

CHRISTOPH OERTEL

Objektive Haftung in Europa

*Max-Planck-Institut
für ausländisches und internationales
Privatrecht*

*Studien zum ausländischen
und internationalen Privatrecht*

249

Mohr Siebeck

Studien zum ausländischen und internationalen Privatrecht

249

Herausgegeben vom

Max-Planck-Institut für ausländisches
und internationales Privatrecht

Direktoren:

Jürgen Basedow, Holger Fleischer und Reinhard Zimmermann



Christoph Oertel

Objektive Haftung in Europa

Rechtsvergleichende Untersuchung zur
Weiterentwicklung der verschuldensunabhängigen
Haftung im europäischen Privatrecht

Mohr Siebeck

Christoph Oertel, geboren 1977; Studium der Rechtswissenschaft in Köln, Paris, Berlin und Genf; 2009 Promotion; derzeit Rechtsanwalt in Hamburg.

e-ISBN PDF 978-3-16-151434-0

ISBN 978-3-16-150270-5

ISSN 0720-1141 (Studien zum ausländischen und internationalen Privatrecht)

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© 2010 Mohr Siebeck Tübingen.

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Das Buch wurde von Gulde-Druck in Tübingen auf alterungsbeständiges Werkdruckpapier gedruckt und von der Buchbinderei Nädle in Nehren gebunden.

*Für Katharina
Meinen Eltern*

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Sommer 2009 an der rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Genf als Dissertation angenommen. Die Arbeit befindet sich auf dem Stand von Februar 2008.

Mein besonderer Dank gilt meinem verehrten akademischen Lehrer, Professor *Thomas Kadner Graziano* für die fürsorgliche Betreuung der Arbeit, der kritischen Durchsicht der Entwürfe und zahlreichen hilfreichen Hinweise. Dank seiner Freude an der Diskussion und seiner Fähigkeit zu motivieren konnte ich die Arbeit zu einem erfolgreichen Ende bringen. Mein Dank gilt ihm auch für seine Förderung während meiner Assistenz am Département de droit international privé der Université de Genève.

Herzlich bedanken möchte ich mich bei den übrigen Mitgliedern der Prüfungskommission, Prof. *Christine Chappuis*, Prof. *Willem van Boom* und Prof. *Bénédict Winiger*. Mit ihrer kritischen Durchsicht und zahlreichen Hinweisen inhaltlicher und stilistischer Natur haben sie wesentlich zur Erstellung der Publikationsfassung der Arbeit beigetragen und sie dadurch maßgeblich gefördert.

Dank schulde ich auch Dr. *Thomas Henninger* für zahlreiche fruchtbare Gespräche und Diskussionen. Seine Anregungen und Hinweise haben mich oft vorangebracht.

Das Fundament für diese Arbeit haben jedoch meine Eltern, *Marion* und *Joachim Oertel* gelegt. Sie haben mir ein Studium an verschiedenen europäischen Universitäten ermöglicht, welches mein Interesse für die Rechtsvergleichung begründet hat. Ihr Anliegen war es stets, ihren Kindern kritisches Denken und Durchhaltevermögen zu vermitteln; Eigenschaften, ohne die diese Arbeit nicht entstanden wäre. Meinem Vater danke ich außerdem für seine geduldige und sorgfältige Korrektur des Manuskripts und zahlreiche stilistische Verbesserungsvorschläge.

Schließlich möchte ich mich bei meiner lieben *Katharina von Wedemeyer* bedanken. Sie hat mich durch ihre bedingungslose Unterstützung glücklich durch alle Höhen und Tiefen dieser Arbeit gesteuert und mir in unzähligen Gesprächen das notwendige Selbstvertrauen gegeben, den eingeschlagenen Weg bis zum Ziel zu verfolgen.

Hamburg, im Mai 2010

Christoph Oertel

Inhaltsübersicht

| | |
|---|-----|
| Einführung und Ziel der Arbeit..... | 1 |
| § 1 Gegenstand der Arbeit..... | 1 |
| § 2 Fallbeispiel | 5 |
| § 3 Ziel der Arbeit | 12 |
| § 4 Ausgangspunkte..... | 15 |
| § 5 Eingrenzung des Untersuchungsgegenstands..... | 17 |
| § 6 Gang der Darstellung | 22 |
| | |
| 1. Kapitel Der argumentative Rahmen | 23 |
| § 1 Ausgleichende Gerechtigkeit..... | 24 |
| § 2 Haftung als Instrument zur Güterverteilung..... | 29 |
| § 3 Wirtschaftliche Effizienz | 34 |
| § 4 Zwischenergebnis | 46 |
| | |
| 2. Kapitel Der europäische Rechtszustand..... | 49 |
| § 1 Verkehrsmittel | 49 |
| § 2 Anlagen | 191 |
| § 3 Sport- und Freizeitaktivitäten..... | 227 |
| § 4 Produkthaftung | 234 |
| § 5 Breitere Konzepte objektiver Haftung..... | 244 |
| | |
| 3. Kapitel Die Beschreibung der objektiven Haftung in der europäischen Diskussion..... | 253 |
| § 1 Vorschläge zur Gestaltung des Geltungsbereichs objektiver Haftung..... | 254 |
| § 2 Analyse der Vorschläge | 261 |
| § 3 Fazit..... | 277 |
| | |
| 4. Kapitel Überlegungen zur Formulierung europäischer Grundsätze der objektiven Haftung..... | 279 |

| | |
|--|-----|
| § 1 Vorüberlegung: Eine Versicherungslösung für Unfallschäden als Alternative zum Haftungsrecht | 279 |
| § 2 <i>Ratio</i> der objektiven Haftung im europäischen Privatrecht und die Elemente ihrer Zurechnung als Haftungsgrund | 282 |
| § 3 Einseitige Gefährdungspotentiale als Kernanwendungsbereich der objektiven Haftung..... | 297 |
| § 4 Ein Regelungsmodell für die objektive Haftung | 311 |
| Ergebnis Vorschlag einer Generalklausel der objek- tiven Haftung | 321 |
| Anhang Anwendung der wesentlichen Ergebnisse der Untersuchung auf den Ausgangsfall und einen weiteren Beispielfall..... | 325 |
| § 1 Lösung des Ausgangsbeispiels | 325 |
| § 2 Skifahren als Anwendungsfall der objektiven Haftung? | 329 |
| Gesetzesbegründungen | 339 |
| Gesetzesregister..... | 341 |
| Literaturverzeichnis | 349 |
| Register..... | 361 |

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----|
| Abkürzungsverzeichnis..... | XXI |
| Einführung und Ziel der Arbeit..... | 1 |
| § 1 Gegenstand der Arbeit..... | 1 |
| § 2 Fallbeispiel | 5 |
| § 3 Ziel der Arbeit | 12 |
| § 4 Ausgangspunkte..... | 15 |
| § 5 Eingrenzung des Untersuchungsgegenstands..... | 17 |
| § 6 Gang der Darstellung..... | 22 |
| 1. Kapitel Der agumentative Rahmen..... | 23 |
| § 1 Ausgleichende Gerechtigkeit..... | 24 |
| I. Ausgleichende und verteilende Gerechtigkeit..... | 24 |
| II. Verschuldenshaftung..... | 26 |
| III. Objektive Haftung..... | 27 |
| IV. Schlussfolgerung..... | 29 |
| § 2 Haftung als Instrument zur Güterverteilung..... | 29 |
| I. Objektive Haftung..... | 30 |
| II. Verschuldenshaftung..... | 32 |
| III. Schlussfolgerung..... | 34 |
| § 3 Wirtschaftliche Effizienz | 34 |
| I. Anreize zur Unfallvermeidung | 36 |
| II. Auswirkungen von objektiver Haftung und von Verschuldenshaftung auf die Sorgfalt einer Aktivität | 39 |
| III. Berücksichtigung des Verhaltens des Geschädigten..... | 40 |
| IV. Häufigkeit der Ausübung | 42 |
| V. Verfeinerungen | 45 |
| § 4 Zwischenergebnis | 46 |
| 2. Kapitel Der europäische Rechtszustand..... | 49 |

| | |
|--|----|
| § 1 Verkehrsmittel | 49 |
| I. Haftung für Straßenfahrzeuge..... | 49 |
| 1. Rechtslage | 49 |
| 2. Struktur der besonderen Haftungs- und Entschädigungsregimes für Straßenfahrzeuge | 54 |
| a) Geltungsbereich | 54 |
| aa) Geltungsbereich in sachlicher Hinsicht | 54 |
| (1) Die Fahrzeuge | 54 |
| (2) Beschränkung auf das spezifische Kraftfahrzeugrisiko | 56 |
| bb) Der Geltungsbereich in Hinsicht auf Schädigungen der körperlichen Integrität..... | 58 |
| (1) Nicht-motorisierte Personen, Fußgänger, Fahrradfahrer | 58 |
| (2) Insassen | 59 |
| (3) Fahrer und beim Betrieb des Kfz tätige Personen | 60 |
| cc) Geltungsbereich in Hinsicht auf Sach- schäden..... | 62 |
| b) Haftpflichtiger..... | 63 |
| aa) Fahrer | 64 |
| bb) Eigentümer | 65 |
| cc) Halter | 66 |
| c) Verteidigungsgründe | 70 |
| aa) Zufallereignis..... | 70 |
| (1) Mängel am Kfz | 70 |
| (2) Ereignisse außerhalb der Kontrollsphäre der Unfallbeteiligten: Höhere Gewalt..... | 71 |
| (3) Vom Haftpflichtigen nicht zu kontrollierendes Ereignis | 73 |
| (4) Abwesenheit von Fehlverhalten | 75 |
| bb) Mitverschulden des Opfers | 75 |
| (1) Mitverschulden bei Personenschäden | 75 |
| (2) Mitverschulden bei Sachschäden..... | 80 |
| (3) Inkaufnahme des Schädigungsrisikos | 80 |
| d) Beschränkung der Haftung durch Höchstsummen... 81 | |
| e) Sonderregeln im Fall von Kollisionen zwischen zwei Fahrzeugen | 81 |
| 3. Begründungen | 85 |
| a) Rationes objektiver Haftung im Straßenverkehr | 85 |
| b) Geltungsbereich | 88 |
| aa) Geltungsbereich in sachlicher Hinsicht | 88 |

| | | |
|-----|--|-----|
| bb) | Geltungsbereich in persönlicher Hinsicht..... | 90 |
| cc) | Ausschluss von Sachschäden im Allgemeinen, bzw. von im Kfz beförderten Sachen..... | 93 |
| c) | Haftpflichtiger..... | 95 |
| aa) | Halter | 95 |
| bb) | Eigentümer..... | 96 |
| cc) | Fahrer..... | 97 |
| d) | Verteidigungsgründe | 98 |
| aa) | Ereignis außerhalb der vom Haftpflichtigen kontrollierten Sphäre | 99 |
| bb) | Mitverschulden..... | 101 |
| e) | Beschränkung der Haftung durch Höchstsum- men..... | 102 |
| f) | Sonderregeln im Fall der Kollision zwischen zwei Kfz | 103 |
| II. | Schienen- und Schwebebahnen..... | 106 |
| 1. | Rechtslage | 106 |
| 2. | Struktur der besonderen Haftungsregimes für Eisen- und Schienenbahnen | 112 |
| a) | Geltungsbereich | 112 |
| aa) | Geltungsbereich in sachlicher Hinsicht..... | 112 |
| (1) | Der erfasste Gegenstand..... | 112 |
| (2) | Beschränkung auf die spezifischen Risiken des Eisenbahnverkehrs | 115 |
| bb) | Der Geltungsbereich in Hinsicht auf Schädigungen der körperlichen Integrität..... | 117 |
| cc) | Geltungsbereich in Hinsicht auf im- materielle Schäden | 119 |
| dd) | Geltungsbereich in Hinsicht auf Sach- schäden..... | 119 |
| b) | Subjekt der Haftpflicht..... | 121 |
| aa) | Eigentümer..... | 121 |
| bb) | Halter, Betreiber, Betriebsunternehmer..... | 121 |
| c) | Verteidigungsgründe | 123 |
| aa) | Ereignisse außerhalb des Kontroll- bereichs des Haftpflichtigen | 123 |
| (1) | Mängel am Eisenbahnfahrzeug..... | 123 |
| (2) | Höhere Gewalt..... | 124 |
| (3) | Unabwendbares Ereignis..... | 126 |
| (4) | Eingreifen eines Dritten in den Kausalverlauf..... | 127 |

| | | |
|------|--|-----|
| bb) | Mitverschulden des Opfers | 128 |
| d) | Art und Umfang der Schadenersatzleistung | 130 |
| e) | Kollision zwischen zwei Bahnbetriebs- unternehmern oder zwischen einem Bahn- unternehmer und einem Motorfahrzeugbetreiber .. | 130 |
| 3. | Begründungen | 131 |
| a) | Rationes objektiver Haftung im Schienen- verkehr..... | 131 |
| b) | Geltungsbereich | 136 |
| aa) | Geltungsbereich in sachlicher Hinsicht | 136 |
| bb) | Der Geltungsbereich in Hinsicht auf den Ersatz von Personenschäden..... | 140 |
| cc) | Der Geltungsbereich in Hinsicht auf den Ersatz von immateriellen Schäden..... | 141 |
| dd) | Der Geltungsbereich in Hinsicht auf den Ersatz von Schäden an Sachen | 142 |
| c) | Subjekt der Haftpflicht | 143 |
| d) | Verteidigungsgründe | 144 |
| e) | Haftungsbeschränkung durch Höchstbeträge | 145 |
| f) | Haftungskollisionen | 146 |
| III. | Luftfahrzeuge..... | 148 |
| 1. | Lufthaftpflicht für Passagiere, Reisegepäck und Luftfracht | 148 |
| a) | Rechtslage..... | 148 |
| b) | Voraussetzungen der Lufthaftpflicht auf dem Gebiet der Luftbeförderung in der EU | 151 |
| aa) | Geltungsbereich..... | 151 |
| bb) | Erfasste Risiken..... | 152 |
| cc) | Haftpflichtiger | 152 |
| dd) | Verteidigungsgründe und Haftungs- höchstbeträge..... | 153 |
| ee) | Versicherungspflicht..... | 155 |
| 2. | Außervertragliche Haftpflicht im Luftfahrtrecht | 155 |
| a) | Rechtslage..... | 155 |
| b) | Struktur der besonderen Haftungs- und Entschädigungsregimes für Luftfahrzeuge..... | 157 |
| aa) | Geltungsbereich..... | 157 |
| (1) | Der Geltungsbereich in sachlicher Hinsicht | 157 |
| (a) | Die erfassten Fluggeräte | 157 |
| (b) | Begrenzung auf die spezifischen Risiken der Luftfahrt | 158 |

| | | |
|-----|---|-----|
| | (2) Geltungsbereich in persönlicher Hinsicht: der geschützte Personenkreis.... | 161 |
| | bb) Subjekt der Haftpflicht | 162 |
| | (1) Eigentümer | 162 |
| | (2) Halter..... | 163 |
| | cc) Verteidigungsgründe | 164 |
| | (1) Äußere Einflüsse: Höhere Gewalt und Dittverursachung | 164 |
| | (2) Mitverschulden | 167 |
| | dd) Art und Umfang des Schadenersatzes | 167 |
| | ee) Regeln im Fall des Zusammenstoßes zwischen zwei Luftfahrzeugen in der Luft | 168 |
| 3. | Begründungen | 170 |
| | a) Rationes objektiver Haftung im Luftverkehr | 170 |
| | b) Geltungsbereich | 173 |
| | aa) Geltungsbereich in sachlicher Hinsicht..... | 173 |
| | bb) Geltungsbereich in Hinsicht auf Personenschäden | 174 |
| | c) Subjekt der Haftpflicht..... | 175 |
| | d) Verteidigungsgründe | 175 |
| | aa) Haftungsausschluss durch äußere Einflüsse ... | 175 |
| | bb) Verursachung durch Dritte, insbe- sondere terroristische Anschläge..... | 176 |
| | e) Art und Umfang des Schadenersatzes..... | 178 |
| | f) Gründe für die Sonderregeln bei Zusam- menstoß zwischen Luftfahrzeugen..... | 179 |
| IV. | Wasserfahrzeuge | 180 |
| | 1. Haftung für Kollisionen von Schiffen auf See und auf Binnengewässern | 181 |
| | 2. Beförderung gefährlicher Stoffe auf See | 182 |
| | a) Rechtslage..... | 182 |
| | b) Struktur der besonderen Haftungsregimes im Schiffsverkehr..... | 183 |
| | aa) Geltungsbereich in sachlicher Hinsicht..... | 183 |
| | bb) Haftpflichtiger | 184 |
| | cc) Verteidigungsgründe | 185 |
| | dd) Haftungshöchstsummen..... | 185 |
| | 3. Allgemeine Normen objektiver Haftung | 186 |
| | a) Rechtslage..... | 186 |
| | b) Struktur der besonderen Haftungsregimes im Schiffsverkehr..... | 186 |

| | | |
|-----|--|-----|
| aa) | Geltungsbereich in sachlicher Hin- sicht und Schutzzweck der Haftungsnorm..... | 186 |
| bb) | Vom Geltungsbereich der objektiven Haftung erfasste Schäden..... | 187 |
| cc) | Subjekt der Haftpflicht | 188 |
| dd) | Verteidigungsgründe | 188 |
| 4. | Fazit | 188 |
| § 2 | Anlagen | 191 |
| I. | Regeln objektiver Anlagenhaftung im nationalen Recht | 192 |
| 1. | Rechtslage | 192 |
| 2. | Struktur der speziellen objektiven Haftungs- regimes für Anlagen | 195 |
| a) | Geltungsbereich | 195 |
| aa) | Gefahrsspezifischer Zusammenhang | 195 |
| bb) | Geltungsbereich in örtlicher Hinsicht..... | 196 |
| cc) | Geltungsbereich in persönlicher Hinsicht..... | 197 |
| dd) | Geltungsbereich in Hinsicht auf Sach- schäden..... | 197 |
| ee) | Geltungsbereich in Hinsicht auf reine Vermögensschäden und Umweltschäden..... | 198 |
| b) | Haftungsausschluss oder Haftungsbeschrän- kung durch vertragliche Vereinbarung..... | 199 |
| c) | Haftpflichtiger..... | 200 |
| aa) | Eigentümer | 200 |
| bb) | Lizenzinhaber | 200 |
| cc) | Halter, Betriebsunternehmer | 201 |
| d) | Verteidigungsgründe | 202 |
| aa) | Durch Naturkräfte verursachte Ereignisse..... | 202 |
| bb) | Verhalten Dritter, für die der Haft- pflichtige nicht einzustehen hat..... | 203 |
| cc) | Mitverschulden des Geschädigten..... | 205 |
| e) | Art und Umfang des Schadenersatzes..... | 207 |
| aa) | Beschränkung des Schadenersatzes auf Wertersatz | 207 |
| bb) | Haftungsbeschränkung durch Höchst- summen | 207 |
| f) | Sonderregeln bei Haftungskollisionen | 208 |
| 3. | Begründungen | 210 |
| a) | Rationes objektiver Anlagenhaftung..... | 210 |
| b) | Geltungsbereich objektiver Haftung im Bereich der Anlagenhaftung | 212 |
| aa) | Positiver Geltungsbereich | 212 |

| | |
|---|-----|
| bb) Negativer Geltungsbereich..... | 214 |
| (1) Schäden an Grundstücken oder durch Hausinstallationen..... | 214 |
| (2) Ausschlüsse in persönlicher Hinsicht und hinsichtlich transportierter Güter | 215 |
| (3) Sonstige Ausschlüsse | 216 |
| cc) Unzulässigkeit vertraglicher Freizeichnung ... | 216 |
| c) Haftpflichtiger..... | 217 |
| d) Verteidigungsgründe | 218 |
| e) Art und Umfang des Schadenersatzes..... | 219 |
| f) Haftungskollisionen | 220 |
| II. Haftung für Kernanlagen aufgrund internationaler Abkommen..... | 221 |
| 1. Rechtsquellen | 221 |
| a) Erfasste Risiken | 221 |
| b) Geltungsbereich hinsichtlich der erfassten Schäden und Ausschlüsse aus dem Schutz- bereich | 222 |
| c) Haftpflichtiger, rechtliche Kanalisierung..... | 223 |
| d) Verteidigungsgründe | 224 |
| aa) Ereignisse außerhalb der Einfluss- sphäre des Haftpflichtigen | 225 |
| bb) Mitverschulden des Opfers | 225 |
| e) Art und Umfang der Haftung..... | 226 |
| 2. Begründungen | 226 |
| § 3 Sport- und Freizeitaktivitäten..... | 227 |
| I. Jagd..... | 227 |
| II. Luftsport | 229 |
| III. Motor- und Radrennsport | 230 |
| IV. Skifahren..... | 231 |
| V. Fazit..... | 232 |
| § 4 Produkthaftung | 234 |
| I. Rechtslage..... | 234 |
| II. Struktur der Produkthaftung | 235 |
| 1. Zurechnungsgrund | 235 |
| 2. Geltungs- und Schutzbereich | 236 |
| 3. Haftpflichtiger | 236 |
| 4. Verteidigungsgründe..... | 238 |
| a) Keine Vermarktung des Produkts, keine Fehlerhaftigkeit des Produkts | 238 |

| | |
|--|-----|
| b) Entwicklungsrisiken..... | 239 |
| c) Verursachung durch einen Dritten | 240 |
| d) Mitverschulden | 240 |
| 5. Art und Umfang des Schadenersatzes | 240 |
| III. Begründungen und Perspektiven | 240 |
| 1. Ist Produkthaftung fehlverhaltensunabhängig?..... | 240 |
| 2. Rationes objektiver Produkthaftung | 241 |
| 3. Fazit | 243 |
| § 5 Breitere Konzepte objektiver Haftung | 244 |
| I. Sachhalterhaftungen | 244 |
| 1. Französisches Recht | 244 |
| 2. Sachhalterhaftung im belgischen, italienischen, portugiesischen und niederländischen Recht | 246 |
| II. Haftung für gefährliche Aktivitäten..... | 248 |
| III. Englischs Recht..... | 249 |
| 3. Kapitel Die Beschreibung der objektiven Haftung in der europäischen Diskussion | 253 |
| § 1 Vorschläge zur Gestaltung des Geltungsbereichs objektiver Haftung | 254 |
| I. Reformvorschläge zur Beschreibung objektiver Haftung in einzelnen Rechtsordnungen | 254 |
| II. Auf rechtsvergleichender Grundlage erarbeitete Vorschläge zur Beschreibung objektiver Haftung | 257 |
| III. Vorschläge einzelner Autoren | 260 |
| § 2 Analyse der Vorschläge | 261 |
| I. Einzeltatbestände objektiver Haftung | 261 |
| II. Die vorgeschlagenen Zurechnungsgründe in Generalklauseln..... | 263 |
| 1. Sachen | 263 |
| 2. Enttäuschung allgemeiner Sicherheitserwartungen..... | 264 |
| 3. Gefährdung..... | 265 |
| a) Gefährliche Anlagen und Stoffe | 267 |
| b) Objektive Haftung für alle gegenständlich verkörperten Gefahrenquellen? | 268 |
| c) Außergewöhnlich gefährliche und nicht allgemein übliche Aktivitäten..... | 271 |
| d) Aktivitäten, die zu Massenschäden zu führen drohen..... | 273 |

| | |
|--|-----|
| e) Besondere Gefährdung..... | 274 |
| § 3 Fazit..... | 277 |
| 4. Kapitel Überlegungen zur Formulierung europäischer Grundsätze der objektiven Haftung..... | 279 |
| § 1 Vorüberlegung: Eine Versicherungslösung für Unfallschäden als Alternative zum Haftungsrecht | 279 |
| § 2 <i>Ratio</i> der objektiven Haftung im europäischen Privatrecht und die Elemente ihrer Zurechnung als Haftungsgrund..... | 282 |
| I. Gefährdung als <i>ratio</i> objektiver Haftung..... | 284 |
| II. Die Elemente der Zurechnung bei der Gefährdungs- haftung..... | 286 |
| 1. Abstrakte außergewöhnliche Gefährdung..... | 286 |
| 2. Konkrete Mangelgefahr | 288 |
| 3. Korrelation von individuellem Vorteil und Risiko | 289 |
| 4. Gedanke der Risikogemeinschaft, Assekuranz- gedanke | 291 |
| 5. Allgemeininteresse | 293 |
| 6. Bessere Versicherbarkeit | 294 |
| 7. Strukturelle Beweisschwierigkeiten des Opfers..... | 294 |
| 8. Wirtschaftliche Tragkraft..... | 295 |
| III. Fazit..... | 296 |
| § 3 Einseitige Gefährdungspotentiale als Kernanwen- dungsbereich der objektiven Haftung | 297 |
| I. Einseitige und wechselseitige Gefährdungspotentiale..... | 297 |
| II. Maßgeblichkeit des Kriteriums des einseitigen Gefährdungspotentials im geltenden europäischen Recht... .. | 298 |
| 1. Kraftfahrzeugverkehr..... | 299 |
| 2. Schienen- und Eisenbahnen | 301 |
| 3. Luftfahrzeuge | 302 |
| 4. Wasserfahrzeuge..... | 303 |
| 5. Technische Anlagen..... | 304 |
| 6. Aktivitäten im Sport- und Freizeitbereich | 306 |
| 7. Breitere Konzepte objektiver Haftung..... | 306 |
| III. Entsprechung des Kriteriums des einseitigen Gefährdungspotentials mit der normativen Wertung der objektiven Haftung | 307 |
| IV. Fazit..... | 309 |
| § 4 Ein Regelungsmodell für die objektive Haftung | 311 |

| | | |
|----------|--|-----|
| I. | Modelle zur Beschreibung des Geltungsbereichs der Gefährdungshaftung | 311 |
| 1. | Das Modell der einzeltatbestandlichen Aufzählung in Spezialnormen | 312 |
| a) | Vorteile der kasuistischen Regelung..... | 312 |
| b) | Nachteile einer kasuistischen Regelung..... | 313 |
| 2. | Das Generalklauselmodell | 314 |
| a) | Argumente für die Einführung einer Generalklausel | 314 |
| b) | Argumente gegen die Einführung einer Generalklausel | 315 |
| 3. | Regelbeispiele | 316 |
| II. | Das Problem der Mehrdimensionalität der Zurechnung der Gefährdung in der objektiven Haftung und ein bewegliches System als mögliche Antwort..... | 317 |
| Ergebnis | Vorschlag einer Generalklausel der objektiven Haftung | 321 |
| Anhang | Anwendung der wesentlichen Ergebnisse der Untersuchung auf den Ausgangsfall und einen weiteren Beispielsfall..... | 325 |
| § 1 | Lösung des Ausgangsbeispiels | 325 |
| § 2 | Skifahren als Anwendungsfall der objektiven Haftung? | 329 |
| | Gesetzesbegründungen | 339 |
| | Gesetzesregister..... | 341 |
| | Literaturverzeichnis | 349 |
| | Register..... | 361 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|----------------|---|
| a.a.O. | am angegebenen Ort |
| ABGB | Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Österreich) |
| ABl.EG | Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften |
| A.C. | The Law Reports (Appeal Cases, House of Lords) |
| AcP | Archiv für die civilistische Praxis |
| a.E. | am Ende |
| AK | Alternativkommentar |
| All ER Rep | The All England Law Reports Reprint |
| All ER | The All England Law Reports |
| Alt. | Alternative |
| AMG | Arzneimittelgesetz (Deutschland) |
| Arch.f.bürg.R. | Archiv für bürgerliches Recht |
| Art. | Artikel |
| AS | Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen (Eidgenössische Gesetzessammlung) |
| ASVG | Bundesgesetz über die Allgemeine Sozialversicherung (Österreich) |
| BBl | Bundesblatt der schweizerischen Eidgenossenschaft |
| BG | Bundesgericht (Schweiz) |
| BGB | Bürgerliches Gesetzbuch (Deutschland) |
| BGBI | Bundesgesetzblatt |
| BGE | Entscheidungen des schweizerischen Bundesgerichts |
| BGH | Bundesgerichtshof |
| BGHZ | Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen |
| BlgNR | Beilagennummer |
| BOE | Boletín Oficial del Estado |
| BT-Drucks. | Bundestagsdrucksachen |
| Buchst. | Buchstabe |
| Bull. civ. | Bulletin des arrêts de la Cour de Cassation rendus en matière civile |
| BW | Burgerlijk Wetboek |
| Cass. | Cassation; Cassazione |
| CCB | Code civil belge |
| CCE | Código civil español |
| CCF | Code civil français |
| CCI | Codice civile italiano |
| CCP | Código civil português |
| ch. | chapter |
| C.L.J. | The Cambridge Law Journal |
| C.L.R. | The California Law Review |

| | |
|-----------------|--|
| C.M.L.R. | Common Market Law Review |
| D. | Recueil de jurisprudence Dalloz |
| Dir. prat. ass. | Diritto e pratica nell'assicurazione |
| DJ | Deutsche Justiz. Rechtspflege und Rechtspolitik. Amtliches Blatt der deutschen Rechtspflege |
| Doc. parl., Ch. | Documents parlementaires, Chambre (abrufbar unter: http://www.lachambre.be) |
| D.P. | Recueil de jurisprudence Dalloz |
| D.R. | Diário da República (Portugal) |
| RGBI. | Reichsgesetzblatt |
| E | Entwurf |
| EB | Erläuternde Bemerkungen (Österreich) |
| EG | Europäische Gemeinschaft |
| EHG | Eisenbahn-Haftpflichtgesetz (Schweiz) |
| EisenbahnG | Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Österreich) |
| EKHG | Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-Haftpflichtgesetz (Österreich) |
| EleG | Bundesgesetz betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen |
| EuGH | Europäischer Gerichtshof |
| EuGHE | Sammlung der Rechtsprechung des Gerichtshofs (der Europäischen Gemeinschaften) |
| EWG | Europäische Wirtschaftsgemeinschaft |
| FAZ | Frankfurter Allgemeine Zeitung |
| Fn. | Fußnote |
| Foro. It. | Il Foro Italiano |
| ForstG | Forstgesetz (Österreich) |
| FS | Festschrift |
| G. Uff. | Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana |
| Gaz. Pal. | Gazette du Palais |
| Giur. it. | Giurisprudenza italiana |
| Pret. pen. | Pretura penale (Italien) |
| GP | Gesetzgebungsperiode |
| GWG | Gaswirtschaftsgesetz, Bundesgesetz, mit dem Neuregelungen auf dem Gebiet der Erdgaswirtschaft erlassen werden (Österreich) |
| HAVE | Haftung und Versicherung |
| Hg. | Herausgeber |
| HPfIG | Haftpflichtgesetz (Deutschland) |
| HR | Hoge Raad |
| Hs. | Halbsatz |
| IAEA | International Atomic Energy Agency |
| ICAO | International Civil Aviation Organisation |
| I.C.L.Q. | International and Comparative Law Quarterly |
| insbes. | insbesondere |
| Int.Enc.Comp.L. | The International Exyclopedia of Comparative Law |
| IPrax | Praxis des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts |
| i.V.m. | in Verbindung mit |
| JALC | Journal of Air Law and Commerce |
| JBl. | Juristische Blätter |

| | |
|-------------------------|--|
| J.D.I. | Journal du droit international |
| J. Leg. Stud. | Journal of Legal Studies |
| J.O. | Journal officiel de la République française |
| J.T. | Journal des Tribunaux |
| JSG | Jagdgesetz, Bundesgesetz vom 20. 6. 1986 über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel (Schweiz) |
| Kap. | Kapitel |
| Kfz | Kraftfahrzeug |
| KGH | Kassationsgerichtshof (Türkei) |
| LFT | Luftfahrtgesetz (Schweiz) |
| LGBI | Landesgesetzblatt |
| LNA | Ley sobre Navegación Aérea |
| L.R. Ex. | Law Reports; Exchequer Division |
| LuftFG | Luftfahrtgesetz (Österreich) |
| LuftVG | Luftverkehrsgesetz (Deutschland) |
| Mass. Foro it. | Il massimario del Foro italiano |
| Monit. b. | Moniteur belge des arrêts des secrétaires généraux |
| m.w.Nachw. | mit weiteren Nachweisen |
| N.J. | Nederlands Jurisprudentie |
| NJB | Nederlands Juristenblad |
| NJW | Neue Juristische Wochenschrift |
| NJW-RR | NJW-Rechtsprechungs-Report |
| No. | Numero, Numéro |
| BGBI | Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich |
| OECD | Organisation for Economic Co-operation and Development |
| OGH | Oberster Gerichtshof (Österreich) |
| OLG | Oberlandesgericht (Deutschland) |
| OR | Obligationenrecht (Schweiz) |
| para. | paragraph |
| Pasicr. belge | Pasicrisie belge |
| PBG | Personenbeförderungsgesetz, Bundesgesetz vom 18. Juni 1993 über die Personenbeförderung und die Zulassung als Strassen-transportunternehmung (Schweiz) |
| PETL | Principles of European Tort Law |
| PfIVG | Pflichtversicherungsgesetz (Deutschland) |
| Prot. | Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuchs (Deutschland) |
| RabelsZ | Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privat-recht |
| RdC | Revue des contrats |
| Resp. civ. et assur. | Responsabilité et assurance |
| Resp. civ. e prev. | Responsabilità civile e previdenza |
| Rev. dr. comm. | Revue de droit commercial belge |
| Rev. fr. dr. aérien | Revue française de droit aérien |
| RG | Reichsgericht (Deutschland) |
| RGBI. | Reichsgesetzblatt |
| RGZ | Entscheidungen des Reichsgerichtes in Zivilsachen |
| RHG | Reichshaftpflichtgesetz |
| Riv. giur. circ. trasp. | Rivista giuridica della circolazione e dei trasporti |

| | |
|---------------|--|
| RLG | Bundesgesetz vom 4. Oktober 1963 über Rohrleitungsanlagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe (Schweiz) |
| Rn. | Randnummer |
| RohrIG | Bundesgesetz vom 3. Juli 1975 über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern in Rohrleitungen (Österreich) |
| Rspr. | Rechtsprechung |
| R.W. | Rechtskundig Weekblad |
| S. | Seite |
| sect. | section |
| Sem. Jud. | La Semaine Judiciaire |
| Sem. jur. | La Semaine Juridique, Edition générale |
| SR | Systematisches Register (Schweiz) |
| Stb. | Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden |
| StVG | Straßenverkehrsgesetz (Deutschland) |
| SÜ 1973 | Straßburger Europäisches Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für durch Kraftfahrzeuge verursachte Schäden von 1973 |
| SVG | Straßenverkehrsgesetz (Schweiz) |
| SZ | Entscheidungen des österreichischen Obersten Gerichtshofs in Zivilsachen |
| TPR | Tijdschrift voor Privaatrecht |
| TSVG | türkisches Straßenverkehrsgesetz |
| u.a. | und andere |
| UmweltHG | Umwelthaftungsgesetz (Deutschland) |
| Unif. L. Rev. | Uniform Law Review |
| u.U. | unter Umständen |
| v. | versus |
| VE | Vorentwurf |
| VersR | Versicherungsrecht |
| VersRAI | Versicherungsrecht Beilage Ausland |
| vgl. | vergleiche |
| WHG | Wasserhaushaltsgesetz (Deutschland) |
| W.L.R. | The Weekly Law Reports |
| Y.L.J. | The Yale Law Journal |
| z.B. | zum Beispiel |
| ZBJV | Zeitschrift des Bernischen Juristenvereins |
| ZEuP | Zeitschrift für Europäisches Privatrecht |
| ZfR | Zeitschrift für Rechtspolitik |
| ZfW | Zeitschrift für Wasserrecht |
| ZGB | Zivilgesetzbuch |
| Zit. | Zitat |
| ZSR | Zeitschrift für Schweizerisches Recht |
| ZVglRWiss | Zeitschrift für Vergleichende Rechtswissenschaft |
| ZVR | Zeitschrift für Verkehrsrecht |

„... A motor car has become a lethal weapon. It may be that pedestrians very often feel that it is so. We know that the motor car kills thousands of pedestrians, but I have never heard of a single pedestrian, or of a thousand pedestrians combined, who killed one motor car. ...“

Stable J. in Liverpool Hillary Assizes 24. 2. 1939, Daly v. Liverpool Corporation, All E.R. 1939, 2, S. 142, 144.

Einleitung

Einführung und Ziel der Arbeit

§ 1 Gegenstand der Arbeit

In dem vom Liberalismus geprägten 19. Jahrhundert wurde sowohl auf dem europäischen Kontinent als auch in England vehement das Verschuldensprinzip¹ vertreten. Durch Zufall entstandene Schäden müssten von demjenigen getragen werden, den sie getroffen haben². Davon solle nur abgewichen werden, wenn es einen guten Grund gebe, dem Geschädigten die Last des Schadens abzunehmen. Dies sei dann der Fall, wenn der Schaden sich nicht als Zufall darstelle, sondern als schuldhaft zugefügtes „Unrecht“. Ein schuldlos, also ohne Vorsatz oder Fahrlässigkeit herbeigeführter Schaden müsse daher auch dann als Zufall vom Geschädigten getragen werden, wenn er auf die Handlung eines anderen Menschen zurückzuführen sei. Dieses Verschuldensprinzip wurde vor allem in den Rechtsordnungen auf dem europäischen Kontinent aus dem römischen Recht hergeleitet³.

Dass das Verschulden nicht die einzige Grundlage für die Überwälzung der Schadenskosten vom Geschädigten auf einen Schädiger sein muss, war jedoch schon im römischen Recht bekannt. Dort, wo bestimmte, durch den Menschen geschaffene Risiken sich verwirklichten, hatte der Risikoschaffende auch dann für die Verwirklichung dieser Risiken einzustehen, selbst

¹ Dazu sogleich, unten S. 26 ff.

² Vgl. z.B. § 1311 des österreichischen ABGB: „Der bloße Zufall trifft denjenigen, in dessen Vermögen oder Person er sich ereignet.“

³ Zum Beispiel *Rudolf von Jhering*, Das Schuldmoment im römischen Privatrecht, Gießen 1867.

wenn er nicht dazu durch seinen Vorsatz oder seine Fahrlässigkeit beigetragen hatte⁴. Auch das englische Recht kannte vor dem Siegeszug des *tort* der *negligence* und des damit verbundenen Verschuldensprinzips im 19. Jahrhundert viele Tatbestände, die ein Verschulden zur Zusprechung von Schadenersatz gerade nicht voraussetzten⁵.

Mögen diese altüberlieferten Tatbestände zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch als eng umrissene Ausnahmen von einem ansonsten allgemeingültigen Prinzip zu verstehen gewesen sein, gelangte das Verschuldensprinzip am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts an seine Grenzen. Das massive Auftreten einer neuen Form von Unfällen hat in den europäischen Rechtsordnungen in den letzten zwei Jahrhunderten enorm an praktischer Relevanz gewonnen. Gewiss ereignen sich bis heute viele Unfälle, die so auch im Mittelalter hätten geschehen können. Für einen großen Teil von Unfällen gilt dies jedoch nicht. Zwei Gründe hierfür sind besonders hervorzuheben.

Zum einen stehen dem Menschen heute neue Energien und eine Vielfalt vormals unbekannter Stoffe mit neuen chemisch-physikalischen Eigenschaften zur Verfügung. Solange der Mensch seine Energie aus Tier- und Muskelkraft, Schwer- oder Wasserkraft oder aus Feuer gewann, waren die Energiemengen unter seiner Kontrolle gering und die Folgen von Unfällen beschränkt. Auf diese Energiequellen zurückführbare und durch unglückliche Umstände entstandene Großschäden konnten aufgrund ihrer Seltenheit als Schicksalsschläge hingenommen werden. Lediglich offene Feuerstellen stellten eine nennenswerte Ausnahme dar. Dies hat sich grundlegend geändert. Der Mensch hat sich eine große Anzahl von hocheffizienten Energiequellen wie die Dampfkraft, die aus fossilen Brennstoffen gewonnene und die elektrische Energie erschlossen. Zur Gewinnung dieser Energien werden komplizierte Technologien wie Druckkessel, Staudämme oder Kernkraftwerke verwendet. Gleichzeitig werden die Geräte, die mit Energie arbeiten, immer kleiner und leistungsfähiger und einer immer größeren Menge von Menschen verfügbar. Diese allseitige Verfügbarkeit von Energie zieht einen enormen Anstieg der mit ihr verbundenen Schadensrisiken nach sich. Die Beherrschung der heute jedem zur Verfügung stehenden Energiemengen ist nicht vollständig möglich. Vor allem dann, wenn Energie, wie dies häufig der Fall ist, zur Beschleunigung von Sachen wie Kraftfahrzeugen, Eisenbahnen oder Luftfahrzeugen eingesetzt wird, stellen die hierbei erreichten Geschwindigkeiten unerfüllbare Anforderungen an Reaktionsfähigkeit und -sicherheit des Menschen. Geringe Unregelmäßigkeiten können gravierende Folgen haben. Dies mag manchmal in technischen De-

⁴ *Etter*, Du risque à la faute, Genève 2006.

⁵ Siehe *Epstein*, S. 70 ff.

fekten seine Ursache haben, häufig jedoch in menschlichem Versagen. Die Risiken der modernen Industriegesellschaft ergeben sich jedoch nicht nur aus der Verwendung von kinetischer Energie, sondern auch daraus, dass die Stoffe, die der Mensch zu seinem Nutzen herstellt, einsetzt, verbraucht, lagert oder transportiert, giftige, ätzende oder sonstwie schädliche Eigenschaften haben können.

Zum anderen hat die Bevölkerungsdichte, vor allem in den Städten, sprunghaft zugenommen. Ein Unfall kann heute eine viel größere Anzahl von Personen und Sachen treffen als früher, bzw. es kommt nur wegen der Bevölkerungsdichte überhaupt zum Unfall. Nicht umsonst stellt gerade der innerstädtische Straßenverkehr eine Quelle vieler Unfälle dar. Wechselwirkend hat die eben ausgeführte allzeitige Verfügbarkeit von Energie im Freizeitleben der Menschen enorme Veränderungen mit sich gebracht. Zunächst konnte sich dadurch ein solches überhaupt erst nennenswert entwickeln, zum anderen bringt sie neue Risiken mit sich, die zu früheren Zeiten kaum vorstellbar gewesen sein dürften. Nur durch mechanische Aufzüge sind z.B. Skifreizeiten im heutigen Umfang als Massenphänomen erst möglich geworden.

Die technologische Entwicklung und das massive Auftreten von auf dieser beruhenden Unfallschäden haben viele Opfer ohne Ersatz für ihren Schaden gelassen, weil es ihnen nicht möglich war, diese auf das (nachweisbare) Verschulden einer bestimmten Person zurückzuführen. Und dennoch konnten sie nicht als bloße Schicksalsschläge aufgefasst werden, deren Folgen vom Geschädigten zu tragen sind. In fast allen Wirtschaftsbereichen haben sich industriemäßige Organisations- und Produktionsformen durchgesetzt, die vielfältige Risiken und Unfälle nach sich ziehen. Viele dieser Unfallschäden waren durch Planung und systematische Arbeit vermeidbar. Sie erschienen daher oft nicht mehr als tragischer Zufall, sondern als unvermeidbare Folge des Einsatzes hochkomplexer und nicht vollständig beherrschbarer Verkehrsmittel, Produktionsprozesse etc. Aus diesem Grund schwand auch die Bereitschaft, die Kosten solcher Unfälle stets dem Geschädigten aufzubürden. Ausfluss dieses Bewusstseinswandels waren Normen, die den Schaden eines Geschädigten auf einen Verursacher abwälzen, ohne dass Letzterem ein Verschulden in seinem Verhalten nachgewiesen werden müsste. Eine der ersten Gesetznormen, die diesen Gedanken im Zeitalter der Industrialisierung aufgegriffen hat, war § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3.11.1838. Dieser lautete:

„Die (Bahnbetreiber-)Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung der Bahn, an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen, entsteht und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, dass der Schade entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten, oder durch einen unabwendbaren äußern Zufall bewirkt worden

ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadenersatz befreiender, Zufall nicht zu betrachten.“⁶

Diese neue Form der von der Voraussetzung des Verschuldensnachweises befreiten Eisenbahnhaftpflicht machte Schule und einige Jahrzehnte später schufen auch Österreich⁷, die Niederlande⁸ und die Schweiz⁹ erste Sondernormen, in denen eine Haftung zulasten des Eisenbahnunternehmers angeordnet wurde, ohne dass ein Verschulden auf seiner Seite nachgewiesen werden musste. Im Laufe der folgenden Jahrzehnte ließen sich viele Gesetzgeber von dieser Haftungsform überzeugen und schufen eine Fülle von Normen ähnlichen Inhalts.

Diese Haftungsbestimmungen, die die Überwälzung der Kosten für einen Schaden vom Geschädigten auf einen Verursacher bewirken, ohne dass ein persönliches Verschulden bzw. Fehlverhalten des Haftpflichtigen Voraussetzung für seine Haftbarmachung ist, haben in den europäischen Rechtsordnungen verschiedene Namen erhalten. Verwendet werden Begriffe wie Gefährdungshaftung, *responsabilidade pelo risco*, *risico-aansprakelijkheid*, *responsabilité objective* oder *strict liability*. Die Wahl eines Arbeitsnamens für diese Form der Haftung ist damit notwendig. Für die weitere Bearbeitung erscheint es nicht empfehlenswert, den Begriff Gefährdungshaftung oder Risikohaftung zu verwenden. Er suggeriert, dass diese Normen stets zur Voraussetzung haben, dass ein wie auch immer gearteter Gefährdungs- oder Risikotatbestand gegeben sein muss. Dies ist jedoch nicht überall der Fall; insbesondere im Rahmen der französischen Sachhalterhaftung aus Art. 1384(1) 2. Alt CCF spielt die Gefährlichkeit der Schadensursächlichen Sache gerade keine Rolle. Der im schweizerischen Recht häufig verwandte Begriff der *Kausalhaftung* erscheint zur weiteren Verwendung ebenfalls nicht geeignet. Dieser suggeriert, dass Voraussetzung für eine Haftpflicht lediglich ein Schaden und ein Kausalzusammenhang mit dem schädigenden Ereignis ist. Auch dies gibt den Rechtszustand nicht wirklichkeitsgetreu wieder, denn gerade die Gefährdungshaftung hat ja neben dem Schaden und der Verursachung noch die weitere Voraussetzung der Gefährdung. Im Folgenden soll dieser Haftungstyp daher mit dem Begriff „objektive Haftung“ bezeichnet werden, denn er ist geeignet, die Be-

⁶ Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen, Preussische Gesetzessammlung, S. 505, 510.

⁷ Gesetz vom 5.3.1869 betreffend die Haftung der Eisenbahn-Unternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen oder Tötungen von Menschen, öRGI 27/1869.

⁸ Wet van 9 april 1875, tot regeling van de dienst en het gebruik der spoorwegen, Stb. 1875, Nr. 67. Dieses Gesetz ist noch heute in Kraft.

⁹ Bundesgesetz vom 1.7.1875 betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen bei Tötungen und Verletzungen, AS 1 787.

sonderheit dieser Haftungsnormen wiederzugeben: Zur Begründung eines Schadenersatzanspruchs wird nicht auf das subjektive Verschulden abgestellt, diese Haftung gründet auf objektiven Kriterien.

Als Gegenbegriff zur objektiven Haftung wird im Folgenden derjenige der Verschuldenshaftung verwendet. Damit soll jedoch nicht suggeriert werden, dass dieser Haftungstyp unbedingt auf einem individuell vorwerfbaren Verschulden beruhen muss. Vielmehr sollen mit dem Begriff der Verschuldenshaftung auch solche Haftungsnormen bezeichnet werden, in denen der Schadenersatzanspruch auf einen objektivierten Verschuldensvorwurf gestützt wird.

§ 2 Fallbeispiel

Der Haftungstyp der objektiven Haftung hat in den vergangenen hundert Jahren gegenüber der Verschuldenshaftung für eigenes Fehlverhalten erheblich an Bedeutung gewonnen. Er ist allerdings in den nationalen Rechtsordnungen¹⁰ und erst recht aus rechtsvergleichender Sicht¹¹ unkoordiniert gewuchert. Zwischen den nationalen Rechten bestehen vielfältige und z.T. erhebliche Unterschiede. Dies soll im Folgenden anhand eines konkreten Fallbeispiels aufgezeigt werden.

Ein vor dem Vestre Landsret, dem Berufungsgericht für Westdänemark, am 26.3.2006 verhandelter Fall hatte folgenden Sachverhalt zum Gegenstand¹²: Der Keller eines Wohnhauses war vollgelaufen, weil durch ein Leck in der nahegelegenen Kanalisation Wasser ausgetreten war. Die Kanalisation wurde ca. 60 Jahre vor dem Schadensfall gebaut und das Leck wurde durch Baumwurzeln, die in die Leitung eingedrungen waren, verursacht. Die Gemeinde hatte die Kanalisation stets auf Schäden und gutes Funktionieren überprüft.

Eine Gemeinde haftet im dänischen Recht für Wasserschäden durch undichte Kanalisationen, wenn das Leck durch den Einsturz der Kanalisationsrohre verursacht wurde. Die Rechtsprechung begründet diese Haftung damit, dass die Gemeinde durch ihre technische und wirtschaftliche Planung das Risiko solcher Schäden vorhersehen kann. Diese Haftung ist allerdings auf Fälle beschränkt, in denen die Kanalisationsrohre auch tat-

¹⁰ Einen Überblick über die vielgesichtige Erscheinung des Rechts der objektiven Haftung liefern die Länderberichte in *Koch/Koziol* (Hg.), *Unification of Tort Law: Strict Liability*.

¹¹ *Von Bar* II, Rn. 306 ff.; *Kadner Graziano*, Haftung(en) ohne Verschulden, S. 85.

¹² Vestre Landsret 26.3.2002, zitiert nach *Ulfbeck*, Bericht zur Rechtslage in Dänemark, Rn. 3.