Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

{T 0/2}
4A 612/2010

Urteil vom 14. Februar 2011
I. zivilrechtliche Abteilung

Besetzung
Bundesrichterin Klett, Präsidentin,
Bundesrichter Corboz,
Bundesrichterin Rottenberg Liatowitsch,
Gerichtsschreiber Gelzer.

Verfahrensbeteiligte
A._____,
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. P. Andri Vital,
Beschwerdeführer,

gegen

X._____,
vertreten durch Rechtsanwalt Hans-Peter Sorg,
Beschwerdegegner,

B._____,
Streitberufener.

Gegenstand
Werkeigentümerhaftung; Verjährung,

Beschwerde gegen das Urteil des Kantonsgerichts von Graubünden, II. Zivilkammer, vom 15. März 2010.

Sachverhalt:

A.
Am 3. Februar 2002 veranstaltete der Verein X._____ (Beschwerdegegner) im Rahmen des "White Turf 2002" auf dem gefrorenen St. Moritzer-See das Trabrennen GP Champagne Nicolas Feuillatte. Die Rennbahn war durch Abschrankungen (Rails) aus Holzlatten begrenzt, die an ins Eis gebohrten und darin festgefrorenen Holzpfosten befestigt wurden und damit einen Zaun bildeten. Im Verlauf des Rennens wurde C._____ mit seinem Schlitten zufolge eines Überholmanövers anderer Teilnehmer gegen die Innenrails gedrängt. Dabei hängte der Schlitten (Sulky) mit einer Kufe an einem Pfosten ein und prallte gegen einen weiteren Pfosten der Abschrankung. C._____ wurde schwer verletzt, und das A._____ (Beschwerdeführer) gehörende Pferd "D._____" erlitt ebenfalls Verletzungen. Ausserdem wurden das Geschirr und der Schlitten beschädigt. Eine wegen dieses Vorfalls eingeleitete Strafuntersuchung der Staatsanwaltschaft Graubünden wurde eingestellt.

B.
Mit Eingabe vom 3. Januar 2007 belangte der Beschwerdeführer den Beschwerdegegner auf Zahlung von Fr. 100'000.– nebst 5 % Zins seit dem 3. Februar 2002. Damit verlangte er Ersatz für Behandlungs- und Pflegekosten für das Pferd "D._____", dessen Minderwert, entgangene Preisgelder, Materialschäden und vorpro-

zessuale Anwaltskosten. Zur Begründung brachte der Beschwerdeführer vor, der Unfall vom 3. Februar 2002 sei auf die Mangelhaftigkeit der Rennbahnabschrankung zurückzuführen, weshalb der Beschwerdegegner als Werkeigentümer gemäss Art. 58 OR für die durch den Unfall hervorgerufenen Schäden ersatzpflichtig sei.

Mit Urteil vom 30. Juni 2009 wies das Bezirksgericht Maloja die Klage ab. Es bejahte zwar, dass die Abschrankung der Rennbahn ein Werk im Sinne von Art. 58 OR sei, verneinte jedoch einen Werkmangel. Die gegen dieses Urteil vom Beschwerdeführer eingelegte Berufung wies das Kantonsgericht von Graubünden am 15. März 2010 ab.

C.
Der Beschwerdeführer beantragt dem Bundesgericht mit Beschwerde in Zivilsachen, das Urteil des Kantonsgerichts aufzuheben und die Streitsache zur Neubeurteilung an die Vorinstanz zurückzuweisen.

Der Beschwerdegegner und die Vorinstanz schliessen auf Abweisung der Beschwerde, soweit darauf einzutreten sei. Der Streitberufene verzichtet auf eine Stellungnahme.

Erwägungen:

1.
1.1 Auf die Beschwerde in Zivilsachen kann grundsätzlich eingetreten werden, da sie unter Einhaltung der gesetzlichen Frist (Art. 100 Abs. 1 BGG) und Form (Art. 42 BGG) von der mit ihren Anträgen unterliegenden Partei (Art. 76 Abs. 1 BGG) eingereicht wurde und sich gegen einen von einer letzten kantonalen Instanz (Art. 75 BGG) gefällten Endentscheid (Art. 90 BGG) mit einem Streitwert von mindestens Fr. 30'000.– (Art. 74 Abs. 1 lit. b BGG) richtet.

1.2 Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat (Art. 105 Abs. 1 BGG). Die Feststellung des Sachverhaltes kann nur gerügt werden, wenn sie offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht und wenn die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein kann (Art. 97 Abs. 1 BGG). "Offensichtlich unrichtig" bedeutet dabei "willkürlich" (BGE 133 II 249 E. 1.2.2 S. 252). Willkür im Sinne von Art. 9 BV liegt nach ständiger Rechtsprechung nicht schon dann vor, wenn eine andere Lösung ebenfalls vertretbar erscheint oder gar vorzuziehen wäre. Das Bundesgericht hebt einen kantonalen Entscheid nur wegen Willkür auf, wenn er im Ergebnis unhaltbar ist (BGE 133 I 149 E. 3.1 S. 153 mit Hinweisen). Zudem steht dem Sachgericht im Bereich der Beweiswürdigung ein erheblicher Ermessensspielraum zu. Die Beweiswürdigung ist daher nur willkürlich, wenn das Sachgericht sein Ermessen missbraucht, indem es zum Beispiel offensichtlich unhaltbare Schlüsse zieht oder erhebliche Beweise übersieht (BGE 129 I 8 E. 2.1. S. 9; 120 Ia 31 E. 4b S. 40, mit Hinweisen). Der Beschwerdeführer, der die Sachverhaltsfeststellungen der Vorinstanz anfechten
will, kann sich nicht damit begnügen, den bestrittenen Feststellungen eigene tatsächliche Behauptungen gegenüberzustellen oder darzulegen, wie die Beweise seiner Ansicht nach zu würdigen gewesen wären. Vielmehr hat er klar und substantiiert aufzuzeigen, inwiefern die gerügten Feststellungen bzw. die Unterlassung von Feststellungen offensichtlich unrichtig sind oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruhen (BGE 133 II 249 E. 1.4.3 S. 254 f.; 133 III 462 E. 2.4 S. 466 f.).

2.
2.1 Nach Art. 58 Abs. 1 OR haftet der Werkeigentümer für den Schaden, der durch fehlerhafte Anlage oder Herstellung oder durch mangelhaften Unterhalt des Werks verursacht wird.

2.2 Vor der Vorinstanz war nicht umstritten, dass die Abschrankung der Rennstrecke als Werk im Sinne von Art. 58 OR zu qualifizieren ist und der Beschwerdegegner für allfällige Mängel dieses Werkes als dessen Eigentümer einzustehen hat. Umstritten war einzig, ob die Anlage mangelbehaftet war.

2.3 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 Sicher-

heit bietet (BGE 130 III 736 E. 1.3 S. 741 f. mit Hinweisen). Als Grundsatz gilt somit, dass das Werk einem bestimmungswidrigen Gebrauch nicht gewachsen zu sein braucht. Ob ein Werk mängelfrei ist, bestimmt sich nach objektiven Gesichtspunkten unter Berücksichtigung dessen, was sich nach der Lebenserfahrung am fraglichen Ort zutragen kann (BGE 122 III 229 E. 5a/bb S. 235). Aus einer nach erfolgtem Schadenseintritt gewonnenen Erfahrung darf nicht zwingend auf einen Werkmangel bzw. eine Verletzung der Sorgfaltspflicht geschlossen werden (vgl. BGE 110 II 456 E. 3a S. 463). Auch erweist sich ein Werk nicht bereits als mangelhaft, wenn weitere Sicherungsmassnahmen an sich möglich gewesen wären, stellt doch nicht jede Gefahrenquelle einen Mangel im Sinne von Art. 58 OR dar (BGE 102 II 343 E. 2c S. 340). Vielmehr findet die Sicherungspflicht ihre Schranke in der Selbstverantwortung. Demnach darf der Werkeigentümer Risiken ausser Acht lassen, welche von den Benützern des Werks oder von Personen, die mit dem Werk in Berührung kommen,
mit einem Mindestmass an Vorsicht vermieden werden können (BGE 130 III 736 E. 1.3 S. 741 f. mit Hinweisen). Entsprechend gebietet die Verkehrssicherungspflicht im Bereich des Skisports, die Pistenbenützer vor Gefahren zu bewahren, die selbst bei vorsichtigem Fahrverhalten nicht vermieden werden können. Dies trifft bei nicht ohne weiteres erkennbaren, sich als eigentliche Fallen erweisenden Gefahren zu (BGE 121 III 358 E. 4a S. 360 f. mit Hinweisen). Gefahren, die einer Skiabfahrt als solcher eigen sind, muss hingegen der Skifahrer selber tragen (vgl. BGE 111 IV 15 E. 2 S. 16 f.). Auch das Fehlverhalten eines Pistenbenützers, der in Verkennung seines Könnens oder in Missachtung von Signalisationen fährt, stürzt und dabei verunfallt, ist der Selbstverantwortung zuzurechnen (vgl. BGE 117 IV 415 E. 5a S. 416). 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 Benützer und dem Zweck des Werks stehen (BGE 130 III 736 E. 1.3 S. 741 f. mit Hinweisen).

2.4 Nach den Feststellungen im angefochtenen Urteil führt der Beschwerdegegner von Suisse Trot genehmigte Trabrennen durch, die dem Trabrennreglement Suisse Trot vom 7. Mai 1990 mit nachfolgenden Revisionen unterstehen. Danach sind Bau, Unterhalt und Pflege der Rennbahn wie auch die Organisation und die Durchführung der Pferderennen Sache des veranstaltenden Vereins. Jede Rennbahn muss an jedem Renntag bis spätestens zwei Stunden vor dem ersten Rennen durch einen Delegierten des Vorstandes von Suisse Trot kontrolliert werden. Der Delegierte kann Änderungen an der Bahn und den technischen Anlagen verlangen, wobei die Verantwortung jedoch in jedem Fall beim Rennverein verbleibt (§ 58 Ziff. 3 und § 59 Ziff. 1 des Reglements). Jede Rennbahn muss durch ausreichende Markierungszeichen unmissverständlich abgegrenzt werden (§ 61 des Reglements). Für die Abgrenzungen dürfen aber keine Metallstäbe oder Metallstangen verwendet werden. Dem Reglement entsprechend wurde die Bahn im Hinblick auf das Rennen vom 3. Februar 2002 überprüft und - nach dem Aufstellen von Pylonen im Bereich des Eingangs zum Meiereibogen - für regelkonform befunden und der Anlass von Suisse Trot genehmigt. Nach Auffassung der Vorinstanz dienen das Reglement und die
Kontrollen unter anderem der Gewährleistung der Sicherheit, und sie berücksichtigen die besonderen Gefahren des Pferderennsports. Dies indiziere, dass ein abgenommenes und für gut befundenes Werk bei bestimmungsgemässem Gebrauch hinreichende Sicherheit biete. Eine Verletzung des Trabrennreglements sei denn auch nicht geltend gemacht worden.

Was die Innenrails anbelangt, stellte die Vorinstanz fest, Holzrails der vom Beschwerdeführer beanstandeten Art seien seit Jahren sowohl in St. Moritz als auch in Arosa unfallfrei verwendet worden, ohne dass die Reiter oder Suisse Trot je Einwände erhoben hätten. Mit Ausnahme eines einzigen der fünf befragten fachkundigen Zeugen hätten alle die Rails ausdrücklich als sicher betrachtet. Auf die Meinung des im Strafverfahren beigezogenen Gutachters, welcher die verwendeten Rails wegen der erkennbaren Gefahr des Einhängens der Schlittenkufen an den senkrechten Holzpfosten für besonders gefährlich erachtete, stellte die Vorinstanz nicht ab, weil der Gutachter über keine konkrete Erfahrung mit derartigen Rails verfüge. Er habe angegeben, es sei ihm keine Rennbahn mit ähnlicher Abgrenzung bekannt, obschon derartige Rails erwiesenermassen gebräuchlich seien. Allein aus der Tatsache, dass die Gefahr des Einhängens bestehe, lasse sich noch kein Werkmangel im Sinne von Art. 58 OR ableiten.

3.

Der Beschwerdeführer wirft der Vorinstanz in verschiedener Hinsicht eine willkürliche Sachverhaltsfeststellung vor.
3.1
3.1.1 Im Einzelnen mach der Beschwerdeführer geltend, aus dem Umstand, dass Holzrails in St. Moritz und Arosa verwendet würden, ergebe sich nicht zwingend, dass diese Art der Rails allgemein gebräuchlich und bekannt sei. Daraus, dass nur zwei Bahnen mit derartigen Abschrankungen bekannt seien und der Experte keine weiteren kenne, hätte die Vorinstanz folgern müssen, dass es eben nur sehr wenige Bahnen mit derartigen Abschrankungen gebe und diese gerade nicht allgemein gebräuchlich seien, weshalb sich die vorinstanzliche Beurteilung der Erfahrung des Experten nicht als zwingend und daher als willkürlich erweise.
3.1.2 Entgegen der Meinung des Beschwerdeführers verstösst es keineswegs gegen die Gesetze der Logik, von "allgemeiner Gebräuchlichkeit" von Rails zu sprechen, wenn sich aufgrund der topographischen Gegebenheiten nur wenige Orte für die Durchführung einer bestimmten Art von Pferderennen eignen, solche an diesen Orten aber regelmässig seit vielen Jahren stattfinden, und wenn dabei stets dieselbe Art der Eingrenzung gewählt wird. Ortschaften, an denen gleichartige Rennen stattfinden, aus Sicherheitsgründen aber keine Holzrails verwendet werden, bezeichnet der Beschwerdeführer nicht. Willkür zeigt er insoweit nicht auf. Somit verstiess die Vorinstanz auch nicht gegen das Willkürverbot, wenn sie auf mangelnde einschlägige Erfahrung des Experten schloss und sein Gutachten nicht berücksichtigte.
3.2
3.2.1 Mit Bezug auf die vom Beschwerdeführer bevorzugte Art der Sicherheitsrails in Form von Schwanenhälsen stellte die Vorinstanz fest, diese seien im Jahr 2002 in St. Moritz getestet worden. Sie hätten sich aber als ungeeignet erwiesen, weil die damals verwendete Kunststofflegierung bei den im Engadin herrschenden Temperaturen spröde geworden sei und beim Zusammenstoss mit Pferden bzw. mit Schlitten gesplittert habe. Zudem hätten auch diese neuartigen Rails die Gefahr des Einhängens nicht gänzlich beseitigen können. Im Herbst 2002 habe sich in Maienfeld ein Unfall ereignet, bei dem der Wagen eingehängt sei, obwohl neuartige Rails verwendet worden seien.
3.2.2 Der Beschwerdeführer hält auch diese Schlussfolgerung für falsch und bringt vor, Schwanenhälse gebe es schon sehr lange. Neuartig sei nur, dass diese aus Kunststoff gefertigt würden. Üblicherweise bestünden die Schwanenhalsabschrankungen aus Eisenrohren. Auch diese könne man ins Eis einlassen und festfrieren lassen. Damit lasse sich die Unfallgefahr zwar nicht vollends bannen, das Risiko aber doch erheblich vermindern. Damit verkenne die Vorinstanz, dass der Beschwerdegegner seine Anlage über Jahrzehnte nicht an modernere technische Möglichkeiten angepasst habe, obwohl dies möglich und zumutbar gewesen wäre.
3.2.3 Inwiefern die Unfallfolgen bei einer Abgrenzung der Rennbahn mit Schwanenhälsen weniger gravierend ausgefallen wären, zeigt der Beschwerdeführer nicht auf. Zudem lässt er ausser Acht, dass eine Abgrenzung mit Metallstäben oder Metallstangen reglementarisch verboten ist. Weshalb Eisenstangen nicht unter dieses Verbot fallen sollen oder weshalb dem Beschwerdegegner hätte zugemutet werden müssen, das Verbot zu übertreten, legt der Beschwerdeführer nicht dar. Willkür ist auch diesbezüglich nicht ersichtlich.

3.3 Soweit der Beschwerdeführer geltend macht, der Fahrer müsse sich darauf verlassen können, dass die Anlage so gebaut sei, dass ein Einhängen mit den Kufen an den Rails nicht möglich sei, etwa mit Schwanenhälsen oder mit Kippstangen, argumentiert er widersprüchlich, räumt er doch an anderer Stelle selbst ein, dass ein Einhängen auch bei Schwanenhalsrails nicht ausgeschlossen werden kann. Dass Kippstangen ein Einhängen verhindert hätten, geht aus dem angefochtenen Urteil nicht hervor. Vielmehr stellte die Vorinstanz - insoweit unangefochten - fest, deren Verwendung sei auf Sandbahnen üblich, nicht aber auf Schneebahnen; diesbezüglich fehlten entsprechende Erfahrungen. Die Vorinstanz hat mithin im Ergebnis den Nachweis der Überlegenheit von Kippstangen gegenüber der gewählten Art der Markierung mit sachlich vertretbaren Gründen und damit willkürfrei verneint.

3.4 Vor diesem Hintergrund vermag der Beschwerdeführer die Feststellung der Vorinstanz, es seien zum Zeitpunkt des Unfalls keine tauglichen Alternativen zu den verwendeten Holzpfosten zur Verfügung gestanden, nicht als willkürlich auszuweisen.

4.
4.1 Die Vorinstanz ging davon aus, entgegen der Meinung des Beschwerdeführers hätte auch das Aufstellen

von Pylonen keinen besseren Schutz geboten. Solche seien am Renntag zu Sicherheitszwecken eingangs des Meiereibogens aufgestellt gewesen, von den Teilnehmern aber nicht beachtet und überfahren worden, wie der bei den Akten befindliche Rennfilm zeige. Sie seien sogar zwischen die Pferdegespanne geraten und hätten somit ein zusätzliches Gefahrenpotenzial geborgen. Pylonen würden denn auch vorwiegend bei Wasser oder Löchern auf der Rennbahn, nicht aber als Abschrankung verwendet. Von der Rennbahn selbst sei keine die Grundrisiken der Sportart übersteigende Gefahr ausgegangen. Es habe genügend Platz gehabt, um den erforderlichen Abstand zu den Rails einzuhalten.

4.2 Der Beschwerdeführer ist demgegenüber der Meinung, der Film zeige mit aller Deutlichkeit, dass die Pylonen durchaus einen wirksamen Schutz vor dem Einhängen an den Rails abgäben, auch wenn sie im Meiereibogen zu einem anderen Zweck eingesetzt worden seien.

4.3 Die Rüge ist kaum nachvollziehbar. Inwiefern die kleinen, leichten Pylonen ein Einhängen eines in voller Fahrt herannahenden Schlittens hätten verhindern können, ist nicht ersichtlich. Jedenfalls verfiel die Vorinstanz nicht in Willkür, wenn sie den Pylonen eine erhebliche Schutzwirkung absprach.

5.
5.1 Der Beschwerdeführer vertrat im kantonalen Verfahren die Meinung, würden Abschrankungen mit Holzpfosten als zulässig angesehen, hätten wenigstens in den Kurven die Pfosten auch am Boden horizontal mit einem Brett verbunden werden müssen. Da im Unfalljahr praktisch kein Schnee vorhanden gewesen sei, habe nicht wie in anderen Jahren eine Schneemade vor die Abschrankungen gehäuft werden können, um die Gefahr des Einhängens mit der Kufe zu verhindern, was die Gefährlichkeit der Abschrankungen erhöht habe.

5.2 Die Vorinstanz erkannte indessen auch diesbezüglich keinen Werkmangel. Sie nahm an, bei Trabrennen, wo keine abgetrennten Bahnen existieren, könne es immer wieder zu Gefahrensituationen kommen, etwa durch Abdrängen des Gefährts gegen die Abschrankung oder durch Berührung der Teilnehmer untereinander. Dies sei den Fahrern bewusst, und der Beschwerdeführer habe selbst ausgeführt, solche Drängeleien seien an der Tagesordnung. Diese Gefahr des gegenseitigen Abdrängens der Gespanne und damit eine dem Trabrennsport inhärente Gefahr habe sich vorliegend verwirklicht. Zudem erachtete die Vorinstanz die vom Experten zusätzlich erwähnten baulichen Massnahmen zur Verhinderung des Einhängens der Kufen nicht als tauglich. An den senkrechten Pfosten und unten ans Geläuf grenzend angebrachte Holzbohlen hätten letztlich eine Kollision mit den Innenrails nicht zu vermeiden vermocht und möglicherweise eine Zusatzgefahr geschaffen, weil dadurch keine Ausweichmöglichkeit mehr bestanden hätte.

5.3 Wie der Beschwerdeführer rügt, ist bei dieser Argumentation nicht restlos nachvollziehbar, weshalb an den Holzpfosten angebrachte und mit dem Boden verbundene Bretter, gewissermassen als Leitplanken, nicht hätten verhindern können, dass ein Pfosten zwischen die Kufen eines abgedrängten Gefährts gerät. Ebenso wenig ist vorstellbar, dass ein abgedrängter Schlitten über die Abschrankung hinaus ausweichen könnte. Ob allerdings andere Gefahren gedroht hätten, wenn ein Gefährt mit den Kufen an diese Bretter gestossen wären, und ob diese Gefahren schwerer, weniger schwer oder etwa gleich zu gewichten wären wie die aus der unterbliebenen Anbringung von Brettern, kann offen bleiben. Die Gefahr, abgedrängt zu werden, war den Teilnehmern des Rennens bewusst. Sie bildete ein dem Trabrennsport inhärentes Risiko, dem die Teilnehmer durch ausreichenden Abstand zueinander hätten begegnen können und wofür der nötige Platz zur Verfügung stand, wie nach dem angefochtenen Urteil feststeht. Um eigentliche Fallen, die sich bei regelkonformem Verhalten der Teilnehmer öffneten und vor welchen der Werkeigentümer bzw. der Sportveranstalter schützen muss, kann es sich demnach bei den vom Beschwerdeführer beanstandeten Abschrankungen nicht handeln, zumal
diese seit langem regelmässig verwendet wurden, ohne dass es zu entsprechenden Problemen gekommen wäre. Wenn die Vorinstanz bei dieser Sachlage festhielt, von der Rennbahn sei keine die Sportart übersteigende Gefahr ausgegangen, welcher sich die Teilnehmer nicht bewusst und in Selbstverantwortung ausgesetzt hätten, ist dies nicht zu beanstanden. Somit konnte die Vorinstanz bundesrechtskonform annehmen, das Werk sei nicht mit einem Mangel im Sinne von Art. 58 OR behaftet, auch wenn seine bauliche Ausgestaltung das Einhängen der Kufen in den Abschrankungspfosten nicht gänzlich ausschliesst. Eine Haftung des Beschwerdegegners nach Art. 58 OR kommt daher nicht in Frage.

6.
Aus den dargelegten Gründen ist die Beschwerde abzuweisen. Bei diesem Ausgang des Verfahrens wird der Beschwerdeführer dafür kosten- und entschädigungspflichtig.

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.
Die Beschwerde wird abgewiesen.

2.
Die Gerichtskosten von Fr. 5'000.– werden dem Beschwerdeführer auferlegt.

3.
Der Beschwerdeführer hat den Beschwerdegegner für das bundesgerichtliche Verfahren mit Fr. 6'000.– zu entschädigen.

4.
Dieses Urteil wird den Parteien, B._____ und dem Kantonsgericht von Graubünden, II. Zivilkammer, schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 14. Februar 2011

Im Namen der I. zivilrechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts

Die Präsidentin: Klett

Der Gerichtsschreiber: Gelzer