

Responsabilité du propriétaire d'ouvrage (art. 58 CO) – Rappel des principes (consid. 7.1.1). Comme tous les autres ouvrages publics, les routes doivent être conçues et entretenues de manière à offrir aux usagers une sécurité suffisante. Cependant, l'entretien du réseau routier ne peut être assuré de la même façon que celui d'un bâtiment individuel. Il suffit que la route soit praticable sans danger en faisant preuve de prudence. Il convient d'examiner au cas par cas si le gestionnaire de la voirie était en mesure de remplir son obligation compte tenu du temps, des moyens techniques et financiers dont il disposait. La question du caractère raisonnable des mesures de sécurité est également appréciée différemment selon qu'il s'agit d'une autoroute, d'une route principale à fort trafic ou d'une route de campagne. Si un obstacle se trouve sur la chaussée et ne peut être repéré à temps par un usager faisant preuve de prudence, cet obstacle doit au moins être correctement signalé (consid. 7.1.2). Une amélioration réalisée après un incident malheureux ne saurait valoir reconnaissance d'un vice préexistant. En effet, il est essentiel d'éviter que la volonté d'agir spontanément afin de prévenir la récurrence d'un accident soit entravée par la crainte que cela puisse être interprété comme une reconnaissance de responsabilité (consid. 7.9).

Haftung des Werkeigentümers (Art. 58 OR) – Wiederholung der Grundsätze (E. 7.1.1). Wie alle übrigen öffentlichen Werke sind Strassen so zu konzipieren und zu unterhalten, dass sie den Benutzern eine hinreichende Sicherheit bieten. Der Unterhalt des Strassennetzes kann indessen nicht in gleicher Weise gewährleistet werden wie derjenige eines einzelnen Gebäudes. Es genügt, dass die Strasse bei Anwendung der gebotenen Vorsicht gefahrlos benutzbar ist. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob der Strassenträger unter Berücksichtigung der ihm zur Verfügung stehenden zeitlichen, technischen und finanziellen Mittel in der Lage war, seine Pflicht zu erfüllen. Die Frage der Zumutbarkeit von Sicherungsmassnahmen ist zudem je nachdem unterschiedlich zu beurteilen, ob es sich um eine Autobahn, eine stark befahrene Hauptstrasse oder eine Landstrasse handelt. Befindet sich ein Hindernis auf der Fahrbahn und kann dieses von einem sorgfältigen Strassenbenutzer nicht rechtzeitig erkannt werden, so ist es zumindest ordnungsgemäss zu signalisieren (E. 7.1.2). Eine nach einem Unglücksfall vorgenommene Verbesserung kann nicht als Anerkennung eines vorbestehenden Mangels im Sinne eines Haftungseingeständnisses gewertet werden. Es ist vielmehr entscheidend zu vermeiden, dass die Bereitschaft, spontan Massnahmen zur Verhinderung weiterer Unfälle zu ergreifen, durch die Befürchtung gehemmt wird, ein solches Vorgehen könne als Haftungsanerkennung verstanden werden (E. 7.9).

Besetzung

Bundesrichter Hurni, Präsident,
Bundesrichterin Kiss,
Bundesrichter Rüedi,
Gerichtsschreiber Gross.

Verfahrensbeteiligte
A SPA,
vertreten durch Rechtsanwalt Markus Bischoff, Beschwerdeführerin,

gegen

Schweizerische Eidgenossenschaft,
handelnd durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA), Rechtsdienst,
und dieses vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Marco Colombini,
Beschwerdegegnerin.

Gegenstand
Werkeigentümerhaftung,

Beschwerde gegen das Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich, I. Zivilkammer, vom 6. Dezember 2024 (LI210001-O/U).

Sachverhalt:

A.

Am 16. Dezember 2018 ereignete sich auf dem Autobahnstummel A3W in Zürich 2 ("Sihlhochstrasse") ein Verkehrsunfall. Ein im Eigentum der A SPA (Klägerin, Beschwerdeführerin) stehender Autobus war in der Nacht vom 15. auf den 16. Dezember 2018 im Auftrag der B GmbH von Genua nach Düsseldorf unterwegs. Bei winterlichen Verhältnissen, Schneefall und schneebedeckter Fahrbahn lenkte C den Autobus kurz nach 4.00 Uhr im fraglichen Bereich, in dem die Fahrbahn der A3W bogenförmig nach rechts verläuft, auf den sich links von der Fahrbahn befindlichen Stummel. Der Autobus kollidierte mit der sich am Ende des Stummels befindlichen Mauer aus Sichtbeton. Zwei Insassen des Autobusses starben und weitere Personen wurden verletzt. Am Autobus entstand ein Totalschaden. Werkeigentümerin ist gemäss Art. 8 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 (NSG, SR 725.11) die Schweizerische Eidgenossenschaft (Beklagte, Beschwerdegegnerin).

B.

Mit Eingabe vom 7. Dezember 2021 reichte die Klägerin eine beim Bezirksgericht Zürich erhobene und dort zurückgezogene Klage beim Obergericht des Kantons Zürich ein. Sie beantragte, es sei die Beklagte zu verpflichten, ihr den Betrag von Fr. 30'000.-- nebst Zins zu bezahlen. Dabei behielt sie sich vor, einen weiteren Betrag einzuklagen. Sie verlangt von der Beklagten gestützt auf die Bestimmungen zur Werkeigentümerhaftung Ersatz des ihr durch den Totalschaden am Autobus entstandenen Schadens.

Am 23. Mai 2022 reichte die Beklagte die Klageantwort ein und er hob gleichzeitig eine negative Feststellungswiderklage. Sie beantragte, es sei festzustellen, dass der Klägerin ihr gegenüber aus dem Verkehrsunfall keine Forderung zusteht.

Mit Urteil vom 6. Dezember 2024 wies das Obergericht die Hauptklage ab (Ziff. 1). In Gutheissung der Widerklage stellte es fest, dass der Klägerin gegenüber der Beklagten aus dem Verkehrsunfall keine Forderung zusteht (Ziff. 2).

C.

Mit Beschwerde in Zivilsachen beantragt die Klägerin dem Bundesgericht, das Urteil des Obergerichts sei aufzuheben und ihre Teilklage sei gutzuheissen (Ziff. 1). Die Widerklage sei abzuweisen (Ziff. 2). Eventualiter sei die Sache an das Obergericht zurückzuweisen (Ziff. 3). Die Beschwerdegegnerin beantragt, die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf einzutreten sei. Das Obergericht hat auf Vernehmlassung verzichtet.

Das Gesuch der Beschwerdeführerin um aufschiebende Wirkung wies das Bundesgericht mit Verfügung vom 31. Januar 2025 ab.

Erwägungen:

1.

Die Eintretensvoraussetzungen sind erfüllt und geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Auf die Beschwerde ist - unter Vorbehalt hinreichender Begründung (vgl. hiernach E. 2) - einzutreten.

2.

Das Bundesgericht wendet das Recht von Amtes wegen an (Art. 106 Abs. 1 BGG). Es prüft aber unter Berücksichtigung der allgemeinen Begründungsanforderungen (Art. 42 Abs. 1 und 2 BGG) grundsätzlich nur die geltend gemachten Rügen, sofern die rechtlichen Mängel nicht geradezu offensichtlich sind. Es ist nicht gehalten, wie eine erstinstanzliche Behörde alle sich stellenden rechtlichen Fragen zu untersuchen, wenn diese vor Bundesgericht nicht mehr vorgetragen werden (**BGE 140 III 86** E. 2, 115 E. 2). Die Beschwerde ist dabei hinreichend zu begründen, andernfalls wird darauf nicht eingetreten. Unerlässlich ist im Hinblick auf Art. 42 Abs. 2 BGG, dass die Beschwerde auf die Begründung des angefochtenen Entscheids eingeht und im Einzelnen aufzeigt, worin eine Verletzung von Bundesrecht liegt. Die beschwerdeführende Partei soll in der Beschwerdeschrift nicht blass die Rechtsstandpunkte, die sie im kantonalen Verfahren eingenommen hat, erneut bekräftigen, sondern mit ihrer Kritik an den als rechtsfehlerhaft erachteten Erwägungen der Vorinstanz ansetzen (vgl. **BGE 134 II 244** E. 2.1). Für die Beschwerdeantwort gelten dieselben Begründungsanforderungen (**BGE 140 III 115** E. 2).

Soweit eine Verletzung von verfassungsmässigen Rechten geltend gemacht wird, gilt das strenge Rügeprinzip (Art. 106 Abs. 2 BGG). Es ist im Einzelnen anhand der vorinstanzlichen Erwägungen darzulegen, inwiefern verfassungsmässige Rechte missachtet wurden oder der Entscheid offensichtlich unhaltbar ist (Art. 106 Abs. 2 BGG; **BGE 133 III 393** E. 6).

3.

Das Bundesgericht legt seinem Urteil den Sachverhalt zugrunde, den die Vorinstanz festgestellt hat (Art. 105 Abs. 1 BGG). Dazu gehören sowohl die Feststellungen über den streitgegenständlichen Lebenssachverhalt als auch jene über den Ablauf des vor- und erstinstanzlichen Verfahrens, also die Feststellungen über den Prozesssachverhalt (**BGE 140 III 16** E. 1.3.1 mit Hinweisen). Es kann die Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz nur berichtigen oder ergänzen, wenn sie offensichtlich unrichtig ist oder auf einer Rechtsverletzung im Sinne von Art. 95 BGG beruht (Art. 105 Abs. 2 BGG). "Offensichtlich unrichtig" bedeutet dabei "willkürlich" (**BGE 140 III 115** E. 2, 264 E. 2.3). Überdies muss die Behebung des Mangels für den Ausgang des Verfahrens entscheidend sein können (Art. 97 Abs. 1 BGG).

Für eine Kritik am festgestellten Sachverhalt gilt das strenge Rügeprinzip von Art. 106 Abs. 2 BGG (**BGE 140 III 264** E. 2.3 mit Hinweisen). Die Partei, welche die Sachverhaltsfeststellung der Vorinstanz anfechten will, muss klar und substanziert aufzeigen, inwiefern die genannten Voraussetzungen erfüllt sein sollen (**BGE 140 III 16** E. 1.3.1 mit Hinweisen). Wenn sie den Sachverhalt ergänzen will, hat sie zudem mit präzisen Aktenhinweisen darzulegen, dass sie entsprechende rechtsrelevante Tatsachen und taugliche Beweismittel bereits bei den Vorinstanzen prozesskonform eingebracht hat (**BGE 140 III 86** E. 2). Genügt die Kritik diesen Anforderungen nicht, können Vorbringen mit Bezug auf einen Sachverhalt, der vom angefochtenen Entscheid abweicht, nicht berücksichtigt werden (**BGE 140 III 16** E. 1.3.1).

4.

4.1. Neue Tatsachen und Beweismittel dürfen vor Bundesgericht nur so weit vorgebracht werden, als erst der Entscheid der Vorinstanz dazu Anlass gibt (Art. 99 Abs. 1 BGG). Diese Ausnahme bezieht sich einerseits auf Tatsachen, die erstmals durch den angefochtenen Entscheid relevant werden. Dazu gehören insbesondere neue Tatsachen betreffend den Ablauf des vorinstanzlichen Verfahrens, namentlich wenn es darum geht, dessen Ordnungsmässigkeit zu beanstanden (z.B. eine Gehörsverletzung im Beweisverfahren geltend zu machen). Andererseits bezieht sich die Ausnahme aber auch auf Tatsachen, die erst nach dem angefochtenen Urteil entstanden sind, nämlich dann wenn

es um die Sachurteilsvoraussetzungen vor Bundesgericht geht (**BGE 139 III 120** E. 3.1.2; **136 III 123** E. 4.4.3; Urteile 4A_263/2022 vom 23. Juni 2023 E. 1.2.1; 4A_434/2021 vom 18. Januar 2022 E. 2.2 mit Hinweisen).

4.2. Soweit die Beschwerdeführerin vor Bundesgericht neu einen Augenschein bei der Einfahrt zum Stummel beantragt - dies zur Prüfung, ab wann und mit welcher Häufigkeit die linke Fahrspur benutzt werde und ab wo die beiden Überkopfwegweiser der Abfahrt sichtbar seien - sind die obigen Voraussetzungen nicht erfüllt.

5.

Die internationale, örtliche und sachliche Zuständigkeit für die Klage und die Widerklage sind gegeben und unbestritten. Sowohl für die Klage als auch für die Widerklage ist schweizerisches materielles Recht anwendbar (Art. 133 Abs. 2 IPRG [SR 291]). Das Haager Übereinkommen vom 4. Mai 1971 über das auf Strassenverkehrsunfälle anwendbare Recht (HStVÜ, SR 0.741.31) findet keine Anwendung, da gemäss Art. 2 Ziff. 2 HStVÜ die Haftung für Mängel an oder auf der Unfallstrasse vom Übereinkommen ausgenommen ist. Auch das ist nicht umstritten.

6.

Unbestritten ist weiter zu Recht, dass es sich beim streitgegenständlichen Autobahnabschnitt um ein im Eigentum der Beschwerdegegnerin stehendes Werk im Sinne von Art. 58 OR handelt.

7.

Die Beschwerdeführerin rügt, die Vorinstanz habe zu Unrecht einen Werkmangel im Sinne von Art. 58 Abs. 1 OR verneint.

7.1.

7.1.1. Nach Art. 58 Abs. 1 OR hat der Eigentümer eines Gebäudes oder eines andern Werks den Schaden zu ersetzen, den diese infolge von fehlerhafter Anlage oder Herstellung oder von mangelhafter Unterhaltung verursachen. 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 (**BGE 130 III 736** E. 1.3; **126 III 113** E. 2a/cc; **123 III 306** E. 3b/aa; je mit Hinweisen). Ob ein Werk mangelhaft ist, bestimmt sich dabei 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 (**BGE 123 III 306** E. 3b/aa; **122 III 229** E. 5a/bb; Urteil 4A_450/2021 vom 21. März 2022 E. 4.1.2 mit Hinweisen).

Der Beweis für das Vorliegen eines Werkmanags obliegt demjenigen, der sich auf Art. 58 OR beruft (Art. 8 ZGB), und ergibt sich nicht bereits aus der Tatsache, dass der Unfall auf ein Werk zurückzuführen ist (**BGE 123 III 306** E. 3b/aa mit Hinweis; zit. Urteil 4A_450/2021 E. 4.1.2 mit Hinweisen; Urteil 4A_38/2018 vom 25. Februar 2019 E. 3.2).

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 (**BGE 130 III 736** E. 1.3; **126 III 113** E. 2a/cc; **117 II 50** E. 2). 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 (**BGE 123 III 306** E. 3b/aa; **122 III 229** E. 5a/bb; zit. Urteil 4A_38/2018 E. 3.2.2). Eine Schranke der Sicherungspflicht bildet die Selbstverantwortung. Vorzubeugen hat der Werkeigentümer nicht jeder erdenklichen Gefahr (**BGE 130 III 736** E. 1.3; **123 III 306** E. 3b/aa). Er darf Risiken ausser Acht lassen, die von den Benutzern 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; **126 III 113** E. 2a/cc; je mit Hinweisen).

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 (**BGE 130 III 736** E. 1.3 mit Hinweisen; zit. Urteile 4A_450/2021 E. 4.1.3; 4A_38/2018 E. 3.2.3).

7.1.2. Diese Grundsätze gelten auch für öffentliche Strassen. Strassen müssen wie alle anderen Werke so angelegt und unterhalten sein, dass sie den Benützern hinreichende Sicherheit 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 (**BGE 130 III 736** E. 1.4 mit Literaturhinweisen; **102 II 343** E. 1c; Urteile 4A_479/2015 vom 2. Februar 2016 E. 6.1; 4A_286/2014 vom 15. Januar 2015 E. 5.3).

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 benutzt werden kann. In erster Linie ist es deshalb Sache des einzelnen Verkehrsteilnehmers, die Strasse mit Vorsicht zu benutzen und sein Verhalten den Strassenverhältnissen anzupassen (**BGE 130 III 736** E. 1.4 mit Hinweisen). Dadurch wird das vom Strasseneigentümer zu vertretende Sorgfaltsmass herabgesetzt (**BGE 130 III 736** E. 1.4; zit. Urteile 4A_479/2015 E. 6.1; 4A_286/2014 E. 5.3).

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 (**BGE 130 III 736** E. 1.4 mit Hinweisen; **129 III 65** E. 1.1; **102 II 343** E. 1c). Die Frage der Zumutbarkeit von Sicherheitsvorkehrten wird zudem unterschiedlich beurteilt, je nachdem, ob es sich um eine Autobahn, eine verkehrsreiche Hauptstrasse oder einen Feldweg handelt (**BGE 130 III 736** E. 1.4 mit Hinweisen; **129 III 65** E. 1.1; zit. Urteile 4A_479/2015 E. 6.1; 4A_286/2014 E. 5.3).

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 (zit. Urteile 4A_479/2015 E. 6.1 mit Hinweisen; 4A_286/2014 E. 6.3.1). Das Fehlen einer notwendigen Signalisation von Gefahren kann einen Werkmangel im Sinne von Art. 58 OR darstellen (zit. Urteil 4A_479/2015 E. 6.1 mit Hinweisen).

7.2.

7.2.1. Die Vorinstanz hielt fest, als Ursache des Unfalls bezeichne die Beschwerdeführerin, dass der Fahrer des Autobusses nicht erkannt habe, dass die Autobahn geendet habe und rechts zwingend die Abfahrt zu nehmen gewesen sei. Es seien - so die Beschwerdeführerin - keine Absperrmassnahmen vorhanden gewesen, um zu verhindern, dass Verkehrsteilnehmer auf den Stummel anstatt auf die Abfahrt gelangten. Auch hätten ein akustisches Signal setzende Querillen in der Randlinie sowie Warnlichter oder andere spezielle optische Hinweise gefehlt. Die Beschwerdegegnerin ihrerseits bestreite die Notwendigkeit solcher Massnahmen sowie einen Irrtum des Fahrers betreffend die Verkehrsführung. Mangelhafter Unterhalt oder Fehlerhaftigkeit der bestehenden Signalisation werfe die Beschwerdeführerin der Beschwerdegegnerin hingegen nicht vor.

7.2.2. Im dem Unfallbereich vorangehenden, zunächst dreispurigen Streckenabschnitt der A3W sei kurz vor dem Unfallbereich ein Fahrstreifenabbau erfolgt, indem die linke der beiden Überholspuren aufgehoben wurde. Dies sei nicht nur mit Bodenmarkierungen, sondern zudem mit zwei

Überkopfschildern - ein erstes 500 Meter vor dem Streifenabbau und ein zweites unmittelbar beim Streifenabbau - angezeigt worden. Dadurch habe den Verkehrsteilnehmern klar sein müssen, dass fortan noch zwei Fahrstreifen bestünden. Dies gelte aufgrund der Beschilderung selbst dann, wenn die Randlinie, welche die Fahrbahn vom Stummel abgegrenzt habe, wegen Schnees nicht sichtbar gewesen sei. Dass *beide* verbleibenden Fahrstreifen in der Folge rechts am Anpralldämpfer vorbeiführten, habe sich zwingend aus den beiden rechts hinter dem Anpralldämpfer folgenden, an einer Signalbrücke befestigten Überkopfwegweisern ergeben. Diese seien im Bereich, in dem das Unfallgeschehen mit dem Verlassen der Fahrbahn seinen Anfang genommen habe, gut sichtbar gewesen. Dass es sich im Unfallzeitpunkt anders verhalten hätte, mache die Beschwerdeführerin nicht geltend. Vielmehr bringe sie vor, es habe zum Unfallzeitpunkt leicht geschneit. Dies lasse darauf schliessen, dass die Sicht nicht derart beeinträchtigt gewesen sei, dass die Beschriftung der gut beleuchteten Wegweiser nicht hätte gelesen werden können. Darauf sei die Aufteilung der Fahrstreifen in rechts "Rapperswil/City-Zoo-See-Enge" und links "Basel/Schaffhausen" angezeigt worden. Weitere Wegweiser habe es nicht gegeben. Die Verkehrsteilnehmer hätten nicht annehmen können, dass neben den beiden rechts am Anpralldämpfer vorbeiführenden Fahrstreifen weitere Fahrstreifen - insbesondere solche links des Anpralldämpfers - bestünden.

7.2.3. Auf Autobahnen sei aufgrund des Rechtsfahrgebots grundsätzlich der Normalstreifen zu befahren und der linke Fahrstreifen dem Überholen vorbehalten. Anders verhalte es sich, wenn eine Fahrstreifenaufteilung bzw. die Aufteilung in Einspurstrecken mit unterschiedlichen Fahrzielen erfolge. Auf solchen Einspurstrecken gelte das Rechtsfahrgebot nicht (Art. 36 Abs. 5 lit. b der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 [VRV; SR 741.11]). Eine Aufteilung der Fahrstreifen sei unmittelbar hinter der Position des Anpralldämpfers erfolgt, indem die beiden Fahrstreifen mittels der zwei an einer Signalbrücke angebrachten Überkopfwegweiser in rechts "Rapperswil/City-Zoo-See-Enge" und links "Basel/Schaffhausen" aufgeteilt worden seien. Da es sich um zwei komplett unterschiedliche Fahrziele handle, sei von da an gemäss Art. 36 Abs. 5 lit. b VRV für beide Fahrstreifen das Rechtsfahrgebot aufgehoben gewesen. Bis zu diesen beiden Überkopfwegweisern - und somit im Bereich, in dem der Autobus den Stummel befahren habe - hätten aber die allgemeinen Regeln gemäss Art. 34 Abs. 1 und Art. 35 Abs. 1 SVG gegolten. Es werde weder behauptet noch sei ersichtlich, dass für die beiden Fahrstreifen bereits im Unfallbereich eine entsprechende Aufteilung erfolgt wäre. Auch anderweitige Ausnahmen vom Rechtsfahrgebot seien nicht ersichtlich. Die Verkehrsteilnehmer hätten sich daher im Unfallbereich an das Rechtsfahrgebot halten und grundsätzlich den rechten - am weitesten von der Fläche des Stummels entfernten - der beiden Fahrstreifen befahren müssen.

Unbehelflich sei der (bestrittene) Einwand der Beschwerdeführerin, dass der Fahrer des Autobusses sich durch die Lärmschutzwand habe fehlleiten lassen, die sich zunächst links der beiden Fahrstreifen befunden und dann mittig über den Stummel geführt habe. Eine Lärmschutzwand stelle keine Signalisation dar. Deren Position stimme nicht immer mit der Strassenführung überein, weil sie anderen Zwecken diene. Ein Verkehrsteilnehmer könne sich nicht darauf verlassen, dass eine Lärmschutzwand ihm die Strassenführung zuverlässig vorgebe.

7.2.4. Zusammenfassend habe nicht damit gerechnet werden müssen, dass Verkehrsteilnehmer - in der Annahme, es handle sich um einen Fahrstreifen - die Fläche des Stummels befahren würden. Dies gelte selbst dann, wenn die Bodenmarkierungen infolge schlechter Witterung nicht oder nur teilweise sichtbar gewesen seien. Die Beschwerdeführerin thematisiere zwar verschiedene Unfälle, die sich vor dem streitgegenständlichen Unfall ereignet hätten. Eine mit der vorliegenden vergleichbare Konstellation, aus der hätte abgeleitet werden müssen, dass eine Verwechslungsgefahr hinsichtlich der Fahrstreifen bestanden habe, zeige sie aber nicht auf. Die Beschwerdegegnerin sei nicht gehalten gewesen, die Verkehrsteilnehmer auf eine vom Stummel ausgehende Gefahr hinzuweisen oder zusätzliche Vorkehrungen zu treffen, damit der Stummel nicht befahren werde.

7.3. Die Beschwerdeführerin rügt, die von der Vorinstanz angewandte bundesgerichtliche Rechtsprechung, wonach bei Strassen ein weniger strenger Massstab anzuwenden sei als bei den übrigen Werken (vgl. hiervor E. 7.1.2), sei in der Lehre zu Recht kritisiert worden (mit Verweis auf HUBERT STÖCKLI, Abgesang auf die Werkeigentümerhaftung, in: Festschrift für Walter Fellmann, 2021, S. 114 ff.).

Die Beschwerdeführerin unterlässt es, sich eingehend mit der von ihr kritisierten ständigen bundesgerichtlichen Rechtsprechung auseinanderzusetzen. Sie geht namentlich nicht auf das Argument ein, dass das Strassennetz nicht im gleichen Mass unterhalten werden kann wie beispielsweise ein einzelnes Gebäude. Stattdessen macht sie geltend, es sei nicht weiter auszuführen, weshalb auch für Strassen von einem strengeren Begriff der Werkeigentümerhaftung auszugehen sei, da die Vorinstanz auch unter Berücksichtigung der bisherigen Rechtsprechung Art. 58 Abs. 1 OR verletzt habe.

Ohnehin ist fraglich, ob sich der von ihr erwähnte Autor überhaupt für einen strengeren Massstab der Werkeigentümerhaftung bei Strassen ausspricht. Dieser führt aus, es sei gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung darauf abzustellen, ob der Strasseneigentümer nach den Gegebenheiten in der Lage gewesen sei, seine Aufgabe zu erfüllen, was der rechtlichen Konstruktion nach etwas anderes sei, als wenn man schlicht bei den Sicherheitserwartungen der relevanten Nutzerkreise ansetze. Damit entferne sich die Werkeigentümerhaftung von einer Haftung für einen bestimmten Zustand des Werks und mutiere zur Haftung dafür, dass der Eigentümer es unterlassen habe, die gebotenen Schutzmassnahmen zu ergreifen, obschon diese Massnahmen verhältnismässig und zumutbar gewesen seien. Wenn das Bundesgericht im Zusammenhang mit Strassen schreibe, es dürften betreffend Anlage und Unterhalt nicht allzu strenge Anforderungen gestellt werden und es genüge, dass die Strasse bei Anwendung gewöhnlicher Sorgfalt ohne Gefahr benutzt werden könne, werde zwar deutlich, dass es damit vor allem die Haftung der öffentlichen Hand für das Strassennetz zu dämpfen suche. Unklar aber bleibe, warum andere Werke anderer Eigentümer augenscheinlich selbst allzu strengen Anforderungen zu genügen hätten (STÖCKLI, a.a.O., S. 115). Es ist fraglich, ob STÖCKLI damit im Ergebnis die Anwendung der vom Bundesgericht entwickelten Kriterien auf öffentliche Strassen kritisiert, oder nicht vielmehr als problematisch erachtet, dass die Anwendung dieser Kriterien nicht auch auf andere Anlagen und Werke ausgeweitet wird.

Die Beschwerdeführerin vermag nicht im Ansatz darzutun, dass bezüglich der von ihr kritisierten Rechtsprechung die Voraussetzungen für eine Praxisänderung (vgl. dazu **BGE 145 III 303** E. 4.1.2 in fine; **144 III 175** E. 2; Urteil 4A_5/2025 vom 26. Juni 2025 E. 4.4.2, zur Publikation vorgesehen) erfüllt wären.

7.4. Die Beschwerdeführerin rügt, die Vorinstanz erhebe den rechtserheblichen Sachverhalt unvollständig bzw. würdige diesen willkürlich. Die Vorinstanz habe die gesamten Umstände des konkreten Falls nicht hinreichend berücksichtigt. Das Unfallpotential an der fraglichen Stelle sei ausserordentlich hoch gewesen.

Die Vorinstanz hat ausführlich und nachvollziehbar begründet, weshalb sie davon ausging, dass der streitgegenständliche Autobahnabschnitt so ausgestaltet war, dass den Verkehrsteilnehmern rechtzeitig klar sein musste, dass nur noch zwei Fahrstreifen bestehen, und zwar selbst dann, wenn die Randlinie nicht sichtbar gewesen sein sollte. Eine sachgerechte Anfechtung (vgl. **BGE 145 III 324** E. 6.1; **143 III 65** E. 5.2) war der Beschwerdeführerin ohne Weiteres möglich.

Vorliegend waren die notwendigen Sicherheitsvorkehren bei einem spezifischen, von den örtlichen Gegebenheiten her aussergewöhnlichen Autobahnabschnitt zu beurteilen. Welche Sicherheitsvorkehren in einem bestimmten Zeitpunkt die zu beurteilende örtliche Situation erfordert hat, ist im Wesentlichen eine Frage des Ermessens des Sachgerichts. Dies gilt jedenfalls insoweit, als das Sachgericht nicht allgemeine Aussagen trifft, die unabhängig von den spezifischen örtlichen Verhältnissen Geltung beanspruchen. Derartige Ermessensentscheide überprüft das Bundesgericht zwar frei. Es übt dabei aber Zurückhaltung und schreitet nur ein, wenn die Vorinstanz grundlos von in Lehre und Rechtsprechung anerkannten Grundsätzen abgewichen ist, wenn sie Gesichtspunkte berücksichtigt hat, die für den Entscheid im Einzelfall keine Rolle hätten spielen dürfen, oder wenn

Umstände nicht in Betracht gezogen worden sind, die hätten beachtet werden müssen. Das Bundesgericht greift ausserdem in Ermessensentscheide ein, wenn sich diese als offensichtlich unbillig, als in stossender Weise ungerecht erweisen (BGE 130 III 193 E. 2.3, 571 E. 4.3; je mit Hinweisen). Es genügt daher auch insoweit nicht, einfach eine von derjenigen der Vorinstanz abweichende Einschätzung vorzubringen. Es ist vielmehr aufzuzeigen, inwiefern die Vorinstanz das ihr zustehende Ermessen überschritten hat (vgl. zum Ganzen: Urteile 4A_114/2014 vom 18. August 2014 E. 2.3; 4A_206/2014 und 4A_236/2014 vom 18. September 2014 E. 3.3; 4A_521/2013 vom 9. April 2014 E. 3.5).

Die Beschwerdeführerin vermag nicht darzutun, dass die Vorinstanz die spezifischen Verhältnisse im betreffenden Autobahnabschnitt unvollständig berücksichtigt hätte, ebenso wenig, dass sie erhebliche Tatsachen betreffend das Unfallpotential des Autobahnabschnitts ausser Acht gelassen hätte. Der Einwand der Beschwerdeführerin, das Gericht habe unter Berücksichtigung sämtlicher Umstände des konkreten Falls zu beurteilen, wie weit die Sicherungspflicht gehe, entbehrt jeglicher Grundlage. Die Vorinstanz hat die von der Beschwerdeführerin aufgeführten Umstände (bauliche Situation, Strassenverhältnisse und vorhergehende Unfälle) durchaus berücksichtigt. Dies zeigt sich im Übrigen auch daran, dass sie den Standpunkt der Beschwerdeführerin betreffend die Gefährlichkeit des Autobahnabschnitts in ihrem Entscheid ausführlich wiedergegeben hat. Dass sie die von der Beschwerdeführerin dargelegten Umstände teilweise nicht in deren Sinne gewertet bzw. als unerheblich erachtet hat, begründet - wie nachfolgend dargelegt wird - keine Bundesrechtsverletzung.

7.5. Die Beschwerdeführerin rügt, sie habe im kantonalen Verfahren hinreichend behauptet, die Lärmschutzwand suggeriere optisch, dass die Autobahn Richtung Stummel weiterführe. Denn die Lärmschutzwand folge zuerst der Fahrbahn und danach dem Stummel. Deren Linienführung unterstreiche zusätzlich die Gefährlichkeit der Unfallstelle.

Die Rüge geht fehl. Die Vorinstanz hat überzeugend ausgeführt, dass eine Lärmschutzwand keine Signalisation darstellt und deren Position nicht zwingend mit der Strassenführung übereinstimmt, weil sie anderen Zwecken dient. Die Vorinstanz durfte ohne Verletzung von Bundesrecht davon ausgehen, dass sich ein Verkehrsteilnehmer bei bestimmungsgemässem Gebrauch einer Strasse nicht am Verlauf der Lärmschutzwand orientiert.

7.6. Die Beschwerdeführerin beanstandet, die Vorinstanz habe es zu Unrecht als unbeachtlich erachtet, dass die Bodenmarkierung nicht sichtbar gewesen sei.

Die Vorinstanz hat offengelassen, ob die Bodenmarkierung im Zeitpunkt des Unfalls nicht (wie von der Beschwerdeführerin behauptet) oder nur teilweise (wie von der Beschwerdegegnerin behauptet) sichtbar war. Denn sie gelangte zum Ergebnis, dass weder in der einen noch in der anderen Konstellation ein Werkmangel zu bejahen wäre. Dass die Vorinstanz insbesondere aufgrund der beiden Überkopfschilder - ein erstes 500 Meter vor dem Streifenabbau und ein zweites unmittelbar beim Streifenabbau - einen Werkmangel verneint hat, ist nicht zu beanstanden. Folgerichtig durfte die Vorinstanz offenlassen, ob bzw. inwieweit die Bodenmarkierung zum Zeitpunkt des Unfalls sichtbar war.

7.7. Die Beschwerdeführerin beanstandet die vorinstanzliche Auffassung, dass aus früheren Unfällen nichts zu ihren Gunsten abgeleitet werden kann.

Die Rüge geht fehl. Die Beschwerdeführerin zeigt nicht hinreichend auf, dass sie im kantonalen Verfahren rechtzeitig behauptet hätte, dass diesen Unfällen eine vergleichbare Konstellation zu Grunde gelegen hätte, aus der zwingend eine Verwechslungsgefahr betreffend den Verlauf der Fahrstreifen im streitgegenständlichen Autobahnabschnitt abzuleiten gewesen wäre. Allein aus dem Umstand, dass sich an der besagten Stelle bereits vorher Unfälle ereignet haben, ist nicht ohne Weiteres auf einen Werkmangel zu schliessen, zumal die Beschwerdeführerin an anderer Stelle ihrer Beschwerde selbst ausführt, es handle sich um einen Autobahnabschnitt mit hohem

Verkehrsaufkommen. Zudem sind für das Verpassen einer Abfahrt zahlreiche andere Ursachen als ein Irrtum über den Verlauf der Fahrstreifen denkbar (so z.B. eine übersetzte Geschwindigkeit).

7.8. Die Beschwerdeführerin wendet sich gegen die vorinstanzlichen Ausführungen zum Rechtsfahrgebot. Sie macht geltend, eine allfällige Verletzung des Rechtsfahrgebots, das eine Rechtsregel darstelle und keine Eigenschaft eines Werks beinhalte, betreffe einzig ein allfälliges, nicht zu prüfendes Verschulden des Fahrers. Das Rechtsfahrgebot entlaste die Beschwerdegegnerin für die Frage des Werkmangels nicht. Beim fraglichen Abschnitt handle es sich nicht um eine wenig befahrene Strasse, auf der mangels Verkehrsaufkommen nur rechts gefahren werde.

Die Beschwerdeführerin übergeht, dass das Rechtsfahrgebot auch für die Frage entscheidend ist, wie das Werk bestimmungsgemäss zu gebrauchen ist (vgl. hiervor E. 7.1.1 f.). Die Vorinstanz hat das Rechtsfahrgebot überzeugend in die Prüfung der Frage miteinbezogen, von welcher Nutzung des streitgegenständlichen Autobahnabschnitts die Beschwerdegegnerin hat ausgehen dürfen. Beim Rechtsfahrgebot gemäss Art. 34 und Art. 35 SVG handelt es sich um eine geläufige Regel des Strassenverkehrsrechts. Die Beschwerdeführerin musste deshalb damit rechnen, dass die Vorinstanz diese Regel bei der Prüfung eines allfälligen Werkmangels - namentlich betreffend die Frage der zumutbaren Aufmerksamkeit des Verkehrsteilnehmers - in ihre Beurteilung miteinbezieht. Entsprechend sind die dazu in ihrer Beschwerde erstmals vorgebrachten Tatsachenbehauptungen verspätet (vgl. hiervor E. 4.1).

Ohnehin vermöchten die Ausführungen der Beschwerdeführerin nicht zu überzeugen. Sie übergeht, dass zwar bei stockendem Verkehr Überholmanöver unter Umständen nicht zügig durch einen Wechsel zurück auf den rechten Fahrstreifen abgeschlossen werden können. Diesfalls werden aber - wie die Beschwerdegegnerin zu Recht geltend macht - sowohl der rechte als auch der Überholstreifen gleichzeitig von einer Vielzahl von Fahrzeugen befahren. Dass um 4.00 Uhr morgens ein derart hohes Verkehrsaufkommen auf dem betreffenden Autobahnabschnitt geherrscht hätte, macht die Beschwerdeführerin nicht geltend. Nicht zu folgen ist auch ihrer Behauptung, dass es der allgemeinen Lebenserfahrung entspreche, bereits vorzeitig auf die linke Fahrspur zu wechseln, sobald man die Überkopfwegweiser betreffend die getrennt verlaufenden Fahrbahnen sehe.

7.9. Die Beschwerdeführerin rügt, die Vorinstanz übergehe, dass nach dem Unfall der Zugang zum Stummel auf einer Strecke von 91 Metern mit Jersey-Elementen aus Beton abgetrennt worden sei. Zusätzlich habe die Beschwerdegegnerin in der Öffentlichkeit ausführen lassen, diese Massnahme würde bestehen bleiben, falls sie sich aus betrieblicher und verkehrstechnischer Hinsicht bewähre. Dies sei als Eingeständnis eines Werkmangels zu werten.

Die Rüge ist unbegründet. Die Vorinstanz erwog zutreffend, es sei nicht massgebend, ob bzw. inwieweit die Beschwerdegegnerin *mehr* für die Sicherheit der Benutzer des fraglichen Strassenabschnitts hätte tun können, sondern, ob die Massnahmen, die sie getroffen habe, genügten, um das Werk als mängelfrei zu qualifizieren. Deshalb könne die von den Parteien diskutierte Frage offenbleiben, ob die Situation mit den nach dem Unfall angebrachten Elementen eine höhere Sicherheit biete.

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 (vgl. Urteile 4C.53/2000 vom 13. Juni 2000 E. 4d in fine; 4D_125/2010 vom 2. März 2011 E. 5.1). 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 (ROLAND BREHM, Berner Kommentar, 5. Aufl. 2021, N. 64a zu Art. 58 OR).

8.

Zusammenfassend vermag die Beschwerdeführerin nicht darzutun, dass die Vorinstanz betreffend den streitgegenständlichen Autobahnabschnitt einen Werkmangel zu Unrecht verneint hat. Nach dem

Gesagten ist die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Bei diesem Ergebnis wird die Beschwerdeführerin kosten- und entschädigungspflichtig (Art. 66 Abs. 1 und Art. 68 Abs. 1 und 2 BGG). Wird das Gemeinwesen als Werkeigentümer gestützt auf Art. 58 OR zur Verantwortung gezogen, ist es wie ein Privater betroffen und nicht in seinem amtlichen Wirkungskreis im Sinne von Art. 68 Abs. 3 BGG. Bei Obsiegen hat es entsprechend Anspruch auf eine Parteientschädigung.

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.

Die Beschwerde wird abgewiesen, soweit darauf eingetreten wird.

2.

Die Gerichtskosten von Fr. 5'500.-- werden der Beschwerdeführerin auferlegt.

3.

Die Beschwerdeführerin hat die Beschwerdegegnerin für das bundesgerichtliche Verfahren mit Fr. 6'500.-- zu entschädigen.

4.

Dieses Urteil wird den Parteien und dem Obergericht des Kantons Zürich, I. Zivilkammer, schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 20. Oktober 2025

Im Namen der I. zivilrechtlichen Abteilung
des Schweizerischen Bundesgerichts

Der Präsident: Hurni

Der Gerichtsschreiber: Gross