

KGE (Zivilgerichtshof I) vom 26. Oktober 2006 i.S. X. c. Staat Wallis.

Haftung des Motorfahrzeughalters (Art. 58 SVG) versus Haftung des Strassen-eigentümers (Art. 58 OR): Verkehrsunfall auf einer kantonalen Hauptstrasse bzw. Nationalstrasse.

- Der Lenker hat die Ausrüstung des Fahrzeuges und seine Fahrweise den saisonalen und witterungsbedingten Strassenverhältnissen sowie den signalisierten Gefahren anzupassen (E. 5).
- Das Gemeinwesen trifft als Eigentümer die Pflicht, seine Strassen im Rahmen der Verhältnismässigkeit so zu unterhalten, dass sie bei gewöhnlicher Sorgfalt ohne Gefahr benutzt werden können (E. 6).

Responsabilité du détenteur de véhicule automobile (art. 58 LCR) et responsabilité du propriétaire de routes (art. 58 CO) : accident de la circulation sur une route cantonale principale, respectivement sur une route nationale.

- Le conducteur doit adapter l'équipement de son véhicule et sa manière de conduire aux dangers signalés, ainsi qu'à l'état de la route en fonction de la saison et des conditions météorologiques (consid. 5).
- En sa qualité de propriétaire, la collectivité publique à l'obligation d'entretenir ses routes en fonction des circonstances, de telle sorte qu'elles puissent être utilisées sans danger en faisant preuve de la diligence usuelle (consid. 6).

Sachverhalt (gekürzt)

Am Nachmittag des 13. März 1995 um ca. 16.30 Uhr fuhr X. in Begleitung einer Kollegin mit seinem Personenwagen mit einer Geschwindigkeit von 50 bis 60 km/h von Rothwald Richtung Brig. Er hatte Sommerreifen montiert mit unterschiedlich tiefen Profiltrillen; keiner der vier Pneus wies die Mindesttiefe von 1.6 mm auf, teils war kein Profil mehr vorhanden. Oberhalb des Ortes genannt «Fronbach», auf einer Höhe von 1600 - 1700 m über Meer, geriet sein Fahrzeug in einer weiten Rechtskurve auf vereister Fahrspur ins Rutschen. Das Auto überquerte die Sicherheitslinie und prallte auf der Gegenfahrbahn in ein korrekt bergwärts fahrendes Feuerwehrauto. In beiden Fahrtrichtungen war vor der Unfallstelle das Gefahrensignal Nr. 1.05 gemäss Anhang II SSV «Schleudergefahr» und als ergänzende Zusatztafel das Schild Nr. 5.13 «Vereiste Fahrbahn» angebracht. Laut Meteo-Schweiz herrschte schönes Wetter; die Temperaturen lagen am Unfallort zum Unfallzeitpunkt jedoch tiefer als 3° - 4° Celsius, etwa um den Gefrierpunkt, so dass das tagsüber auftretende Schmelzwasser gefrieren konnte. Vor dem Unfall hatte ein Strassenwärter den schneebedeckten Ablaufschacht freigelegt, damit das Schmelzwasser abfliessen konnte, und eine leichte Vereisung auf einer Breite von 20 cm und einer Länge von ca. 7 m mit der Schaufel entfernt. Das Einsatzfahrzeug

mit dem Salzstreuer kam erst später zum Einsatz. X. und seine Mitfaherin zogen sich durch die Kollision verschiedene Verletzungen zu. X. belangt den Staat Wallis für den ihm aus diesem Unfall entstandenen Schaden wegen mangelhaften Unterhalts der Simplonstrasse gestützt auf Art. 58 OR im Ausmass von zwei Dritteln.

Aus den Erwägungen

(...)

5. Der Kläger verneint ein eigenes Verschulden am Unfall wegen Nichtbeherrschen des Fahrzeugs und fehlender Betriebssicherheit desselben. Seine (Kausal-)Haftung als Halter des verunfallten Fahrzeugs (Art. 58 SVG) schätzt er etwa gleich hoch ein wie jene des Beklagten als Eigentümer der Strasse (Art. 58 OR). Wenn man das zusätzliche Verschulden des Beklagten berücksichtige, rechtfertige es sich, diesen mit zwei Dritteln des Schadens zu belasten.

a) Gemäss ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts ist es in erster Linie Sache des Fahrers, auf witterungsbedingte Strassenverhältnisse Rücksicht zu nehmen. Dazu gehöre, dass er für Fahrten auf winterlichen Strassen geeignete Gleitschutzmittel verwende und erhöhte Vorsicht walten lasse, insbesondere seine Fahrweise dem Zustand der Strasse anpasse (Art. 32 Abs. 1 SVG). Auch müsse er bei Graden um Null mit Eisbildung auf nassen Strassen rechnen und die Fahrgeschwindigkeit danach einrichten. Er dürfe selbst bei klarem Wetter nicht leichthin annehmen, die Fahrbahn sei überall eisfrei oder gegen Winterglätte bereits gesichert, zumal den zuständigen Organen eine angemessene Frist eingeräumt werden müsse, die Streuarbeiten auszuführen. Wenn er zu schnell fahre, von der Gefahr überrascht werde oder sich fahrtechnisch falsch verhalte, den Unfall bei einer vernünftigen, den Umständen entsprechenden vorsichtigen Fahrweise aber hätte vermeiden können, so könne er sich nicht auf die Haftung des Strasseneigentümers nach Art. 58 OR berufen (BGE 98 II 44 mit Hinweis auf BGE 81 II 453/4, 91 II 209).

b) Der Kläger stellt in Abrede, nicht vorsichtig sowie mit nicht angepasster Geschwindigkeit gefahren zu sein und damit in unfallkausal-er Weise Art. 31 Abs. 1 und Art. 32 Abs. 1 SVG verletzt zu haben. Zur Unfallzeit habe frühlinghaftes Wetter bei strahlendem Sonnenschein geherrscht, weshalb auch der aufmerksamste Fahrzeuglenker nicht mit einer vereisten Strecke habe rechnen müssen. Auch die eingehaltene Geschwindigkeit sei angemessen gewesen.

aa) Was das frühlingshafte Wetter anbelangt, so hat das Beweisverfahren ergeben, dass an der Unfallstelle keineswegs frühlingshafte Temperaturen von 13° Celsius herrschten, sondern gegen 13.00 Uhr Höchsttemperaturen von maximal 7° Celsius, die im Unfallzeitpunkt bereits um die Nullgradgrenze herum lagen. X. musste sich angesichts der Schneewälle am Strassenrand der Simplonstrasse und des Tauwetters am früheren Nachmittag bewusst sein, dass auf der kurvenreichen und im Schatten liegenden Simplonstrasse zwischen dem Rothwald und der Ganterbrücke das Schmelzwasser an exponierten Stellen gefrieren könnte. Dies im konkreten Fall umso mehr, als vor der Unfallstelle noch ein entsprechendes Warnschild mit Zusatztafel auf die Schleudergefahr wegen vereister Fahrbahn hinwies. Aus all diesen Gründen war die Glatteisgefahr für den Kläger klar erkennbar. Da er trotzdem - namentlich trotz des Warnschildes mit Zusatztafel - seine Fahrt in die Rechtskurve hinein, wo es dann zur Kollision kam, mit 50 - 60 km/h fortsetzte, hat er im entscheidenden Moment seine Aufmerksamkeit nicht genügend der Strasse sowie der vorhandenen Warnsignalisation gewidmet und damit Art. 31 Abs. 1 SVG in Verbindung mit Art. 3 Abs. 1 VRV verletzt. Diese Nichtbeherrschung des Fahrzeugs war zweifelsohne unfallkausal.

bb) Gleiches gilt mutatis mutandis bezogen auf die Fahrgeschwindigkeit, die er im fraglichen Zeitpunkt und am fraglichen Ort keineswegs den Strassen- und Witterungs- bzw. (genauer) Temperaturverhältnissen angepasst hat, wie dies Art. 32 Abs. 1 SVG vorschreibt. Namentlich war er bei einer Geschwindigkeit von 50 - 60 km/h, mit welcher er in die Rechtskurve hinein fuhr, von vornherein nicht in der Lage, innerhalb der überblickbaren Strecke zu halten, was Art. 4 Abs. 1 VRV den Fahrzeugführern ausdrücklich vorschreibt. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichts ist denn eine Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h vor einer Kurve mit einem bekannt hohen Risiko von Glatteisbildung übersetzt (Pra 92 (2003) Nr. 121 S. 651 E. 7.3), ja sogar eine solche von 30 bis 50 km/h (BGE 98 II 47/48). Der Unfall ist demnach auch darauf zurückzuführen, dass der Kläger nicht mit einer Geschwindigkeit gefahren ist, die den konkreten Strassen-, Sicht- und Temperaturverhältnissen angepasst war.

c) Der Kläger stellt nicht in Abrede, dass die Bereifung seines Fahrzeugs mit den aktenmässig erstellten ungenügenden Profiltiefen nicht den seinerzeit geltenden Vorschriften (Art. 13 Ziff. 5 BAV; heute: Art. 58 Abs. 4 VTS) entsprach, womit er nebst Art. 31 Abs. 1 und Art.

32 Abs. 1 SVG auch Art. 29 SVG verletzt hat. Nach seiner Ansicht wäre es indessen verfehlt, darin eine Unfallursache zu sehen. Anders als bei verschneiter Strasse gelte es nämlich bei Glatteis eine technische Besonderheit zu beachten, wie der einschlägigen Literatur entnommen werden könne:

«Wird ein Reifen mit ungenügendem Profil oder ohne Profil auf trockener Strasse verwendet, reduziert sich dadurch das so genannte Kraftschlussverhalten des Reifens nicht, es besteht also kein Unterschied zwischen Reifen mit genügendem und solchen mit ungenügendem Profil. Das Verhalten von Reifen auf winterglatter Strasse ist mit vorstehendem Schema identisch: 'Auf Eis und Schnee gibt es grundsätzlich die gleichen Kennfelder wie auf trockener Strasse. Während auf Schnee eine hohe Flächenpressung und gut verzahnende, sich selbst reinigende Profile vorteilhaft sind, ist auf Eis für einen optimalen Kraftschluss eine niedrige Flächenpressung anzustreben' (Burg/Rau, Handbuch der Verkehrsunfallrekonstruktion, 1. A., S. 104)».

aa) Der Kläger hat zu dieser von ihm angerufenen technischen Besonderheit, wonach es im Ergebnis auf dasselbe herauskommt, ob man auf Eis mit Winterreifen oder Sommerreifen mit oder ohne Profilrillen fährt, keinen Beweis angeboten. Der Beklagte liess demgegenüber mehreren fachkundigen Zeugen die Frage stellen, ob beim Gleitschutz ein Unterschied bestehe, wenn auf einer eisbedeckten Strasse bei einem Gefälle von 8% abgefahrene Sommerreifen oder Winterreifen benutzt werden.

P. und R. von der Dienststelle für Strassenverkehr beantworteten die Frage dahin gehend, es bestehe ein sehr grosser Unterschied und der Bremsweg verlängere sich um ein Vielfaches: «Mehrere Faktoren, welche den Bremsweg verlängern, müssen in Betracht gezogen werden: eine Temperatur unter Null Grad Celsius bewirkt, dass Sommerreifen sehr hart werden, was den Reibungskoeffizient verschlechtert; das Alter der Reifen wirkt sich ebenfalls sehr stark auf den Reibwert aus; die Profiltiefe beeinflusst den Bremsweg besonders bei Nässe».

F., Zentrumsleiter VSZ, nahm dahin gehend Stellung, dass die Reifenhersteller ab einer Tagesmitteltemperatur von weniger als 7° Celsius empfehlen, Winterreifen zu montieren, weil Sommer- und Winterreifen unterschiedliche Gummimischungen hätten. Die Sommerreifen seien bei tiefen Temperaturen zu hart. Bei abgefahrenen Pneu spielen nicht nur das Profil der Reifen eine Rolle, sondern auch das Alter der Reifen und die Gummimischung.

bb) Nach dem Gesagten ist beweismässig erstellt, dass das Fahren mit abgenutzten Sommerreifen im konkreten Fall das Gleitschutzverhalten des Fahrzeugs von X. sehr wohl ungünstig beeinflusst und damit den Unfall als solchen begünstigt hat, zumal wenn man in diesem Zusammenhang die nicht angepasste Geschwindigkeit mitberücksichtigt (vgl. dazu BGE 98 II 47 f.)

Den Kläger trifft somit zusammenfassend ein kausales Verschulden am Verkehrsunfall vom 13. März 1995. Nach der allgemeinen Lebenserfahrung und nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge vermag im Übrigen die Missachtung der erwähnten Vorsichtspflichten, die Nichtanpassung der Geschwindigkeit an die konkreten Strassen-, Sicht- und Temperaturverhältnisse und das Fahren mit Reifen, die in vorschriftswidriger Weise einen völlig ungenügenden Gleitschutz aufgewiesen haben, einen Unfall wie jenen vom 13. März 1995 zu begünstigen. Damit ist nebst der natürlichen Kausalität auch der adäquate Kausalzusammenhang gegeben. X. haftet für den Verkehrsunfall (und damit für die eigenen Unfallfolgen) nicht nur kausal infolge der Betriebsgefahr, wie er dies in seinen Rechtsschriften selber anerkennt, sondern auch aus Verschulden wegen den dargelegten unfallursächlichen Verkehrsregelverletzungen.

6. Es ist somit weiter zu prüfen, ob auch den Beklagten eine Haftung am Verkehrsunfall vom 13. März 1995 trifft. Der Kläger stellt sich diesbezüglich auf den Standpunkt, dass die Werkeigentümerhaftung des Staates nach Art. 58 OR gegeben sei. Der Unfall habe sich nicht auf einer abgelegenen, zweitklassigen Bergstrasse, sondern auf einer dem Durchgangsverkehr dienenden Hauptstrasse, welche sowohl für den Fremden- wie auch den Berufsverkehr von grosser Bedeutung sei, ereignet. Es verstehe sich von selbst, dass der Kanton bei der Erfüllung seiner Unterhaltsaufgaben einer derartigen Hauptverkehrs- und Durchgangsstrasse den Vorrang geben müsse, wenn es um die Beseitigung winterlicher Gefahren gehe. Dabei müssten Verkehrswege nicht derart unterhalten werden, dass alle durch die winterlichen Verhältnisse bedingten Gefahren beseitigt seien und sie dem Verkehr ohne jegliche Einschränkungen offen stünden. Eine Verletzung der Unterhaltspflicht müsse aber dann angenommen werden, wenn der Unterhaltspflichtige nichts oder nicht die geeigneten Vorkehren getroffen habe, um die erhöhten Gefahren in objektiv verantwortbaren Grenzen zu halten oder wenn für den Strassenbenützer nicht erkennbar gewesen sei, dass eine gesteigerte Vorsicht angezeigt gewesen wäre. Nach den massgebenden Kriterien, nämlich den zeitlichen, technischen und

finanziellen Gegebenheiten sei dem Staat Wallis als Strasseneigentümer eine Neutralisierung der Gefahrenstelle ohne weiteres zumutbar gewesen. Es habe sich im vorliegenden Fall nicht um plötzlich und unvermutet auftretende, also durch Wetterumschwung oder plötzlichen Temperaturabfall verursachte Vereisungen gehandelt. Der 13. März 1995 könne aus meteorologischer Sicht als «warmer Tag» bezeichnet werden, was jedoch eine Vereisung von nassen Stellen wegen jahreszeitlich bedingt fehlender Wärmespeicherung des Strassenuntergrundes nicht ausschloss, wie es sich gezeigt habe. Für einen erfahrenen Strassenwärter hätte dies geradezu voraussehbar sein müssen. Hier sei die Vereisung unbestrittenermassen ja sogar bereits eingetreten. Eine gefährliche Vereisung mit einer Schaufel beseitigen zu wollen, spreche für eine ausgesprochene Gefahrenblindheit und sei jedenfalls bei den Einsatzmöglichkeiten der modernen Streutechnik, die es erlaube, wichtige Strassenstrecken ohne erheblichen Aufwand innert kurzer Zeit zu bestreuen, völlig verfehlt, ganz abgesehen davon, dass eine ständig zunehmende Vereisung gedroht habe, der nur durch unverzügliches Salzen zu begegnen gewesen wäre. Der Kläger sei regelrecht Opfer einer «Glatteisfall» geworden.

a) aa) In seinem Urteil vom 15. Februar 1972 i.S. Z. gegen Staat Wallis hat das Bundesgericht unter Hinweis auf seine bisherige Rechtsprechung festgehalten, ob eine Strasse mangelhaft unterhalten worden sei, sei auch dann nach Art. 58 OR zu beurteilen, wenn ein Gemeinwesen Eigentümer der Strasse sei. In neueren Entscheiden habe es den Grundsatz insofern eingeschränkt, als es erklärt habe, in welchem Masse öffentliche Strassen unterhalten werden müssten, bestimme grundsätzlich das öffentliche Recht, und wenn dessen Vorschriften im einzelnen Fall beobachtet worden seien, so könne nur bei Vernachlässigung elementarer Massnahmen von einem Unterhaltsmangel gesprochen werden (BGE 98 II 42 f. mit Hinweis auf BGE 76 II 217/8, 78 II 152, 89 II 334, 91 II 199). In diesem Urteil fügte es bei, ob an dieser Einschränkung unbekümmert um die stete Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs festzuhalten sei, könne (im damals zu beurteilenden Fall) offen gelassen werden (BGE 98 II 43).

bb) In seinem Urteil vom 29. Oktober 2002 i.S. Kanton Tessin c/ A. hat das Bundesgericht erneut seine Rechtsprechung bezüglich der Haftung des Strasseneigentümers bei der Herstellung und insbesondere beim Unterhalt von Strassen zusammengefasst. Vorab führte es aus, ein Werk sei mangelhaft, «wenn es den Benützern bei bestimm-

mungsgemäsem Gebrauch keine genügende Sicherheit bietet; ob ein Mangel vorliegt, ist konkret zu beurteilen (BGE 126 III 113 E. 2a/cc S. 116 m. Hinw. = Pra 2000 Nr. 185; Brehm, Berner Kommentar, N. 65 zu Art. 58 OR). Bei Strassen muss auf die Art der Strasse und den bestimmungsgemässen Verkehr abgestellt werden (BGE 103 II 240 E. 2b S. 243 = Pra 67 Nr. 68; Brehm, a.a.O., N. 170 zu Art. 58 OR). Nicht jede Gefahrenquelle ist ohne weiteres ein Mangel in der Herstellung oder im Unterhalt; vernünftigerweise kann nicht verlangt werden, dass das gesamte Strassennetz so gebaut und unterhalten wird, dass jedes noch so kleine Risiko ausgeschlossen ist. Der Strassenbenützer ist sich bewusst, dass die Strassen Naturphänomenen ausgesetzt sein können und dass die Benützung der Strasse dann und wann gefährlich sein kann; gemäss Lehre und Rechtsprechung hat sich der Verkehr grundsätzlich den Strassenverhältnissen anzupassen und nicht umgekehrt (BGE 102 II 343 E. 1b S. 345 = Pra 66 Nr. 65; Brehm, a.a.O., N. 172 zu Art. 58 OR; Oftinger/Stark, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Bd. II/1, Zürich 1987, S. 239 N 111 f.; Keller, Haftpflicht im Privatrecht, 6. A., Bern 2002, S. 206; Pra 92 Nr. 121, S. 645 E. 1.1 = BGE 129 III 65; vgl. auch BGE 130 III 743 E. 1.4 mit Hinweisen).

cc) «Angesichts der räumlichen Ausdehnung des Strassennetzes, der Bedeutung der meteorologischen Einflüsse sowie des breiten Benutzerspektrums stösst der Strasseneigentümer namentlich auf zeitliche, finanzielle und organisatorische Grenzen, die Strassen jederzeit mängelfrei zu halten. An den Unterhalt von Strassen dürfen daher nicht unrealistisch hohe Anforderungen gestellt werden, welche die Leistungsfähigkeit des Strasseneigentümers übersteigen. Verlangt werden kann daher nicht die grösstmögliche Sicherheit, sondern dass die Strasse bei Anwendung gewöhnlicher Sorgfalt ohne Gefahr benutzt werden kann. Vom Strasseneigentümer können also nicht mehr oder andere Massnahmen verlangt werden als jene, die ihm unter dem Gesichtspunkt des Verhältnismässigkeitsprinzips zumutbar sind» (Probst, Die Haftung des Strasseneigentümers, in: Strassenverkehrsrechtstagung vom 16.-17. März 2006, S. 48). Bezüglich der Glatteisproblematik auf Strassen führte das Bundesgericht in diesem Zusammenhang aus, es könne vom Strasseneigentümer nicht erwartet werden, «dass er gleichzeitig überall auf dem Strassennetz Massnahmen ergreift; er muss so schnell als möglich verkehrswichtige Strassen wieder befahrbar machen und soweit erforderlich für besonders gefährliche Strassen ein Fahrverbot erlassen» (BGE 98 II 40 E. 2 S. 43 f. m. Hinw. = Pra 61 Nr. 94; Pra 92 Nr. 121, a.a.O.). Grund-

sätzlich bestehe ausserorts keine Salz- oder Sandstreupflicht, ausser für Autobahnen; bei verkehrsreichen Strassen genüge es daher, dass die gefährlichen Abschnitte innerhalb einer vernünftigen Zeit wieder befahrbar gemacht würden (Pra 92 Nr. 121, a.a.O.).

b) aa) Gemäss Art. 103 Abs. 1 StrG/VS (GS/VS Bd. III Nr. 725.1) sind öffentliche Verkehrswege, soweit dies dem Unterhaltspflichtigen zuzumuten ist, den Verkehrsbedürfnissen entsprechend auch im Winter offen zu halten. Die Simplonstrasse war am Unfalltag geöffnet. Ist eine Strasse im Winter offen, obliegt dem Staat gemäss Art. 103 Abs. 2 StrG unter anderem weiter die Pflicht, dieselbe durch Glatteisbekämpfung benutzbar zu erhalten und zwar «nach Massgabe der vorhandenen technischen und personellen Möglichkeiten» und soweit dies wirtschaftlich und ökologisch zu verantworten ist.

Im vorliegend zu beurteilenden Fall war der Strassenunterhaltsdienst am Unfalltag nachmittags auf der Simplonstrasse zwischen der Ganterbrücke und der Passhöhe unterwegs. Gegenstand der Unterhaltsarbeiten war das Befreien der sich am Strassenrand befindlichen Wasserabflussschächte von Eis und Schnee, damit das Schmelzwasser vom Schnee, der sich am Strassenrand befand, abfliessen konnte. Dies hat der Strassenwärter unter anderem auch bei der späteren Unfallstelle gemacht und überdies mit der Schaufel ein Eisband in der Länge von etwa 7 m und in der Breite von 20 cm, entlang der rechten Fahrspur entfernt. Der Strassenwärter war somit bis kurz vor dem Unfall unter anderem im Unfallbereich mit Arbeiten beschäftigt, um die Simplonstrasse im Sinne von Art. 103 Abs. 2 StrG/VS benutzbar zu erhalten. Es kann also nicht gesagt werden, der Beklagte habe «nichts» unternommen, um die in dieser Jahreszeit entstehende Glatteisgefahr durch Gefrieren von Schmelzwasser zu bekämpfen, wie der Kläger dies in seiner Klage dargelegt hat.

bb) Der Strassenwärter hat im Weiteren die entstehende Glatteisgefahr bei der Unfallstelle durchaus erkannt, selber aber kein Salz gestreut, da das Schmelzwasser gegen 16.00 Uhr noch über die Strasse abwärts floss, so dass gestreutes Salz weggeschwemmt worden wäre, wie er und der Werkhofchef als Zeugen erklärt haben, was auch nachvollziehbar ist. Das Salzen dieser Stelle wäre im damaligen Zeitpunkt mit anderen Worten entgegen der Ansicht des Klägers (noch) keine geeignete Glatteisbekämpfungsmassnahme gewesen.

cc) Schon eine halbe Stunde später, gegen 16.30 Uhr, ist das über die Strasse abfliessende Schmelzwasser an der Unfallstelle dann aber

gefroren. Der Strassenunterhaltungsdienst hat für das punktuelle Salzen solcher Stellen eigens ein Pikettfahrzeug mit Anhänger, welches dazu dient, Eisflächen auf bestimmten Stellen durch Salzstreuung zum Schmelzen zu bringen. Dieses Pikettfahrzeug war am 13. März 1995 unterwegs, allerdings erst als der Unfall bereits passiert ist. Insofern liegt der vorliegende Fall anders als jener, den das Bundesgericht am 29. Oktober 2002 zu beurteilen hatte (Pra 92 Nr. 121). Dort wurde nämlich das Aufbieten eines Salzstreuwagens überhaupt nicht erst als notwendig erachtet und ein entsprechender Streuwagen war zu jenem Zeitpunkt auch nirgends im Einsatz.

c) Da das Pikettfahrzeug erst nach dem Unfall auf der Simplonstrasse unterwegs war, stellt sich die Frage, ob der Strassenunterhaltungsdienst des Beklagten die Glatteisbekämpfung mittels Salzstreuung am 13. März 1995 nicht zu spät aufgenommen hat. Diese Frage muss aus folgenden Gründen verneint werden: Vorab ist zu berücksichtigen, dass zum mängelfreien Strassenunterhalt im weiteren Sinne auch gehört, gefährliche Stellen durch entsprechende Signale zu kennzeichnen (BGE 98 II 46 E. 4). Dies ist im vorliegenden Fall geschehen. Sowohl in der Fahrtrichtung des Klägers als auch in jener des entgegenkommenden Feuerwehreinsatzfahrzeuges war das Signal «Schleudergefahr» (Nr. 1.05) und die Zusatztafel «Vereiste Fahrbahn» (Nr. 5.13) angebracht. Weiter gilt es zu bedenken, dass ein einmal gestreutes Mittel bei anhaltendem Frost seine Wirkung schon innert Stunden verlieren kann und vom Gemeinwesen vernünftigerweise nicht verlangt werden kann, das Streuen alle paar Stunden zu wiederholen (vgl. BGE 98 II 44). Es machte daher im vorliegenden Fall durchaus Sinn, mit der Salzstreuung erst am späteren Nachmittag oder gar gegen Abend beim Eindunkeln zu beginnen, zumal in der Nacht vereiste Stellen von den Verkehrsteilnehmern schwerer erkannt werden können als bei Tageslicht. Schliesslich darf nicht unberücksichtigt bleiben, dass nach allgemeiner Lebenserfahrung die Vereisungsgefahr nachts und in den Morgenstunden am grössten ist (BGE 98 II 46).

Zusammenfassend gelangt das Kantonsgericht nach dem Gesagten zum Schluss, dass dem Beklagten für den Unfalltag vom 13. März 1995 kein mangelhafter Unterhalt der Simplonstrasse angelastet werden kann. Seine Haftung als Werkeigentümer für die Folgen des Unfalls vom 13. März 1995 ist nicht gegeben.