

Die Haftung des Staates bei Strassenanlagen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie**

Band (Jahr): **53 (1955)**

Heft 6

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-211781>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

einheitlichen Exponenten von 0,73 eine gute Übereinstimmung mit dem Verlauf der entsprechenden Regenspendelinien. Dagegen zeigt die Häufigkeitsfunktion ($n^{-0,246}-0,333$) eine gewisse Unstimmigkeit, indem die Regenspendelinie $n = 1/5$ nach F. Reinhold sich mit der Regenspendelinie $n = 1/10$ nach A. Kropf deckt und die Regenspendelinie $n = 1/10$ nach F. Reinhold um den Faktor $\sim 1,2$ über der entsprechenden Regenspendelinie nach A. Kropf liegt. Selbstverständlich ist es schwierig, diese Unstimmigkeiten näher zu deuten. Es scheint immerhin, als ob die bessere statistische Häufigkeit, die für die Regenspendelinien $n = 1$ und $n = 1/2$ zur Verfügung stand, zu einer besseren Übereinstimmigkeit führt. Demgegenüber muß beachtet werden, daß für die Auswertung der Regenspendelinien $n = 1/5$ und $n = 1/10$ nach A. Kropf nur relativ wenige Beobachtungspunkte (pro Querschnitt 6 bzw. 3 Punkte) zur Verfügung standen, so daß es gut möglich ist, daß in einem anderen Zeitabschnitt die entsprechenden Regenspendelinien höher ausfallen würden. Ferner ist in Abbildung 3 auch die Regenspendelinie gemäß der Beziehung:

$$r = 107 \cdot 147,7 (T + 15)^{-1,35} \cdot (n^{-0,247}-0,333) \quad (3) \text{ für } n = 1/50$$

eingetragen, die nach F. Reinhold (3) als mittlere für Deutschland gültige Regenspendelinie für den Bereich $T \leq 15$ Minuten angegeben wird.

(Schluß folgt)

Die Haftung des Staates bei Straßenanlagen

Bn. Im Januar 1955 hatte sich das Bundesgericht mit einer Schadenersatzklage wegen angeblich fehlerhafter Anlage einer Bergstraße zu befassen. Der Entscheid unseres höchsten Gerichtes ist grundsätzlicher Natur und dürfte viele Kollegen, vor allem diejenigen, die sich mit Straßenbauten beschäftigen, interessieren.

Ein Autocarführer (der Kläger) befand sich im Mai 1952 mit seinem Autocar auf einer Fahrt von Bellinzona nach Airolo. Kurz vor der Einfahrt in einen Straßentunnel, zwischen Ambri und Airolo, kreuzte er einen ihm entgegenkommenden Autocar. Er hielt sich zu diesem Zwecke am äußersten rechten Straßenrand, ohne indessen das Tempo von etwa 40 km/h zu reduzieren. Die Straße ist an jener Stelle in den Felsen eingehauen und läuft einer senkrechten, unverkleideten Felswand entlang. Beim Kreuzen mit dem andern Car streifte der Kläger mit dem rechten Hinterrad seines Wagens ein etwas vorstehendes Felsstück und verlor dadurch die Herrschaft über sein Fahrzeug. Er kollidierte mit der Felswand, und es entstand ein Sachschaden am Fahrzeug von Fr. 8500.-.

Der Fahrzeugbesitzer machte nun den Kanton Tessin als Eigentümer der Straße für den Schaden haftbar, unter Berufung auf Art. 58 des Obligationenrechts (Werkhaftung). Die Höhe des ganzen Schadens bezifferte der Kläger auf Fr. 30000.-, indem er zu den Reparaturenkosten noch Verdienstausfall usw. hinzurechnete.

Die tessinischen Gerichte reduzierten die Schadenssumme auf Fr. 11000.– und verurteilten den Kanton Tessin als Eigentümer der Straße zu einem Viertel des anerkannten Schadenanspruches. Gegen dieses Urteil reichten beide Parteien beim Bundesgericht Berufung ein.

Nach Auffassung des Bundesgerichtes und dessen bisheriger Rechtsprechung ist eine Straße wie jedes andere Werk dann als richtig angelegt zu betrachten, wenn sie entsprechend ihrem Zweck und ihrer Funktion alles aufweist, was zu ihrer sicheren Benützung notwendig ist. Eine fehlerhafte Straße liegt somit dann vor, wenn die Art und Weise der Anlage nicht Gewähr für genügende Sicherheit des Verkehrs bietet, dem sie zu dienen hat.

An der kritischen Stelle ist die Sicht gut, die Fahrbahn 5,1 m breit und in einwandfreiem Zustand. Der Kreuzungsraum war für die beiden je 2,25 m breiten Autocars sehr knapp. Eine besondere Vorsicht war damit am Platze und hätte in erster Linie zur Herabsetzung der Geschwindigkeit verpflichtet. Nach Art. 25 des Motorfahrzeuggesetzes muß der Motorfahrer seine Geschwindigkeit den jeweiligen Straßenverhältnissen anpassen. Man kann bei der Anlage und dem Unterhalt von Straßen nicht den technischen Höchststand fordern, sondern auch vom Straßenbenützer ein den Verhältnissen entsprechendes Verhalten verlangen. Obwohl jede Straße bei angemessener Sorgfalt immer gefahrlos benutzbar sein muß, so können nicht alle Verkehrshindernisse als Werkmängel von Art. 58 OR angesehen werden. Fährt man wie im obigen Fall einer ausgehauenen, aber nicht ausgemauerten Felswand entlang, so muß mit Unebenheiten in der Mauer gerechnet werden.

Der Kläger hat nach einstimmiger Auffassung des Bundesgerichtes die notwendige Sorgfalt (Reduktion der Geschwindigkeit) vermissen lassen und damit den Unfall selbst verschuldet. Die Berufung des Kantons Tessin wurde gutgeheißen, das angefochtene Urteil aufgehoben und die Klage des Autoführers im vollen Umfange abgewiesen.

Die Planung der landwirtschaftlichen Vermessungsarbeiten in Polen

In der Zeit zwischen dem Ersten und Zweiten Weltkrieg konzentrierten sich die landwirtschaftlichen Vermessungsarbeiten hauptsächlich auf die Flurbereinigungen. Nach dem Zweiten Weltkrieg machte sich in Polen eine gründliche Umschulung notwendig, um die neuen Probleme, die im Zusammenhang mit der Bildung von Kollektivwirtschaften und Produktionsgenossenschaften auftraten, sowie die Aufgaben der staatlichen Planwirtschaft zu bewältigen. Die Planung der Liegenschaftsvermessung hat alle diejenigen Aufgaben zu berücksichtigen, die die Landwirtschaft zur Entwicklung der von den übergeordneten Planstellen als geboten erachteten Produktion befähigen. Gleichzeitig müssen die Katasterarbeiten den Einzel- und Kollektivwirtschaften so dienen, daß diese