

Werkeigentümerhaftung: Ungerechtfertigte Privilegierung der Strasseneigentümer

Die Klage richtete sich gegen die Schweizerische Eidgenossenschaft, die für ihre Werke – wie Private – nach Art. 58 OR haftet. Bei Strassen «dürfen bezüglich Anlage und Unterhalt von Strassen aber nicht allzu strenge Anforderungen gestellt werden» (E. 7.1.2). Dies sind nicht die einzigen Merksätze zur Werkeigentümerhaftung, die sich aus diesem Urteil gewinnen lassen. Die Privilegierung von Strassen (und ihren Eigentümern) ist allerdings nicht gerechtfertigt.

L'action était dirigée contre la Confédération suisse, qui répond de ses ouvrages – au même titre que les particuliers – en vertu de l'art. 58 CO. En ce qui concerne les routes, il ne faut toutefois pas imposer d'exigences trop strictes en matière d'aménagement et d'entretien (consid. 7.1.2). L'arrêt fixe encore d'autres principes relatifs à la responsabilité du propriétaire d'ouvrage; il ne devrait cependant pas établir de régime particulier pour les routes (et leurs propriétaires).

Entscheid des Bundesgerichts vom 20. Oktober 2025 (4A_43/2025)

Hubert Stöckli, Dr. iur., Professor an der Universität Freiburg

Der Fall

(229) 1. Im Dezember 2018 herrschen winterliche Verhältnisse. Es fällt Schnee, und die Fahrbahn ist schneebedeckt. Bei diesen Verhältnissen lenkt ein Chauffeur seinen Autobus auf eine Strassenfläche (einen «Stummel»), die nicht als Fahrbahn dient und auch nicht als Fahrbahn gekennzeichnet ist, und kollidiert «mit der sich am Ende des Stummels befindlichen Mauer aus Sichtbeton» (E. A). Beim Unfall kommen zwei Menschen ums Leben. Der Chauffeur wird in der Folge strafrechtlich verfolgt und sieben Jahre nach dem Unfall auch verurteilt.¹

2. Die Auseinandersetzung, von der hier die Rede ist, betraf indes nicht die straf-, sondern haftungsrechtliche Aspekte dieses Unfalls. Die Klägerin, Eigentümerin des Autobusses, «verlangt von der Beklagten gestützt auf die Bestimmungen zur Werkeigentümerhaftung Ersatz des ihr durch den Total Schaden am Autobus entstandenen Schadens» (E. B.).

3. Das Zürcher Obergericht wies die Klage, das Bundesgericht die dagegen geführte Beschwerde ab. Es ist nicht gerade eine grandiose Eigenleistung, die Erwägungen des Bundesgerichts aufzulisten; wenn ich es gleichwohl tue, dann deshalb, weil diese Erwägungen lesenswert – und teilweise kritikwürdig – sind.

Der Entscheid

1. Bei der Anwendung der Werkeigentümerhaftung nach Art. 58 OR sind nach langjähriger Rechtsprechung des Bundesgerichts die folgenden Grundsätze zu beachten:

a. «Ob ein Werk fehlerhaft angelegt oder mangelhaft unterhalten ist, hängt vom Zweck ab, den es zu erfüllen hat. Ein Werkmangel liegt vor, wenn das Werk beim bestimmungsgemässen Gebrauch keine genügende Sicherheit bietet» (E. 7.1.1).

b. «Ob ein Werk mangelhaft ist, bestimmt sich ... nach objektiven Gesichtspunkten unter Berücksichtigung sämtlicher Umstände des konkreten Falls, so insbesondere der Zweckbestimmung des Werks und der Massnahmen, die vom Eigentümer vernünftigerweise verlangt werden können» (E. 7.1.1).

c. «Zunächst ist demnach der Zweck bzw. die Bestimmung des Werks abzuklären. Als Grundsatz gilt, dass das Werk einem bestimmungswidrigen Gebrauch nicht gewachsen zu sein braucht; der Eigentümer muss grundsätzlich nicht damit rechnen, dass jemand das Werk in einer Weise nutzt, die seiner Bestimmung zuwiderläuft» (E. 7.1.1).

d. «Zur Beurteilung, ob ein bestimmtes Werk im Hinblick auf seinen Verwendungszweck eine ausreichende Sicherheit bietet, ist nach einem objektiven Massstab zu ermitteln, was sich nach der Lebenserfahrung am fraglichen Ort zutragen kann» (E. 7.1.1).

e. «Eine Schranke der Sicherungspflicht bildet die Selbstverantwortung. Vorzubeugen hat der Werkeigentümer nicht jeder erdenklichen Gefahr ... Er darf Risiken ausser Acht lassen, die von den Benützern des Werks oder von Personen, die mit dem Werk in Berührung kommen, mit einem Mindestmass an Vorsicht vermieden werden können» (E. 7.1.1).

f. «Eine weitere Schranke der Sicherungspflicht bildet die Zumutbarkeit. Zu berücksichtigen ist, ob die Beseitigung allfälliger Mängel oder das Anbringen von Sicherheitsvorrichtungen technisch möglich ist und die entsprechenden Kosten in einem vernünftigen Verhältnis zum Schutzinteresse der Benutzer und dem Zweck des Werks stehen. Dem Werkeigentümer sind Aufwendungen nicht zuzumuten, die in keinem Verhältnis zur Zweckbestimmung des Werks stehen» (E. 7.1.1).

2a. «Diese Grundsätze gelten auch für öffentliche Strassen. Strassen müssen wie alle anderen Werke so angelegt und unterhalten sein, dass sie den Benützern hinreichende Sicherheit

¹ Diese Angaben habe ich der NZZ vom 14. November 2025 entnommen. Dort wird auf das strafrechtliche Urteil des Zürcher Obergerichts mit dem Aktenzeichen «SB 240427» referenziert.

bieten. Im Vergleich zu anderen Werken dürfen bezüglich Anlage und Unterhalt von Strassen aber nicht allzu strenge Anforderungen gestellt werden. Das Strassennetz kann nicht in gleichem Mass unterhalten werden wie zum Beispiel ein einzelnes Gebäude» (E. 7.1.2).

b. «Es kann vom Strasseneigentümer, bei dem es sich meistens um das Gemeinwesen handelt, nicht erwartet werden, jede Strasse so auszugestalten, dass sie den grösstmöglichen Grad an Verkehrssicherheit bietet. Es genügt, dass die Strasse bei Anwendung gewöhnlicher Sorgfalt ohne Gefahr benützt werden kann. In erster Linie ist es deshalb Sache des einzelnen Verkehrsteilnehmers, die Strasse mit Vorsicht zu benützen und sein Verhalten den Strassenverhältnissen anzupassen ... Dadurch wird das vom Strasseneigentümer zu vertretende Sorgfaltsmass herabgesetzt» (E. 7.1.2).

c. «Sodann muss in jedem einzelnen Fall geprüft werden, ob der Strasseneigentümer nach den zeitlichen, technischen und finanziellen Gegebenheiten in der Lage war, seine Aufgabe zu erfüllen ... Die Frage der Zumutbarkeit von Sicherheitsvorkehrungen wird zudem unterschiedlich beurteilt, je nachdem, ob es sich um eine Autobahn, eine verkehrsreiche Hauptstrasse oder einen Feldweg handelt» (E. 7.1.2).

d. «Ein Strassenverkehrsteilnehmer darf nach dem Gesagten grundsätzlich von einer guten und sicheren Strasse ausgehen. Ist ein Hindernis auf der Fahrbahn, das vom Verkehrsteilnehmer bei zumutbarer Aufmerksamkeit nicht rechtzeitig erkannt werden kann und hat er nach den Umständen nicht damit rechnen müssen, muss ein derartiges Hindernis mindestens hinreichend signalisiert werden, sofern es nicht mit zumutbarem Aufwand beseitigt werden kann ... Das Fehlen einer notwendigen Signalisation von Gefahren kann einen Werkmangel im Sinne von Art. 58 OR darstellen» (E. 7.1.2).

3. «Im Übrigen nimmt der Werkeigentümer nach einer gemachten unglücklichen Erfahrung oft eine Verbesserung des Werks vor. Aus diesem Verhalten kann in der Regel kein Eingeständnis eines zuvor bestehenden Mangels abgeleitet werden ... Es gilt grundsätzlich zu vermeiden, dass das spontane Bedürfnis des Werkeigentümers, etwas zu unternehmen, um eine Wiederholung eines Unfalls zu vermeiden, durch die Befürchtung gehemmt wird, es könnte daraus eine Anerkennung der Haftung abgeleitet werden» (E. 7.9).

Anmerkungen

1. Beginnen sollte ich mit einem Eingeständnis: Dieses Urteil habe ich zur Besprechung gewählt, weil darin eine Meinung zitiert wird, die ich in der Festschrift für WALTER FELLMANN entwickelt habe.² Das Bundesgericht kann mit dieser Meinung auch deshalb nichts anfangen, weil sie offenbar mehrdeutig ist. Mein Fehler. Hier der Versuch einer Klarstellung:

2. Im rapportierten Urteil liest man: «Es kann vom Strasseneigentümer, bei dem es sich meistens um das Gemeinwesen handelt, nicht erwartet werden, jede Strasse so auszugestalten, dass sie den grösstmöglichen Grad an Verkehrssicherheit bietet ... Dadurch wird das vom Strasseneigentümer zu vertretende Sorgfaltsmass herabgesetzt» (E. 7.1.2). Das entspricht der früheren Überlegung, dass im «Vergleich zu anderen Werken ... bezüglich Anlage und Unterhalt von Strassen ... nicht allzu strenge Anforderungen gestellt werden» dürfen (BGE 130 III 736 E. 1.4; auch BGE 4A_286/2014 E. 5.3). Diese Erwägungen suggerieren eine Sonderstellung von Strassen, die aber dogmatisch nicht haltbar ist. Angreifbar ist diese Sichtweise in zweifacher Hinsicht:

a. Erstens ist es nicht so, dass die Rechtsprechung von den Eigentümern anderer Werke verlangt, dass ihr Werk «den grösstmöglichen Grad an Verkehrssicherheit bietet», oder «bezüglich Anlage und Unterhalt ... allzu strenge Anforderungen» stellt. Das Kernstück der Werkeigentümerhaftung sind die berechtigten Sicherheitserwartungen, die durch «Anlage oder Herstellung» des Werks und seinen «Unterhalt» zu befriedigen sind. Ein Mangel liegt alsdann vor, wenn das Werk «keine genügende Sicherheit» bietet, indem die «berechtigten Sicherheitserwartungen» enttäuscht werden. Keine Rede davon, dass ein Werk nur dann mängelfrei ist, wenn es den «grösstmöglichen Grad an Verkehrssicherheit» bietet.

b. Damit lässt sich zweitens auch nicht sagen, bei Strasseneigentümern werde das «zu vertretende Sorgfaltsmass herabgesetzt». Wenn dem aber wirklich so wäre und auf die «Anlage oder Herstellung» und den «Unterhalt» von Strassen weniger Sorgfalt aufzuwenden wäre als bei anderen Werken, so müsste doch auch der Satz zutreffen, dass eine Strasse, die «beim bestimmungsgemässen Gebrauch keine genügende Sicherheit bietet» (E. 7.1.1.), nicht unbedingt mangelhaft ist. Dieser Satz kann aber offensichtlich nicht richtig sein. Auch eine Strasse muss unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit mindestens jenem Gebrauch standhalten, der bestimmungsgemäss ist, und sie ist per definitionem mangelhaft, wenn der bestimmungsgemässe Gebrauch nicht sicher möglich ist.

3. Die Lösung liegt auf der Hand: Bei Strassen ist das gleiche Mass an Sorgfalt geboten wie bei allen anderen Werken; Strasseneigentümer werden nicht privilegiert, sondern haben (wie alle anderen Werkeigentümer) für die Folgen einzustehen, wenn durch Anlage, Herstellung und Unterhalt nicht gewährleistet ist, dass ihr Werk (eben eine Strasse) «beim bestimmungsgemässen Gebrauch ... genügende Sicherheit bietet»³. Doch gilt auch für Strassen (wie für alle anderen Werke), dass dem Werkeigentümer Gefahren dort nicht anzulasten sind, wo die Selbstverantwortung greift oder wo Schutzmassnahmen nicht zumutbar sind.

a. So muss sich, wer Strassen nutzt, darüber im Klaren sein, dass ein «Strassennetz wegen seiner Ausdehnung nicht in

² H. STÖCKLI, Abgesang auf die Werkeigentümerhaftung, in: K. Müller / J. Schwarz (Hrsg.), Auf zu neuen Ufern!, Festschrift für Walter Fellmann, Bern 2021, S. 114 ff.

³ Unter Umständen muss das Werk auch bei «bestimmungswidriger Benützung» Sicherheit bieten, namentlich bei vorhersehbarer Nutzung durch Kinder, dazu BGE 130 III 736 E. 1.5.

gleichem Masse unter Kontrolle gehalten werden kann wie zum Beispiel ein einzelnes Gebäude» (BGE 98 II 40 E. 2) und er so in einem Bereich unterwegs ist, in dem er sich Gefahren aussetzt, die namentlich damit verbunden sind, dass Strassen äusseren Einflüssen unterliegen, die nicht vollständig kontrollierbar sind. Das ist einsichtig etwa bei einer Gebirgsstrasse, wo je nach Topografie damit zu rechnen ist, dass Steine auf die Strasse geraten. Auch ist es richtig, dass es «in erster Linie ... Sache des Fahrers» ist, auf «witterungsbedingte Strassenverhältnisse Rücksicht zu nehmen» (BGE 98 II 40 E. 2). Doch gilt dies nicht nur bei Strassen, sondern es muss jeder Nutzer eines jeden Werks seine Selbstverantwortung wahrnehmen und den letzten Teil des Risikos, das mit der Nutzung eines Werks verbunden ist, selber tragen. Die Aufgabe besteht bei Strassen (wie bei allen anderen Werken, also auch bei Schwimmbädern, Spielplätzen, einem Kanal, Treppenhäusern und Skiliftmasten) darin, zu entscheiden, wo die Grenze zwischen Selbstverantwortung und Haftung des Werkeigentümers verläuft.

b. Gleicherweise ist hinsichtlich der Zumutbarkeit zu verfahren, wo sich vorab die (unangenehme) Frage stellt, wie das Verhältnis zwischen den Kosten, die mit der Sicherung eines Werks verbunden sind, und dem Schaden, dem sich mit der Sicherung des Werks vorbeugen lässt, beschaffen sein muss, um den Verzicht auf die Sicherung zu rechtfertigen. Auch diese Aufgabe stellt sich nicht nur bei Strassen, sondern auch bei allen anderen Werken – so namentlich bei älteren Gebäuden, die neueren Vorstellungen davon und technischen Normen darüber, welche Sicherheit ein Gebäude zu bieten hat, hinterherhinken. Im rapportierten Fall hätte sich das Bundesgericht darauf beschränken können zu prüfen, ob die Autobahn an der fraglichen Stelle bei bestimmungsgemäsem Gebrauch genügende Sicherheit bot – gerade so wie bei jedem anderen Werk auch.

4. Das Bundesgericht erinnert daran, dass Strassen häufig im Eigentum des Gemeinwesens stehen. Das ist für die Anwendung von Art. 58 OR allerdings nicht relevant. Die Bestimmung zieht den Werkeigentümer zur Verantwortung, ohne Rücksicht darauf zu nehmen, ob es sich beim Eigentümer um das Gemeinwesen⁴ oder einen Privaten handelt. Erinnert sei dabei an die Wertung, auf der die Werkeigentümerhaftung (allgemeiner: die Verkehrssicherungspflicht) beruht: Sie ergibt sich, wie sich das Bundesgericht bereits 1923 ausdrückte, «aus der Wirksamkeit des Grundsatzes, dass, wer ein Werk dem Publikum zugänglich macht, für die ordnungsgemässe Erstellung und Instandhaltung desselben zivilrechtlich verantwortlich ist» (BGE 49 II 254 E. 1). Und dann noch: «Es fehlt jede innere Berechtigung dafür, dass der Staat, dessen Werk die gleiche Gefahr der Schädigung durch mangelhafte Anlage oder Instandhaltung in sich schliesst, wie ein im Eigentum einer Privatperson stehendes, sodass auch der gleiche Recht[s]schutz gegenüber Schädigungen geboten ist, von der Haftung aus Art. 58 OR deshalb befreit sein soll, weil das Werk ein öffentlich[-]rechtliche Pflicht zugewiesen ist» (E. 1 des soeben zitierten Leiturteils).

⁴ Siehe auch etwa BGE 2C_901/2022 E. 4.2. In BGE 91 II 281 kam das Bundesgericht sogar zum Schluss, dass ein Gemeinwesen auch dann als Werkeigentümerin eines Fusswegs zu gelten hat, wenn der Fussweg eigentlich über private Grundstücke führt, aber durch eine Wegdienstbarkeit zugunsten des Gemeinwesens abgesichert ist. Darum ging es im hier rapportierten Fall zwar nicht, doch zeigt es, dass das Bundesgericht an sich keine Anstalten macht, das Gemeinwesen zu privilegieren.