderungen zu stellen. Die B. \_\_\_\_\_ habe ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Insbesondere verkehrten darauf auch viele ortsunkundige Personen. Diese würden die eigenwillige Streckenführung, wonach das Viadukt abrupt ende und unabdingbar die Abzweigung nach rechts genommen werden müsse, nicht kennen. Solches erheische Sicherungsmassnahmen, welche über eine Signalisation hinausgingen. Der Beklagten habe die Tatsache bewusst sein müssen, dass bei Schneefall die Markierung nicht mehr oder nur schwach sichtbar sein könnte, und damit die Gefahr, die Abzweigung nicht zu bemerken, beträchtlich erhöht gewesen sei (Urk. 2 S. 10 f.). Die Fortsetzung der Autobahn und die Abfahrt bildeten zusammen auf einer Länge von über 115 Meter eine grosse Fläche. Auf der Höhe der Verzweigung, beim Anpralldämpfer, betrage die Breite mindestens 25 Meter. Zur Unfallzeit sei diese eine einzige weisse Fläche gewesen. Hinzu sei der Umstand gekommen, dass es zwar dunkle Nacht gewesen sei, die Unfallstelle aber durch die Strassenlampen erleuchtet gewesen sei. Der Schnee habe das Licht reflektiert, so dass die Randlinie nicht erkennbar gewesen sei (Urk. 24 S. 5 f. und

- 16 - S. 15). Die Strassenverhältnisse seien nicht gut, aber für schweizerische Verhältnisse auch nicht aussergewöhnlich gewesen. Morgens um 4.00 Uhr müsse in der Winterzeit immer mit schneebedeckter Fahrbahn und Schneefall gerechnet werden. Die Gefahr für das Verpassen der Abzweigung sei auch durch das schwache Verkehrsaufkommen erhöht gewesen. Bei dichtem Verkehrsaufkommen würden die vorausfahrenden Fahrzeuge resp. in der Nacht die Rückleuchten der anderen Fahrzeuge die generelle Richtung auf die Abfahrtsrampe anzeigen. Wenn aber kein Verkehrsaufkommen herrsche (Sonntagmorgen 04.00 Uhr), sei ein Fahrzeuglenker ganz auf die Markierung und Signalisation angewiesen. Dies erhöhe die Unfallgefahr. Zudem sei zu berücksichtigen, dass der Beklagten habe bekannt sein müssen, dass sich am fraglichen Ort Unfälle mit erheblichem Schädigungspotential ereignen können. Die bisherigen schweren Unfälle seien der Beklagten bekannt gewesen, und die Kantonspolizei Zürich habe sie auf das Gefahrenpotential aufmerksam gemacht. Die am zweiten Tag nach dem Unfall ausgeführten Sicherheitsmassnahmen seien weder technisch noch finanziell aufwändig; mit dem Versetzen von einfachen Elementen habe der Stummel klar und eindeutig und ohne grossen Zeitaufwand kostengünstig von der Fahrbahn abgegrenzt werden können (Urk. 2 S. 11). Sie seien nicht bloss eine optische, sondern eine massive bauliche Massnahme zur Unterstützung der Verkehrsführung (Urk. 24 S. 4 f.). Auffallend sei auch, dass der Stummel nicht bloss nicht durch bauliche Elemente, sondern auch nicht farblich oder mit Markierungen besonders gekennzeichnet worden sei. So hätte der Stummel mit einer Farbe oder mit Markierungen am Boden deutlich gekennzeichnet werden können, damit bei aperen Strassenverhältnissen sofort erkannt werden könne, dass die Fahrbahn verlassen werde. Ebenso hätte mit Querrillen auf der Seitenlinie ein akustisches Signal gesetzt werden können. Eine allfällige korrekte Signalisation sage noch nicht aus, ob eine Strasse auch baulich sicher sei und kein Werkmangel gemäss Art. 58 OR vorliege (Urk. 24 S. 4). Weil die Fortsetzung der B'\_\_\_\_\_ nicht vollendet worden sei, müsse nun abgebremst und die Autobahn in einer nach rechts unten gehenden Abfahrt verlassen werden. Die natürliche Fortsetzung der Autobahn über die L.\_\_\_\_\_ werde durch die Trennwand zur Gegenfahrbahn unterstützt. Diese Trennwand begrenze zuerst

- 17 - die Fahrbahn. Sobald die Abfahrt nach rechts abzweige, folge die Trennwand nicht der Abfahrt, sondern der geplanten Autobahn und ende kurz vor dem Stummel. Die Trennwand suggeriere somit optisch, dass die Autobahn Richtung Stummel weiterführe (Urk. 24 S. 3 f.). Der Werkmangel habe darin bestanden, dass aufgrund des hohen Gefährdungspotentials (kurzer Stummel, hohe Sturzhöhe, hohes Verkehrsaufkommen, ständige Möglichkeit winterlicher Strassenverhältnisse, welche die Randlinien und andere Bodenmarkierungen verdeckten, vorangegangene schwere Unfälle) offensichtlich gewesen sei, dass es baulicher Massnahmen bedurft habe, um die Fortsetzung der Autobahn, welche in einem Autobahnstummel ende, von der Abfahrt abzugrenzen. Sodann habe die Trennwand zur Gegenfahrbahn dazu verleitet, dieser zu folgen, weil dies die Abgrenzung der natürlichen Fortsetzung der Autobahn darstelle (Urk. 24 S. 12). Entscheidend sei nicht, ob ein Verschulden des Fahrzeuglenkers vorliege, sondern, ob der Werkigentümer das Nötige und Machbare veranlasst habe, um diese bestehende Gefahr zu eliminieren oder zu minimieren (Urk. 24 S. 16). Kausale Ursache des Unfalls sei die mangelnde bauliche Trennung des Autobahnstummels von der Abfahrt gewesen. Hätte es dort Jersey-Elemente gehabt, hätte der Fahrer nicht geradeaus fahren können (Urk. 24 S. 10). Diese dienten der Verkehrslenkung und verhinderten das versehentliche Befahren des Stummels (Urk. 24 S. 17). Weil bauliche Massnahmen gefehlt hätten, sei der

Unfallverursacher falsch auf den Autobahnstummel geleitet worden (Urk. 24 S. 11).

## **E. 2.2**

Die Beklagte bestreitet, dass der Autobahnstummel die geradlinige Fortsetzung der B.\_\_\_\_\_ sei, die Streckenführung im relevanten Streckenabschnitt eigenwillig gewesen sei, die C.\_\_\_\_\_ abrupt ende und der Stummel kurz sei (Urk. 15 S. 39 und S. 45 ff.; Urk. 32 S. 4 und S. 21), und stellt sich auf den Standpunkt, dass die zum Unfallzeitpunkt bestehende Signalisation und Markierung des betroffenen Autobahnabschnitts mit den damals geltenden Gesetzen, Verordnungen, Richtlinien und Normalien konform gewesen sei (Urk. 15 S. 15; Urk. 32 S. 5 und S. 16). Zur Begründung führt sie zusammengefasst aus, dass die signalisierte Höchstgeschwindigkeit ab km ... bis Ortsbeginn 60 km/h betragen habe, was mittels zwei seitlichen Verhaltenshinweisen SSV 4.02 ("Ende der Autobahn") normenkonform signalisiert gewesen sei. Bei km ... sei die maximal zulässige Geschwindigkeit von 60 km/h durch zwei Überkopfwegweiser mit Fahrstreifenaufteilung nach "I.\_\_\_\_\_/M.\_\_\_\_\_" und "N.\_\_\_\_\_/O.\_\_\_\_\_" und Gefahrensignal SSV

## **E. 2.3**

Für die Widerklage, die sich auf denselben Sachverhalt abstützt wie die Klage, ergibt sich die örtliche Zuständigkeit der zürcherischen Gerichte aus Art. 6 Ziff. 3 LugÜ. Zudem kann die Beklagte sich auch auf Art. 5 Ziff. 3 LugÜ berufen (BGE 145 III 303 E. 4.2.3). Darüber hinaus liesse sich deren örtliche Zuständigkeit wiederum auch mit Art. 24 LugÜ begründen. Die sachliche und funktionelle Zuständigkeit des angerufenen Gerichts muss zwar gestützt auf Art. 5 Abs. 1 lit. f ZPO i.V.m. § 43 lit. a GOG verneint werden, denn bei der Widerklage handelt es sich nicht um eine Klage gegen den Bund, sondern um eine solche des Bundes. Da der Streitwert der Widerklage Fr. 100'000.– übersteigt (dazu nachfolgend unter E. V.) und die Klägerin sich vorbehaltlos auf die Widerklage eingelassen hat, liegt aber ein Anwendungsfall von Art. 8 Abs. 1 ZPO vor, denn die in dieser Bestimmung verlangte Zustimmung der Gegenpartei kann auch durch vorbehaltlose Einlassung resp. konkludent erfolgen (BSK ZPO-Vock/Nater, Art. 8 N 1;

- 7 - BSK ZPO-Willisegger, Art. 224 N 50). Die Zuständigkeit des angerufenen Gerichts für die Widerklage ist daher ebenfalls zu bejahen.

## **E. 3**

Anwendbares Recht Die vorliegende Rechtsstreitigkeit hat ihren Ursprung wie dargelegt in einem Strassenverkehrsunfall, weshalb sich die Frage stellt, ob für die Bestimmung des anwendbaren Rechts gestützt auf Art. 134 IPRG das Haager Übereinkommen vom 4. Mai 1971 über das auf Strassenverkehrsunfälle anwendbare Recht (HStVÜ, SR 0.741.31) zur Anwendung gelangt. Dies ist zu verneinen, da gemäss Art. 2 Ziff. 2 HStVÜ die Haftung für Mängel an oder auf der Unfallstrasse vom Übereinkommen ausgenommen ist, die Klägerin ihre Klage aber damit begründet. Da die Beklagte eine negative Feststellungswiderklage gestützt auf den gleichen Sachverhalt erhoben hat, kann das HStVÜ auch dafür nicht zur Anwendung gelangen. Sowohl für die Klage als auch für die Widerklage ist Art. 133 Abs. 2 IPRG einschlägig, wonach schweizerisches Recht anwendbar ist.

### **E. 3.1**

Im Sinne einer Vorbemerkung ist festzuhalten, dass für die Frage, ob ein Werkmangel vorlag, nicht entscheidend ist, ob den Lenker des Autobusses am Unfall ein Verschulden trifft. Ein Verschulden seinerseits wäre allenfalls relevant, wenn die Grundvoraussetzungen

der Werkeigentümerhaftung zu bejahen wären und sich die Frage nach einer Unterbrechung des adäquaten Kausalzusammenhangs stellen würde. Dies ist aber, wie nachfolgend aufzuzeigen sein wird, nicht der Fall. Die Ausführungen der Beklagten in ihren Noveneingaben vom 4. Juni 2024 (Urk. 52) und 20. September 2024 (Urk. 57) sind daher für das vorliegende Verfahren nicht ausschlaggebend. Ferner ist nach dem unter E. IV.A.1.3. f. Dargelegten nicht massgebend, ob resp. inwieweit die Beklagte mehr für die Sicherheit der Benutzer des fraglichen Strassenabschnitts hätte tun können, sondern, ob die Massnahmen, die sie getroffen hatte, genügten, um das Werk als mängelfrei zu qualifizieren. Deshalb kann die von den Parteien diskutierte Frage, ob die Situation mit den nach dem Unfall angebrachten Triblock-Elementen eine höhere Sicherheit bietet, offenbleiben.

### **E. 3.2**

Als Ursache des Unfalls bezeichnet die Klägerin, dass der Fahrer des Autobusses nicht erkannt habe, dass die Autobahn endete und rechts zwingend die Abfahrt zu nehmen war. Kernpunkt ihrer Argumentation ist, dass keine baulichen Massnahmen resp. Absperrmassnahmen zur Verhinderung, dass Verkehrsteilnehmer auf den Autobahnstummel anstatt auf die Abfahrt gelangen, vorhanden gewesen seien und auch ein akustisches Signal setzende Querrillen in der Randlinie sowie Warnlichter oder andere spezielle optische Hinweise, dass ultimativ die Abfahrt von der Autobahn genommen werden müsse, gefehlt hätten. Die Beklagte ihrerseits bestreitet nebst dem, dass der Fahrer einem Irrtum hinsichtlich der Verkehrsführung unterlegen sei, die Notwendigkeit solcher Massnahmen. Mangelhaften Unterhalt – namentlich auch im Zusammenhang mit den zum Unfallzeitpunkt herrschenden Witterungsverhältnissen – oder Fehlerhaftigkeit der vorhandenen Signalisation wirft die Klägerin der Beklagten nicht vor, weshalb angesichts der im vorliegenden Verfahren geltenden Verhandlungsmaxime auf diese Themen nicht weiter einzugehen ist.

- 21 -

### **E. 3.3**

Im dem Unfallbereich vorangehenden, zunächst dreispurigen Streckenabschnitt der B.\_\_\_\_\_ ("C.\_\_\_\_\_") erfolgte kurz vor dem Unfallbereich ein Fahrstreifenabbau, indem die linke der beiden Überholstreifen aufgehoben wurde. Dies wurde den Verkehrsteilnehmern nicht nur mit entsprechenden Bodenmarkierungen, sondern unbestrittenermassen darüber hinaus mit zwei Überkopfschildern, ein erstes 500 Meter vor dem Streifenabbau und ein zweites unmittelbar beim Streifenabbau, angezeigt (Urk. 15 S. 13). Dadurch musste den Verkehrsteilnehmern klar sein, dass von nun an nur noch zwei Fahrstreifen vorhanden waren, und zwar aufgrund der Beschilderung auch dann, wenn die Randlinie, welche die Fahrbahn vom Autobahnstummel abgrenzte, wegen Schnees (wie von der Klägerin behauptet, von der Beklagten aber bestritten) nicht sichtbar war. Dass beide verbleibende Fahrstreifen in der Folge rechts am Anpralldämpfer vorbeiführten, ergab sich, wie auf den Fotoaufnahmen, welche die Beklagte in ihre Klageantwortschrift integrierte, gut erkennbar ist, auch ohne sichtbare Randlinie, welche die Fahrbahn vom Autobahnstummel abgrenzte, zwingend aus den beiden rechts hinter dem Anpralldämpfer folgenden, an einer Signalbrücke befestigten Überkopfwegweisern. Diese müssen gemäss den angesprochenen Fotoaufnahmen sowie dem ebenfalls in der Klageantwortschrift abgedruckten Übersichtsplan (Urk. 15 S. 7) im Bereich, in dem das Unfallgeschehen mit

dem Verlassen der Fahrbahn seinen Anfang nahm, grundsätzlich gut sichtbar gewesen sein. Dass es sich im Unfallzeitpunkt – namentlich aufgrund der Witterungsverhältnisse – anders verhalten hätte, macht die Klägerin nicht geltend. Vielmehr bringt sie (anders als die Beklagte, die von schlechten Sichtverhältnissen ausgeht: Urk. 15 S. 15 ff. und S. 33) vor, dass es zum Unfallzeitpunkt leicht geschneit habe (Urk. 2 S. 5) und die Sichtverhältnisse nicht derart schlecht gewesen seien, dass fast nichts mehr habe gesehen werden können (Urk. 24 S. 6). Dies lässt darauf schliessen, dass die Sicht nicht derart beeinträchtigt war, dass die Beschriftung der unbestrittenenmassen gut beleuchteten (Urk. 15 S. 17 und S. 47) Wegweiser nicht gelesen werden konnte. Die Klägerin macht Gegenteiliges denn auch nicht geltend. Auf diesen beiden Überkopfwegweisern wurde die Fahrstreifenaufteilung in rechts "N.\_\_\_\_\_/O.\_\_\_\_\_" und links "I.\_\_\_\_\_/M.\_\_\_\_\_" angezeigt (insb. Urk. 15 S. 12, S. 14 und S. 17). Weitere Wegweiser gab es im fraglichen Bereich nicht (Urk. 15

- 22 - S. 12 und S. 14). Ebenso wenig gab es aufgrund der vorhandenen Signalisation andere Hinweise darauf resp. Anzeichen dafür, dass die Anzahl der Fahrstreifen zunehme. Verkehrsteilnehmer konnten und durften aufgrund der dargelegten Signalisation nicht annehmen, dass im fraglichen Bereich neben den beiden rechts am Anpralldämpfer vorbeiführenden Fahrstreifen weitere Fahrstreifen, insbesondere solche links des Anpralldämpfers, vorhanden waren.

### **E. 3.4**

Zu berücksichtigen ist ferner das in der Schweiz im Strassenverkehr geltende, sich aus Art. 34 Abs. 1 SVG ergebende Rechtsfahrgebot. Dieses besagt, dass Fahrzeuge rechts, auf breiten Strassen innerhalb der rechten Fahrbahnhälfte fahren müssen, und sich möglichst an den rechten Strassenrand zu halten haben, namentlich bei langsamer Fahrt und auf unübersichtlichen Strecken. In Art. 35 Abs. 1 SVG ist das Gebot, links zu überholen, festgehalten. Diesen beiden Geboten kommt grundlegende Bedeutung für den Strassenverkehr und die Sicherheit anderer zu. Das gilt auch für Autobahnen (BGer 6B\_1/2020 vom 6. Mai 2021 E. 4.2.). Die (richtungsgetrenten) Autobahnen weisen in der Regel links vom Normalstreifen einen Überholstreifen auf, allenfalls auch mehrere Überholstreifen. Das Rechtsfahrgebot gilt auch für Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen (BSK SVG-Maeder, Art. 34 N 20). Auf Autobahnen ist aufgrund des Rechtsfahrgebots grundsätzlich der Normalstreifen (der Fahrstreifen ganz rechts) zu befahren und der linke Fahrstreifen (resp. allenfalls die linken Fahrstreifen) dem Überholen vorbehalten. Anders verhält es sich, wenn auf der Autobahn eine Fahrstreifenaufteilung resp. die Aufteilung in Einspurstrecken mit (komplett: BGer 6B\_216/2018 vom 14. November 2018 E. 1.7. f.) unterschiedlichen Fahrzielen erfolgt. Auf solchen Einspurstrecken gilt das Rechtsfahrgebot nicht (Art. 36 Abs. 5 lit. b VRV).

### **E. 3.5**

Eine Fahrstreifenaufteilung erfolgte vorliegend anhand der angesprochenen Fotoaufnahmen unmittelbar hinter der Position des Anpralldämpfers, indem die beiden Fahrstreifen mittels der zwei an einer Signalbrücke angebrachten Überkopfwegweiser in rechts "N.\_\_\_\_\_/O.\_\_\_\_\_" und links "I.\_\_\_\_\_/M.\_\_\_\_\_" aufgeteilt wurden. Da es sich um zwei komplett unterschiedliche Fahrziele handelte, war von da an gemäss Art. 36 Abs. 5 lit. b VRV für die beiden Fahrstreifen das Rechtsfahrgebot aufgehoben. Bis zu diesen beiden Überkopfwegweisern und so-

- 23 - mit im Bereich, in dem der Autobus den Autobahnstummel befuhr, galten aber anhand der Parteidarstellungen die allgemeinen Regeln gemäss den Art. 34 Abs. 1 und Art. 35 Abs. 1 SVG; dass für die beiden Fahrstreifen bereits im Unfallbereich oder im vorhergehenden Autobahnabschnitt eine entsprechende Fahrstreifenauf- teilung erfolgt wäre, wird nicht behauptet und ist auch nicht ersichtlich. Auch an- derweitige Ausnahmen vom Rechtsfahrgebot sind weder dargetan noch ersicht- lich. Verkehrsteilnehmer hatten sich daher im Unfallbereich an das Rechtsfahrge- bot zu halten und grundsätzlich die rechte, am weitesten von der Autobahnstum- mel-Fläche entfernte der beiden Fahrstreifen zu befahren.

### **E. 3.6**

Die Argumentation der Klägerin, der Fahrer des Autobusses habe sich auch durch die Lärmschutzwand, welche sich zunächst links der beiden Fahrstreifen befand und dann mittig über den Autobahnstummel führte, fehlleiten lassen, hilft ihr nicht. Zum einen wird diese Behauptung von der Beklagten bestritten und hat die Klägerin weder in der Klagebegründung noch in der Replik Beweismittel ge- nannt, welche ihre Darstellung stützen könnten. Die in der Widerklageduplik er- folgte Beweismittelbezeichnung (Urk. 37 S. 6) gilt gemäss dem unter E. III.8. Aus- geführten nur hinsichtlich der Widerklage, nicht aber hinsichtlich der Hauptklage. Zum andern würde es ihr aber auch nichts nützen, wenn sie den Beweis erbrin- gen könnte. Eine Lärmschutzwand stellt nämlich keine Signalisation dar, und de- ren Position stimmt darüber hinaus nicht immer mit der Strassenführung überein, weil sie anderen Zwecken dient. Ein Verkehrsteilnehmer kann und darf sich daher nicht darauf verlassen, dass sie ihm die Strassenführung zuverlässig vorgibt. Viel- mehr hat er sich, wie sich aus Art. 34 Abs. 1 SVG ergibt, anhand des rechten Fahrstreifenrands zu orientieren.

### **E. 3.7**

Wie dargelegt durfte davon ausgegangen werden, dass Verkehrsteilnehmer die Strasse mit Vorsicht benützen und sie sich an die Bestimmungen des Stras- senverkehrsrechts, namentlich an die Art. 34 Abs. 1 und Art. 35 Abs. 1 SVG, hal- ten. Unter den gegebenen Umständen musste nicht damit gerechnet werden, dass Verkehrsteilnehmer während ihrer Fahrt in der Annahme, es handle sich um einen Fahrstreifen, die Fläche des Autobahnstummels befahren, und zwar auch dann nicht, wenn die Bodenmarkierungen infolge schlechter Witterung nicht (so

- 24 - die Klägerin) oder nur teilweise (so die Beklagte) sichtbar waren. Die Klägerin spricht zwar verschiedene Unfälle an, die sich vor dem diesem Verfahren zugrun- deliegenden Unfall ereignet haben (Urk. 2 S. 6; Urk. 24 S. 3). Eine mit der Version der Klägerin vergleichbare Konstellation, aus der hätte abgeleitet werden müssen, dass eine Verwechslungsgefahr hinsichtlich der Fahrstreifen bestand, wie sie von der Klägerin behauptet und von der Beklagten bestritten wird, zeigt sie jedoch nicht auf. Auch beim von ihr replicando nochmals angesprochenen Unfall vom 29. Februar 2016 (Urk. 24 S. 11 f.) behauptet sie nicht, der betreffende Fahrer sei aufgrund der Verkehrsführung einem Irrtum unterlegen und versehentlich auf den Autobahnstummel gelangt. Vor dem dargelegten Hintergrund war die Beklagte nicht gehalten, die Verkehrsteilnehmer auf eine vom Autobahnstummel ausge- hende Gefahr hinzuweisen oder anderweitige zusätzliche Vorkehrungen zu tref- fen, damit Verkehrsteilnehmer nicht den Autobahnstummel befahren.

### **E. 3.8**

Lediglich im Sinne eines obiter dictums ist denn auch festzuhalten, dass der Fahrer des Autobusses jedenfalls vom Bezirksgericht Zürich erstinstanzlich auch wegen der Verletzung von Art. 34 Abs. 1 SVG verurteilt wurde (Urk. 59/3 S. 50, Dispositivziffer 1).

### **E. 3.9**

Auf die Frage, ob die von der Klägerin vorgebrachte, von der Beklagten bestrittene Unfallursache zutrifft und in diesem Zusammenhang namentlich auf die duplicando von der Beklagten vorgebrachte Entgegnung, die Sachverhaltsschilderung der Klägerin werde durch die Aussagen des Fahrers widerlegt, der während der Hafteinvernahme bestätigt habe, dass er mit der betreffenden Strecke vertraut gewesen sei und nicht den Autobahnstummel mit der Ausfahrt Zürich/P.\_\_\_\_\_ verwechselt habe (Urk. 32 S. 13 ff.), braucht vor diesem Hintergrund nicht weiter eingegangen zu werden. 3.10. Ein Werkmangel ist vor dem aufgezeigten Hintergrund zu verneinen, weshalb es an dieser Grundvoraussetzung für die Werkeigentümerhaftung fehlt. Wie es sich mit den übrigen Voraussetzungen für die Werkeigentümerhaftung verhält, kann unter den gegebenen Umständen offenbleiben. Ebenso braucht nicht weiter auf die Frage eingegangen zu werden, ob die klägerische Forderung verjährt ist (vgl. die Beklagte in Urk. 32 S. 20 und S. 23).

- 25 - 4. Die Hauptklage ist demzufolge abzuweisen. B. Widerklage 1. Die Klägerin macht hinsichtlich des weiteren Schadens durch die Zerstörung des Autobusses sowie der weiteren von ihr angesprochenen Schadenspositionen keinen anderen Rechtsgrund als die Werkeigentümerhaftung geltend, und ein solcher ist auch nicht ersichtlich. Da es nach dem zur Hauptklage Dargelegten an einem Werkmangel fehlt und sich aus den Vorbringen zur Widerklage nichts anderes ergibt, ist den Forderungen gestützt auf die Werkeigentümerhaftung die Grundlage entzogen. 2. Dies führt dazu, dass in Gutheissung der Widerklage festzustellen ist, dass der Klägerin und Widerbeklagten gegenüber der Beklagten und Widerklägerin aus dem sich auf dem Autobahnstummel B.\_\_\_\_\_ in Zürich ... ereigneten Verkehrsunfall vom tt.mm.2018 keine Forderung zusteht. V. Kosten- und Entschädigungsfolgen

### **E. 4**

Schlichtungsverfahren Da das Obergericht des Kantons Zürich im vorliegenden Verfahren als einzige kantonale Instanz zu entscheiden hat, wäre gemäss Art. 198 lit. f ZPO kein Schlichtungsverfahren durchzuführen gewesen.

### **E. 5**

Teilklage Bei der Hauptklage handelt es sich gleichzeitig um eine echte und eine unechte Teilklage. Eine echte Teilklage liegt insoweit vor, als die Klägerin den Wert des Autobusses im Zeitpunkt des Unfalls auf EUR 120'000.- beziffert (Urk. 2 S. 8), indes vorliegend nur Schadenersatz in Höhe von Fr. 30'000.- nebst Zins verlangt und sich die Geltendmachung des übrigen aus der Zerstörung des Autobusses resultierenden Schadens vorbehält (BGE 147 III 345 E. 6.1 f. m.w.H.). Das Vorliegen einer unechten Teilklage ergibt sich daraus, dass die Klägerin auch die Geltendmachung weiterer Schadenspositionen (Betriebsausfall, ausserprozessuale Anwaltskosten etc.) ausdrücklich vorbehält (Urk. 2 S. 8; BGE 147 III 245 E. 6.4.3; BGer 4A\_395/2021 vom 7. Oktober 2021 E. 2 m.w.H.). Gemäss Art. 86 ZPO ist

- 8 - die Erhebung einer Teilklage zulässig, wenn der Anspruch teilbar ist, was bei Geldforderungen stets zutrifft. Die Erhebung einer Teilklage durch die Klägerin ist daher nicht zu beanstanden.

## **E. 6**

Verfahrensart 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 Abs. 1 lit. f ZPO (Art. 243 Abs. 3 ZPO). Die Hauptklage untersteht daher trotz des Streitwerts von Fr. 30'000.– dem ordentlichen Verfahren (Art. 219 ff. ZPO). Bei der Widerklage beschlägt der Streitwert offenkundig einen Fr. 30'000.– übersteigenden Betrag. Auch sie ist im ordentlichen Verfahren zu behandeln.

## **E. 7**

Negative Feststellungswiderklage

### **E. 7.1**

Die beklagte Partei kann nach Art. 224 Abs. 1 ZPO Widerklage erheben, wenn der geltend gemachte Anspruch nach der gleichen Verfahrensart wie die Hauptklage zu beurteilen ist. Das ist vorliegend der Fall – wie in E. III.6. dargelegt sind sowohl die Haupt- als auch die Widerklage im ordentlichen Verfahren abzuhandeln. Die Widerklage ist daher insoweit zulässig.

### **E. 7.2**

Bei der Widerklage der Beklagten handelt es sich um eine negative Feststellungsklage. Eine Feststellungsklage ist grundsätzlich zulässig, setzt indessen ein erhebliches schutzwürdiges Interesse rechtlicher oder tatsächlicher Natur voraus, das von der Widerklage erhebenden Partei darzutun ist (BSK ZPO-Weber, Art. 88 N 9). Die Beklagte führt diesbezüglich aus, klage die Klägerin nur einen Teil des Schadens bzw. einen einzelnen Schadensposten ein, verfüge sie (die Beklagte) über ein schutzwürdiges Interesse, vom angerufenen Gericht feststellen zu lassen, dass auch der andere (nicht eingeklagte) Teil des Schadens bzw. die anderen (nicht eingeklagten) Schadensposten nicht geschuldet seien. Die Klägerin mache vorliegend lediglich einen Teil des aus der Zerstörung des Autobusses resultierenden Schadens von Fr. 30'000.– zuzüglich Schadenszins ab Unfalldatum geltend. Gleichzeitig behalte sie sich die Geltendmachung des übrigen aus der Zer-

- 9 - störung des Autobusses resultierenden Schadens von (gemäss bestrittenen Ausführungen der Klägerin) mindestens EUR 90'000.– sowie weitere Schadenspositionen in unbekannter Höhe (Betriebsausfall, ausserprozessuale Anwaltskosten etc.) ausdrücklich vor. Die Beklagte verweist in diesem Zusammenhang auf BGer 4A\_395/2021 vom 7. Oktober 2021 E. 3.2 (Urk. 15 S. 5 f.).

### **E. 7.3**

Die Klägerin leitet den von ihr geltend gemachten Anspruch auf Schadenersatz für den Schaden am Autobus aus dem Unfallereignis vom tt.mm.2018 ab. Die weiteren von ihr angesprochenen, nicht eingeklagten Positionen (nebst dem weiteren Schaden aus der Zerstörung des Autobusses Betriebsausfall und ausserprozessuale Anwaltskosten) betreffen offenkundig dasselbe Unfallereignis und demnach den gleichen

Lebenssachverhalt; eine andere Verbindung zwischen den Parteien als die dargelegte ist weder behauptet noch ersichtlich. Nach der von der Beklagten angesprochenen bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist darauf abzustellen und nicht darauf, ob es sich um eine echte oder unechte Teilklage handelt, und rechtfertigt die für die beklagte Partei durch die Erhebung einer Teilklage hervorgerufene Ungewissheit die Behandlung der widerklageweise erhobenen negativen Feststellungsklage (BGer 4A\_395/2021 vom 7. Oktober 2021 E. 3.2). Das für das Eintreten auf die widerklageweise erhobene negative Feststellungsklage erforderliche erhebliche schutzwürdige Interesse ist daher zu bejahen; auf die Widerklage ist einzutreten.

## **E. 8**

Umfang der Widerklageduplik

### **E. 8.1**

Die Klägerin macht in der Widerklageduplik geltend, aufgrund dessen, dass die Beklagte widerklageweise die Feststellung eingeklagt habe, dass ihr (der Klägerin) überhaupt keine Forderung zustehe, stehe in der Widerklage der gesamte Sachverhalt zur Diskussion, und leitet daraus ab, dass sie sich in der Widerklageduplik nochmals uneingeschränkt zum Sachverhalt äussern könne (vgl. Urk. 37 S. 2), obwohl sie mit der Klagebegründung und der Replik bereits zwei volle Parteivorträge hatte.

- 10 -

### **E. 8.2**

Die Beklagte geht demgegenüber davon aus, dass die Klägerin sich in der Widerklageduplik mit Bezug auf die Hauptklage nur noch innerhalb der Schranken von Art. 229 ZPO äussern konnte (Urk. 48 S. 3 ff.).

### **E. 8.3**

Bei der Haupt- und der Widerklage handelt es sich um zwei selbstständige Klagen; die Widerklage hat eine eigene Klageidentität (BSK ZPO-Willisegger, Art. 224 N 5, N 15 und N 17). Schriftliche und mündliche Parteivorträge werden im Widerklageprozess separat erstattet (BSK ZPO-Willisegger, Art. 224 N 17). Dies hat vorliegend zur Folge, dass der Aktenschluss bei der Hauptklage einerseits und der Widerklage andererseits in unterschiedlichen Zeitpunkten eintrat: Bei der Hauptklage fiel die Novenschranke vorliegend mit der Klageduplik, auch wenn diese urkundenmässig gleichzeitig die Widerklagereplik darstellt, bei der Widerklage mit der Widerklageduplik. Dies hat zur Folge, dass die Klägerin in der Widerklageduplik zwar noch die Möglichkeit hatte, sich voll zu äussern, dies aber nur hinsichtlich der Widerklage, nicht hinsichtlich der Hauptklage. Bezüglich der Hauptklage waren nur noch Behauptungen innerhalb der Schranken von Art. 229 ZPO zulässig. Dass es vorliegend bei der Haupt- und der Widerklage grundsätzlich um den gleichen Sachverhalt geht, ändert daran nichts.

### **E. 8.4**

Zwar verlangt die Klägerin in der Widerklageduplik einleitend auch die Gutheissung ihrer Hauptklage (Urk. 37 S. 2). Dass sie in dieser Rechtsschrift einzig zur Widerklageduplizierte, ergibt sich aber daraus, dass sie ihre Ausführungen damit abschliesst, dass aus diesen (gemeint: den vorstehenden) Gründen die Widerklage abzuweisen sei (Urk. 37 S. 11). Die Voraussetzungen für die Einbringung von Noven in Bezug auf die Hauptklage

zeigt sie in dieser Rechtschrift denn auch nicht auf. Demzufolge ist die von der Klägerin eingereichte Widerkla- geduplik ausschliesslich mit Bezug auf die Widerklage zu berücksichtigen.

## **E. 9**

Noveneingaben der Parteien

### **E. 9.1**

Die Beklagte macht in ihrer Noveneingabe vom 4. Juni 2024 (Urk. 52) mit dem Ausgang des erstinstanzlich gegen den Fahrer des Autobusses geführten Strafprozesses echte Noven im Sinne von Art. 229 Abs. 1 lit. a ZPO geltend, die zweifelsohne frühestens am 29. Mai 2024 entstanden sind. Der Verzicht der Par-

- 11 - teien auf die Durchführung der Hauptverhandlung stellt kein Hindernis für die Berücksichtigung der Noven dar, da die Parteien keinen Gesamtverzicht erklärten (dazu BSK ZPO-Willisegger, Art. 233 Rz. 19). Diese sind daher zu berücksichtigen. Dasselbe gilt für die Noveneingabe der Beklagten vom 20. September 2024 (Urk. 57), welche Behauptungen und Beweismittelanträge zum von ihr am 16. September 2024 entgegengenommenen begründeten erstinstanzlichen Straf- urteil gegen den Fahrer des Autobusses enthält.

### **E. 9.2**

Mit Eingabe vom 9. Oktober 2024 stellte die Klägerin im Sinne einer Beweis- mitteleingabe den Antrag, es seien die Akten des Berufungsverfahrens gegen das Urteil des Bezirksgerichts Zürich, 8. Abteilung, vom 29. Mai 2024 (DG230087; Staatsanwaltschaft Limmattal/Albis gegen D.\_\_\_\_\_ betreffend mehrfacher fahrläs- siger Tötung) beim Obergericht des Kantons Zürich beizuziehen (Urk. 62 S. 2). Diesem Antrag kann schon deswegen nicht entsprochen werden, weil Beweismit- tel dazu dienen, eine für das Verfahren relevante, von der Gegenpartei bestrittene Parteibehauptung zu beweisen, die Klägerin die ihres Erachtens beizuziehenden Akten aber nicht entsprechenden Parteibehauptungen zuordnet. Die Frage, ob die (in casu wahrscheinlich umfangreichen) Akten eines strafrechtlichen Verfahrens in globo als Beweismittel bezeichnet werden können oder ob diesbezüglich eine Spezifizierung stattzufinden hätte, kann damit offenbleiben. Ebenso muss unter den gegebenen Umständen keine nähere Auseinandersetzung damit stattfinden, welche der fraglichen Aktenbestandteile überhaupt Novencharakter hätten. Da das vorliegende Verfahren ohne Beweiserhebungen abzuschliessen ist, braucht auf den Antrag aber ohnehin nicht weiter eingegangen zu werden. IV. Materielles A. Hauptklage 1. Werkeigentümerhaftung

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