

# Taugen Zivil- und Staatshaftungsklagen zur Bekämpfung der Südanflüge?

Januar 2004

Dr.iur. Peter Ettler und lic.iur. Regine Siegenthaler, Rechtsanwälte, Zürich

## 1. Zusammenfassung

Bei den hängigen Prozessen gegen die Einführung der Südanflüge auf den Flughafen Zürich-Kloten handelt es sich ausnahmslos um verwaltungsrechtliche Verfahren. Daher ist die Frage berechtigt, ob nicht auch zivilrechtliche Instrumente gegen die Flughafenbetreiberin oder eine Staatshaftungsklage zur Vermeidung von Südanflügen oder zur Schadloshaltung von Eigentümern eingesetzt werden könnten.

**Zivilrechtlicher Nachbarschutz** kommt im Zusammenhang mit den hauptsächlich frühmorgens stattfindenden Anflügen auf die Piste 34 des Flughafens Zürich nur dann in Frage, wenn die dadurch verursachten *Immissionen* entweder als *nicht bestimmungsgemäss* mit dem Betrieb des Flughafens verbunden *oder* als *vermeidbar* eingeschätzt werden. Für diese Beurteilung sind naheliegenderweise die gleichen Überlegungen anzustellen wie bei der Frage der Genehmigung der Südanflüge an sich. Wenn das Bundesgericht die Beschwerden gegen die provisorische Genehmigung der Südanflüge abweist, wäre eine Klage vor Zivilgericht zur Durchsetzung von Nachbarrechten daher waghalsig und mit einem hohen Kostenrisiko verbunden, weshalb wir davon abraten.

**Staatshaftungsansprüche** wegen Schäden, welche durch anfechtbare behördliche Entscheide entstehen, werden in der schweizerischen Lehre nur sehr zurückhaltend bejaht und sind in der Praxis kaum erprobt. Sie kommen im Zusammenhang mit den behördlichen Entscheiden betreffend Südanflüge nur gegen den Bund und nur dann in Frage, wenn nach einer allfälligen bundesgerichtlichen Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der gegen die Südanflüge hängigen Beschwerden geschlossen werden kann, dass das BAZL und UVEK als verfügende Behörden oder die REKO UVEK

---

qualifiziert widerrechtlich gehandelt hatten. In der Ausserkraftsetzung von geltendem Recht und im krass kompetenzwidrigen Erlass von Notrecht läge das qualifiziert widerrechtliche Verhalten. Ob dieser Argumentation Erfolg beschieden wäre, ist jedoch zu bezweifeln, da die Gerichte *ein qualifiziert widerrechtliches Handeln* der verfügenden Behörden nicht leichthin annehmen werden. Eine trotz dieser Warnung beabsichtigte Staatshaftungsklage gegen den Bund wäre spätestens am 23. Juni 2004 einzuleiten.

Im Weiteren käme bei allfälliger Gutheissung der Beschwerden gegen die Nichtwiederherstellung der aufschiebenden Wirkung eine Haftung des Bundes für die seit Beginn der Südanflüge entstandenen Schäden gestützt auf die **spezielle Haftungsbestimmung von Art. 55 Abs. 4 VwVG** in Frage. Hier bildet nicht qualifiziert widerrechtliches, sondern *willkürliches Handeln* der verfügenden Behörden die Klippe, weshalb die Erfolgsaussichten kaum grösser sind als bei einer eigentlichen Staatshaftungsklage. Zudem bestünde grundsätzlich auch die Möglichkeit, für die aus dem Entzug der aufschiebenden Wirkung entstandenen Schäden haftungsrechtlich gegen die Flughafen Zürich AG vorzugehen.

Stellt das Bundesgericht die aufschiebende Wirkung der Beschwerden gegen die Südanflüge nicht wieder her, erscheinen demgegenüber **enteinungsrechtliche Entschädigungsansprüche** als grundsätzlich Erfolg versprechend – trotz eines gewissen erhöhten Risikos wegen des wahrscheinlich nicht überschrittenen Immissionsgrenzwerts (IGW). Für diesen öffentlichrechtlichen Rechtsweg sprechen auch prozessuale und andere praktische Vorteile, wie das gegenüber dem Zivilrechtsweg viel geringere Kostenrisiko.

## 2. Öffentlichrechtliche Enteignung oder privatrechtlicher Immissionsschutz

Wie folgende Ausführungen zeigen, bestehen der zivilrechtliche und der öffentlichrechtliche Immissionsschutz – letzterer freilich lediglich in Form einer unbefriedigenden blossen Wertgarantie im Sinne von Art. 26 BV – nicht völlig unabhängig voneinander.

---

## 2.1 Der privatrechtliche Immissionsschutz

Art. 684 ZGB verpflichtet jedermann, bei der Ausübung seines Eigentums sich aller übermässigen Einwirkungen auf das Eigentum des Nachbarn zu enthalten. Als Nachbar gilt dabei nicht nur, wer mit seinem eigenen Grundstück direkt an das Grundstück, von welchem die übermässigen Immissionen ausgehen, angrenzt, sondern auch wer in einem weiteren Umkreis von diesen betroffen ist<sup>1</sup>.

Verstösst ein Grundeigentümer gegen Art. 684 ZGB stehen dem betroffenen Nachbarn die Möglichkeiten von Art. 679 ZGB offen: Er kann bei den Zivilgerichten auf Beseitigung der Schädigung, auf Schutz gegen den drohenden Schaden und auf Schadenersatz klagen.

Aus rein zivilrechtlicher Sicht könnte an sich eine Klage gestützt auf Art. 679 und Art. 684 ZGB von betroffenen Grundeigentümern aus dem Süden des Flughafens gegen die Flughafen Zürich AG geführt werden. Denn auch das Gemeinwesen oder der von ihm für den Betrieb einer öffentlichen Anlage Konzessionierte kann bei übermässiger Einwirkung aus Art. 679 ZGB haften<sup>2</sup>. Allerdings verdrängt bei solchen „Nachbarn“ unter bestimmten Voraussetzungen das öffentliche Enteignungsrecht die Zuständigkeit des Zivilrichters.

## 2.2 Die Enteignung von Nachbarrechten und die öffentlichrechtliche Entschädigung

Ist die übermässige Einwirkung auf Nachbargrundstücke unvermeidbar mit der Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe verbunden, unterliegen die Nachbarn einer Duldungspflicht. Sie können sich nicht auf Art. 679 ZGB berufen. Vielmehr wird ihnen zwangsweise eine Dienstbarkeit auferlegt<sup>3</sup> und damit das aus Art. 684 ZGB fliessende nachbarrechtliche Abwehrrecht enteignet. Voraussetzung ist allerdings, dass die Eigentumsbeschränkung mit dem bestimmungsgemässen Betrieb des Werkes untrennbar

---

<sup>1</sup> vgl. PETER TUOR/BERNHARD SCHNYDER/JÖRG SCHMID/ALEXANDRA RUMO-JUNGO, Das schweizerische Zivilgesetzbuch, 12. Auflage, Zürich/Basel/Genf 2002, S. 883.

<sup>2</sup> Denkbar wäre nach der Bestimmung von Art. 68 LFG auch eine zivilrechtliche Haftung von einzelnen Fluggesellschaften, die mit ihren Maschinen den Süden im Anflug auf den Flughafen überfliegen (vgl. dazu der Artikel in der NZZ vom 2. November 2003 über Lärmschäden durch den Luftverkehr von DONALD REICHENBACH). Auch dort besteht allerdings ein hohes prozessuales Risiko, welches schon bei der Bestimmung der Haftpflichtigen beginnt.

<sup>3</sup> vgl. BGE 106 Ib 244.

---

verbunden ist und sich nicht oder nur mit unverhältnismässigen Aufwand vermeiden lässt<sup>4</sup>. **Hier findet also eine Weichenstellung statt: Führt der bestimmungsgemässe Betrieb des Flughafens zwingend zu Immissionen im Süden der Anlage und lassen sich diese nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand vermeiden, ist die Geltendmachung zivilrechtlicher Ansprüche durch Anwohner ausgeschlossen. Die zivilgerichtliche Zuständigkeit entfällt und der öffentlichrechtliche Immissionsschutz bzw. das Enteignungsrecht findet Anwendung.**

Bezogen auf das Vorgehen der von den Südanflugsimmissionen beeinträchtigten, klagewilligen Grundeigentümer sind bei dieser Weichenstellung die gleichen Überlegungen anzustellen, wie zur Frage, ob die Beschwerden gegen die Betriebsreglementsänderung zur Einführung der Südanflüge gutzuheissen sind. Falls das Bundesgericht zum Schluss kommen wird, dass die Verteilung der Anflüge auf den Flughafen Zürich und die Auslastung der Piste 34 für den Flughafenbetrieb unverzichtbar sind und weist es demzufolge die Beschwerden gegen die Genehmigung der Betriebsreglementsänderung ab, bedeutet dies nichts anderes, als dass aus höchstrichterlicher Sicht die im genehmigten Ausmass entstehenden Immissionen als für den Betrieb des Flughafens unvermeidbar beurteilt werden. Ist das Bundesgericht – wie zu befürchten ist – bereits im Verfahren bezüglich der Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerden der Meinung, dass Südanflüge in der beantragten Grössenordnung notwendig sind, so würde die Weiche schon sehr bald für ein ausschliesslich öffentlichrechtliches Verfahren gestellt. Ein zivilrechtliches Vorgehen wäre aussichtslos. Demzufolge macht es keinen Sinn, zum heutigen Zeitpunkt ein zivilrechtliches Verfahren einzuleiten.

Werden die durch die Südanflüge verursachten Immissionen als unvermeidbar beurteilt, kann gegebenenfalls ein enteignungsrechtlicher Entschädigungsanspruch geltend gemacht werden. Voraussetzung dazu ist kumulativ, dass die Immissionen und damit der Schaden schwer und intensiv sind, einzelne Eigentümer ganz besonders schwer betroffen sind und die Immissionen für die Eigentümer im Zeitpunkt des Erwerbs der Liegenschaft unvorhersehbar waren<sup>5</sup>. Solche Entschädigungsbegehren werden derzeit von einzelnen Grundeigentümern vorbereitet und gegenüber der Flughafenbetreiberin geltend gemacht.

---

<sup>4</sup> vgl. TOBIAS JAAG, Verwaltungsrecht des Kantons Zürich, 2. Auflage, Zürich 1999, N 2614.

<sup>5</sup> vgl. TOBIAS JAAG, a.a.O., N 2615 und die dort aufgeführten Bundesgerichtsentscheide.

---

### 3. Vorteile des verwaltungsrechtlichen Rechtsweges

Neben der unbeeinflussbaren Weichenstellung durch das Enteignungsrecht zugunsten des Verwaltungsrechtsweges sprechen auch praktische Vorteile zugunsten des Grundeigentümers für das öffentliche Recht.

Seit Erlass des USG und den zugehörigen Verordnungen gelten im öffentlichen Recht zur Beurteilung, ob eine Einwirkung schädlich oder lästig, also übermässig ist, durch den Bundesrat festgelegte Immissionsgrenzwerte (Art. 13 Abs. 1 USG) – soweit vorhanden. Für Lärm finden sich die Grenzwerte in den Anhängen der LSV. Der Bundesrat hat bei der Festsetzung der Grenzwerte insbesondere auch die Wirkungen der Immissionen auf Personengruppen mit erhöhter Empfindlichkeit, wie Kinder, Kranke, Betagte und Schwangere zu berücksichtigen (Art. 13 Abs. 2 USG). Auch im Enteignungsrecht werden grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte (IGW) als Kriterium für die Spezialität und Schwere des Schadens herangezogen. Im fraglichen Gebiet von der Forch bis Zürich-Schwamendingen wird der Immissionsgrenzwert durch die auf den frühen Morgen fokussierte Lärmbelastung allerdings nicht überschritten. Ob auf sensible Tageszeiten konzentrierter Lärm, der nicht ausreicht, um den (über 16 Stunden gemittelten) Tages-IGW aufzufüllen, Anspruch auf eine Minderwertsentschädigung gibt, wird daher einmal mehr das Bundesgericht entscheiden müssen. Unseres Erachtens sind die Chancen solcher Klagen intakt, denn das Bundesgericht hat beispielsweise bei Baustellenlärm aus öffentlichen Baustellen die Entschädigungspflicht auch nicht an einen nicht praktikablen Immissionsgrenzwert gebunden, sondern – durch Rückgriff auf zivilrechtliche Grundsätze – an das Mass des Üblichen und zu Tolerierenden<sup>6</sup>.

Im Privatrecht sind bei der Beurteilung, ob eine Einwirkung übermässig ist, die Gesichtspunkte der Lage und der Beschaffenheit sowie des Ortsgebrauches, d.h. ob eine Immission herkömmlicherweise als normal zu betrachten ist, zu beachten (vgl. Art. 684 Abs. 2 ZGB). In der Praxis wird zudem nicht auf einen subjektiven Massstab abgestützt, sondern es ist die abstrakte Vorstellung des Empfindens des sogenannten Durchschnittsmenschen massgeblich.

Bei der Gegenüberstellung dieser öffentlichrechtlichen und privatrechtlichen Kriterien zur Beurteilung der Übermässigkeit ergibt sich Folgendes: Die öffentlichrechtlichen Beurteilungskriterien sind insbesondere wegen der Berücksichtigung der erhöhten

---

<sup>6</sup> BGE 117 Ib 15, Erw. 2c).

Empfindlichkeit bestimmter Bevölkerungsgruppen grundsätzlich für den Grundeigentümer günstiger. Zudem sind sie in der Regel verbindlich und objektiviert in Grenzwerten festgelegt, weshalb keine schleichende, nicht fassbare Veränderung stattfinden kann, welche unter dem Kriterium der Ortsüblichkeit im Zivilrecht noch geduldet würde.

Sollte sich vorliegend entgegen unserer Prognose herausstellen, dass die Enteignungs-Gerichte sich stur am Immissionsgrenzwert orientieren und demzufolge die Entschädigungsbegehren wegen fehlender Spezialität abweisen, würden die von Südanflügen frühmorgens gestörten Eigentümer auch bei einer auf Art. 679/684 ZGB gestützten Klage<sup>7</sup> mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht besser fahren. Denn heute werden im Sinne einer Harmonisierung der beiden Rechtsgebiete, die in der LSV festgelegten Immissionsgrenzwerte auch beim zivilrechtlichen Entscheid über die Übermässigkeit zumindest miteinbezogen<sup>8</sup>. Folglich besteht – abgesehen von der nicht gegebenen Zuständigkeit des Zivilrichters – auch unter dem Gesichtspunkt der Beurteilungskriterien für Immissionen keine Hoffnung, dass zivilrechtlich grössere Chancen gegeben wären.

Auch in prozessualer Hinsicht ist der Verwaltungsrechtsweg für die Anwohner einer öffentlichen Anlage gegenüber einem zivilgerichtlichen Verfahren zu bevorzugen<sup>9</sup>. Hervorzuheben ist hier, dass das Kostenrisiko für den Fall des Unterliegens auf dem Enteignungsrechtsweg gegenüber demjenigen auf dem Zivilrechtsweg in den meisten Fällen stark gemindert ist. Gemäss konstanter Praxis zu Art. 114f EntG hat der Enteigner *selbst bei Unterliegen des Enteigneten* die Prozesskosten zu übernehmen und diesem eine Prozessentschädigung zu bezahlen. Im Zivilprozess werden demgegenüber Kosten- und Prozessentschädigungen nach Obsiegen und Unterliegen verteilt und die Tarife nach dem Streitwert bemessen.

Im Weiteren sind beide Rechtswege gleichermassen ineffizient. Auch im Zivilrecht ist eine Prozessdauer von fünf und mehr Jahren keine Seltenheit<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> welche allerdings nach dem unter Ziff. 2 oben Gesagten mangels Zuständigkeit des Zivilrichters scheitern müsste.

<sup>8</sup> vgl. dazu NICCOLO RASELLI, Berührungspunkte des privaten und öffentlichen Immissionsschutzes, in: URP 1997/4, S. 284 ff.

<sup>9</sup> vgl. dazu PETER ETTLER, Zur Rechtswahl im Immissionsschutzrecht – Anmerkungen eines Prozessualisten, in: URP 1997/4, S. 292 ff.

<sup>10</sup> Vgl. dazu die jüngste Schelte des EGMR an die Schweiz, publiziert in VPB 2003, Nr. 139.

#### 4. Staatshaftung als Anspruchsgrundlage

Da zur Geltendmachung von Haftungsansprüchen sehr eng bemessene Fristen bestehen, sind Überlegungen zur Frage der Staatshaftung des Gemeinwesens im Zusammenhang mit der provisorischen Genehmigung der Südanflüge bereits zum heutigen Zeitpunkt anzustellen. Dabei geht es um die Haftung für Schäden, welche infolge der behördlichen Entscheide über die Genehmigung der Anflüge auf Piste 34 entstehen. Eine allfällige Staatshaftung setzt vorab ein widerrechtliches schädigendes Verhalten staatlicher Organe in Ausübung einer amtlichen Tätigkeit voraus (vgl. Art. 146 BV und Art. 3 Abs. 1 VG). Demzufolge stehen, da der Kanton Zürich für Bewilligungen im Zusammenhang mit dem Flughafen nicht zuständig ist, einzig haftungsrechtliche Forderungen gegen den Bund in Frage. Anspruchsgrundlage dafür bieten das Verantwortlichkeitsgesetz (VG) sowie andere Bundesgesetze (vgl. Art. 3 Abs. 2 VG).

Staatshaftungsfragen stellen sich in der Regel nicht im Zusammenhang mit anfechtbaren Rechtsakten, sondern vielmehr im Zusammenhang mit behördlichen Realakten. Dies ist damit erklärbar, dass im Staatshaftungsprozess eine erneute Überprüfung formell rechtskräftiger Verfügungen, Entscheide und Urteile in der Regel ausgeschlossen ist (Art. 12 VG, Prinzip der Einmaligkeit des Rechtsweges<sup>11</sup>). Eine Verfügung, die nicht oder erfolglos angefochten wurde, gilt für den Staatshaftungsrichter somit von Gesetzes wegen als rechtmässig<sup>12</sup>.

##### 4.1 Staatshaftung wegen Genehmigung der provisorischen Betriebsreglementsänderung bzw. der Plangenehmigung für das ILS 34

Wegen dem Prinzip der Einmaligkeit des Rechtsweges verbleibt der hier zur Diskussion stehenden Haftung lediglich ein beschränkter Anwendungsbereich. Ausgeschlossen wäre es insbesondere, mittels eines Haftungsprozesses eine allfällige bundesgerichtliche Abweisung der Beschwerden gegen die Genehmigung der provisorischen Betriebsreglementsänderung zu überprüfen. Hingegen käme eine Staatshaftung möglicherweise in Frage, wenn das Bundesgericht die Beschwerden guthiesse und damit die Entscheide der REKO UVEK bzw. der verfügenden Behörden als rechtswidrig beurteilte. Die Praxis setzt allerdings für eine Staatshaftung wegen Schädigung durch Rechts-

---

<sup>11</sup> ULRICH HÄFELIN/GEORG MÜLLER, Allgemeines Verwaltungsrecht, 4. Auflage, Zürich/Basel/Genf 2002, N 2263.

<sup>12</sup> TOBIAS JAAG/GEORG MÜLLER/PIERRE TSCHANNEN/ULRICH ZIMMERLI, Ausgewählte Gebiete des Bundesverwaltungsrechts, 5. Auflage, Basel/Genf/München 2003, S. 21.

akte eine qualifizierte Widerrechtlichkeit des Verhaltens der entscheidenden Amtspersonen voraus<sup>13</sup>, welche mithin nicht schon vorliegt, wenn sich ihre Entscheidung später z.B. anlässlich eines Rechtsmittelverfahrens als unrichtig, gesetzeswidrig oder sogar willkürlich erweist. Haftungsbegründende Widerrechtlichkeit ist vielmehr erst dann gegeben, wenn die entscheidenden Personen eine wesentliche Amtspflicht verletzt haben<sup>14</sup>.

Im Zusammenhang mit den Entscheiden der verfügenden Behörden und der REKO UVEK könnte höchstens die krasse Verletzung der Kompetenzordnung der Bundesverfassung von haftungsrechtlicher Bedeutung sein. Das Verhalten der verfügenden Behörden, welche als Reaktion auf die einseitige deutsche Verordnung kompetenz-widrig anstelle der Bundesversammlung Notrecht erliessen, könnte gegebenenfalls als qualifizierte Widerrechtlichkeit im Sinne der Praxis angesehen werden. Freilich ist in Betracht zu ziehen, dass die REKO UVEK diese bereits in der Beschwerde hervorgehobenen Kompetenzanmassungen von BAZL und UVEK in ihrem Vorabentscheid zur Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung nicht abhandelten, weil zu wenig liquid. Bei der stets zu beobachtenden Zurückhaltung der Gerichte bezüglich der Qualifikation von Rechtshandlungen der Exekutive ist daher realistischerweise kaum zu erwarten, dass solchen Staatshaftungsforderungen Erfolg beschieden sein könnte.

#### 4.2 Haftung wegen Nichtwiederherstellung der aufschiebenden Wirkung

Für Schäden, welche wegen willkürlichen Entzugs bzw. Nichtwiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Beschwerden entstehen, können gestützt auf die spezielle Haftungsbestimmung in Art. 55 Abs. 4 VwVG Ansprüche gegen den Bund geltend gemacht werden. Ein solcher Schritt ist dann zu prüfen, wenn die Beschwerden gegen die Nichtwiederherstellung der aufschiebenden Wirkung vom Bundesgericht gutgeheissen werden und das Bundesgericht das Handeln der Vorinstanzen als willkürlich qualifiziert.

Bei einem solchen – leider eher wenig wahrscheinlichen – Erfolg könnten wegen Schäden aus dem Entzug der aufschiebenden Wirkung auch Ansprüche gegen die Flughafen Zürich AG als private Prozessgegnerin geltend gemacht werden – und zwar gestützt entweder auf die analoge Anwendung der einschlägigen Bestimmungen der

---

<sup>13</sup> ALFRED KÖLZ/ISABELLE HÄNER, *Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes*, 2. Auflage, Zürich 1998, N 654.

<sup>14</sup> BGE 123 II 557, 582; 120 Ib 248, 249; 118 Ib 163, 164 mit weiteren Hinweisen.

---

Bundeszivilprozessordnung oder dann auf Art. 41 ff. OR<sup>15</sup>. Schwierigkeiten bereitet in beiden Fällen die Bestimmung des Schadens. Abgestellt werden könnte beispielsweise auf einen wegen des Lärms verminderten Eigenmietwert oder Mietwert pro rata temporis. Eine solche Forderung kann unseres Erachtens allerdings mit weniger Risiko auf dem Enteignungsweg auch geltend gemacht werden.

#### 4.3 Verwirkung der Haftungsansprüche

Gemäss Art. 20 VG sind Haftungsbegehren gegen den Bund innert eines Jahres seit Kenntnis des Schadens beim Eidgenössischen Finanzdepartement einzureichen, auf alle Fälle aber innert zehn Jahren seit dem Tage der schädigenden Handlung des Beamten. Eine ähnlich lautende Bestimmung enthält Art. 60 Abs. 1 OR für die ausservertragliche Haftung aus Privatrecht. Kenntnis des Schadens hat – und das gilt sowohl für Art. 20 VG als auch für Art. 60 OR<sup>16</sup> –, wer dessen Existenz und Beschaffenheit soweit überblicken und hinreichend begründen kann, dass ihm die gerichtliche Geltendmachung der sich daraus ergebenden Ansprüche möglich und zumutbar ist<sup>17</sup>. Wann im Zusammenhang mit den Entscheiden über die Südanflüge die Schäden, für welche eine Staatshaftung beansprucht werden könnte, als entstanden bzw. als erkennbar betrachtet werden, ist schwierig zu beurteilen. Auch ist unklar, ob eine noch nicht rechtskräftige Verfügung fristauslösend wirken kann. Unseres Erachtens können Schäden kaum vor der ersten Durchführung der Südanflüge Ende Oktober 2003 entstanden geschweige denn in ihrem gesamten Ausmass erkennbar geworden sein. Um nichts zu riskieren, müsste jedoch ein Schadenersatzbegehren beim EFD vor dem 23. Juni 2004, d.h. innert Jahresfrist seit den Genehmigungsentscheiden eingereicht werden.

---

<sup>15</sup> Vgl. ALFRED KÖLZ/ISABELLE HÄNER, a.a.O., N 656.

<sup>16</sup> vgl. BGE 108 Ib 97, 100 sowie VPB 66, Nr. 52, S. 622.

<sup>17</sup> Vgl. HEINZ REY, Ausservertragliches Haftpflichtrecht, 3. Auflage, Zürich/Basel/Genf 2003, N 1611 mit Hinweisen.