

ROBERT SIEGHÖRTNER

Internationales Straßenverkehrsunfallrecht

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

*Studien zum ausländischen
und internationalen Privatrecht*

93

Mohr Siebeck

Studien zum ausländischen und internationalen Privatrecht

93

Herausgegeben vom

Max-Planck-Institut für ausländisches
und internationales Privatrecht

Direktoren:

Jürgen Basedow und Klaus J. Hopt



Robert Sieghörtner

Internationales
Straßenverkehrsunfallrecht

Mohr Siebeck

Robert Sieghörtner, geboren 1968; 1988–93 Studium der Rechtswissenschaft; 1993–96 wiss. Mitarbeiter/Assistent an der Universität Erlangen-Nürnberg; 1996–2000 Notarassessor; seit 2000 Notar in Roth bei Nürnberg; Lehrbeauftragter an der Universität Erlangen-Nürnberg.

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Sieghörtner, Robert:

Internationales Straßenverkehrsunfallrecht / Robert Sieghörtner. –
Tübingen : Mohr Siebeck, 2002

(Studien zum ausländischen und internationalen Privatrecht ; Bd. 93)

ISBN 3-16-147707-3

978-3-16-158400-8 Unveränderte eBook-Ausgabe 2019

© 2002 J. C. B. Mohr (Paul 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 Held in Rottenburg gebunden.

ISSN 0720-1141

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Sommersemester 2001 von der Juristischen Fakultät der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg als Dissertation angenommen. Literatur und Rechtsprechung konnten danach weitestgehend bis November 2001 berücksichtigt werden.

Dank gilt an erster Stelle meinem verehrten Lehrer Herrn Prof. Dr. Winfried Veelken, der den Anstoß zu dem gewählten Thema gegeben und das Ergebnis geduldig abgewartet hat. Weiterhin danke ich Herrn Prof. Dr. Mathias Rohe M.A. für die außergewöhnlich schnelle Erstellung des Zweitgutachtens. Für die Aufnahme in diese Schriftenreihe schulde ich den Direktoren des Max-Planck-Institutes Dank.

Dem Deutschen Notarinstitut in Würzburg danke ich für die Unterstützung bei der Literaturbeschaffung während und nach meiner dortigen Zeit als Referent, wobei ich insoweit Frau Richterin Nicole Emmerling de Oliveira hervorheben möchte. Daneben ist noch Frau Petra Engelhardt zu erwähnen, die bei der technischen Erstellung des Manuskripts mitwirkte. Dank richte ich schließlich an den ADAC e.V. in München, von dem ich einen Zuschuß zu den Druckkosten erhielt.

Nürnberg, im Dezember 2001

Robert Sieghörtner

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	V
Abkürzungsverzeichnis	XXI
1. Teil: Allgemeines zum Straßenverkehrsunfall in Kollisions- und Sachrecht	1
§ 1: Einleitung	1
I. Die Bedeutung des internationalen Straßenverkehrsunfalls.....	1
II. Der Begriff des internationalen Verkehrsunfalls.....	7
1. Der Unfallbegriff.....	8
2. Der Straßenverkehrsbegriff.....	9
a) Der Unfallort.....	9
b) Die Fahrzeugbeteiligung.....	10
c) Der Zusammenhang mit typischen Verkehrsgefahren.....	11
3. Der Auslandsbezug.....	12
4. Ergebnis.....	12
III. Rechtsgrundlagen.....	13
1. Rechtszustand vor dem 1.6.1999.....	13
2. Rechtszustand seit dem 1.6.1999.....	14
IV. Inhalt und Gang der Darstellung.....	17
§ 2: Typologie der internationalen Straßenverkehrsunfälle	20
I. Einführung.....	20
II. Die Typisierung nach den personalen Beziehungen der Beteiligten.....	22
1. Der Fremdunfall.....	22
2. Der Mitfahrerunfall.....	24
a) Einführung.....	24
b) Der Konvoiunfall.....	25
c) Der qualifizierte Mitfahrerunfall.....	25
d) Der einfache Mitfahrerunfall.....	26
e) Der Reisegruppenunfall.....	27
III. Die Typisierung durch territoriale Betrachtung des unfallursächlichen Verhaltens.....	28
1. Einführung.....	28
2. Der Platzunfall.....	29
3. Der Distanzunfall.....	30
a) Der echte Distanzunfall.....	30
b) Der unechte Distanzunfall.....	31
aa) Die Gefährdungshaftung.....	31
bb) Die Verletzung von Verkehrssicherungspflichten.....	32
cc) Die Haftung für das Handeln anderer und die mittelbaren Schädiger.....	32

dd) Die mittelbaren Geschädigten und die Schockgeschädigten.....	33
IV. Die Typisierung durch Betrachtung des Verhältnisses des Schädigers zu seinem Kraftfahrzeug.....	33
1. Der Mietwagenunfall im Gegensatz zum Eigenfahrzeugunfall.....	33
2. Der Unfall mit einem geleasten Kraftfahrzeug.....	35
V. Schlußbetrachtung.....	35
§ 3: Zu den Grundstrukturen kollisionsrechtlicher Rechtsfindung und -anwendung und der Bedeutung des Sachrechts.....	37
I. Die klassische Anknüpfungsmethodik.....	37
II. Der Umbruch des Deliktsstatuts in den USA.....	38
1. Die Grundzüge der modernen amerikanischen Entwicklung.....	38
2. Die bekanntesten Autoren der neuen Lehren.....	41
3. Die wesentlichen Einflüsse auf die Diskussion im deutschen Rechtskreis.....	45
III. Die Interessenjurisprudenz im Internationalen Privatrecht.....	49
1. Allgemeines.....	49
2. Die Einteilung der kollisionsrechtlichen Interessen.....	53
3. Die Bedeutung des Sachrechts für das Internationale Deliktsrecht.....	56
§ 4: Die Haftung und die Versicherung bei Straßenverkehrsunfällen in den Sachrechtsordnungen.....	60
I. Allgemeines.....	60
II. Die Ausgestaltung des Haftungs- und des Versicherungsrechtes in den Sachrechtsordnungen.....	60
1. Sachrechtsangleichung in der Europäischen Union.....	60
2. Das Haftungsrecht.....	62
a) Einführung.....	62
b) Die Haftungssysteme.....	63
aa) Die „klassische“ Verschuldenshaftung.....	63
bb) Die Gefährdungshaftung.....	65
cc) Die Abgrenzung zwischen Verschuldens- und Gefährdungshaftung.....	67
c) Die Verkehrsregeln und Sicherheitsvorschriften.....	71
d) Die Haftungsbeschränkungen.....	71
e) Die Haftungsausfüllung.....	72
f) Zwischenergebnis.....	74
3. Das Versicherungsrecht.....	75
a) Einführung.....	75
b) Der haftungsergänzende Versicherungsschutz durch Pflichtversicherung, Direktanspruch und Entschädigungsfonds.....	76
aa) Die Versicherungspflicht.....	76
bb) Der Direktanspruch.....	78
cc) Der Entschädigungsfonds.....	80
c) Der haftungsersetzende Versicherungsschutz.....	81
d) Zwischenergebnis.....	84
4. Ergebnis.....	85

2. Teil: Die versicherungsrechtliche Regulierung bei internationalen Straßenverkehrsunfällen.....	87
§ 5: Die Ansprüche nach dem System der Grünen Karte.....	87
I. Die Zwecke der Grünen Karte.....	87
II. Die Entstehung und die Struktur des Grüne Karte-Systems.....	88
III. Die Ansprüche des Geschädigten aus dem Grüne Karte-System.....	91
1. Die Passivlegitimation; die Anspruchsgrundlage.....	91
2. Die Aktivlegitimation.....	93
3. Die Voraussetzungen und die Obergrenze des Anspruches.....	94
4. Die Bedeutung des IPR im Grüne Karte-System.....	97
5. Das Verhältnis des Grüne Karte-Direktanspruchs zu anderen Ansprüchen.....	99
IV. Würdigung.....	100
V. Der Einfluß der Reform des deutschen Internationalen Deliktsrechts.....	101
§ 6: Der Direktanspruch gegen den Heimatversicherer.....	102
I. Die Bestimmung des Statuts: Der Stand der deutschen Diskussion bis zur Reform.....	102
II. Die Lösung im StVA und deren Entwicklung.....	103
1. Einführung; die maßgeblichen Anknüpfungspunkte.....	103
2. Die Voraussetzungen des Art. 9 StVA.....	105
III. Die Vorarbeiten zur neuen gesetzlichen Regelung.....	106
1. Die Überlegungen des Deutschen Rates für internationales Privatrecht.....	106
2. Der RefE 1984.....	106
3. Der RefE 1993.....	107
IV. Das geltende Recht nach der neuen gesetzlichen Regelung.....	107
1. Die alternative Anknüpfung.....	107
2. Das Direktanspruchsstatut bei Auflockerung der Tatortregel.....	109
3. Der Umfang der Verweisung.....	110
a) Das Abgrenzungsproblem.....	110
b) Der Vergleich mit der Lösung des StVA und deren Entwicklung.....	111
c) Die Einwendungsausschlüsse.....	112
d) Die Verjährung.....	113
e) Die Höchstsummen.....	114
f) Die territorialen Beschränkungen.....	116
aa) Die territoriale Deckungspflicht nach dem Versicherungsvertrag.....	117
bb) Die territoriale Reichweite des Direktanspruchs.....	118
g) Der sonstige Inhalt des Direktanspruchs.....	119
h) Ergebnis.....	120
4. Die Rechtswahl des Direktanspruchsstatuts.....	120
V. Der Entwurf eines europäischen Übereinkommens.....	121
§ 7: Die Besonderheiten im Zusammenhang mit haftungsersetzenden Versicherungssystemen.....	122
I. Der Anspruch gegen den Versicherer.....	122
II. Die Probleme bei der Anknüpfung des Haftungsanspruches.....	122

§ 8: Der Anspruch gegen den Entschädigungsfonds	127
3. Teil: Die Anknüpfung der Haftungsansprüche nach dem Tatortgrundsatz (Art. 40 Abs. 1 EGBGB n.F.)	129
§ 9: Der Platzunfall	129
I. Die Entwicklung der Rechtsprechung.....	129
1. Die Entscheidungen bis zum Inkrafttreten der RAVO.....	129
2. Die Entscheidungen nach Inkrafttreten der RAVO.....	131
II. Die Lösung des StVA.....	134
III. Die Standpunkte in der Literatur.....	135
1. Ältere Lehren.....	136
a) Der lex fori-Ansatz.....	136
b) Das Heimatrecht des Schädigers.....	138
2. Der lex damni-Ansatz.....	138
3. Der Stellenwert und die Begründung der Tatortregel.....	139
IV. Das geltende Recht nach der neuen gesetzlichen Regelung.....	142
V. Der Entwurf eines europäischen Übereinkommens.....	142
§ 10: Die Behandlung der Gefährdungshaftung	144
I. Einführung.....	144
II. Die Entwicklung der deutschen Rechtsprechung.....	145
III. Die Lösung im StVA.....	147
IV. Die Standpunkte in der Literatur.....	148
1. Das Heimatrecht des Verpflichteten (Zitelmann).....	148
2. Das Tatortrecht (einheitliche Behandlung von Verschuldens- und Gefährdungshaftung).....	149
a) Die Begründung der Geltung des Tatortgrundsatzes.....	150
b) Die Konkretisierung des Tatortgrundsatzes für Gefährdungshaftungsansprüche.....	151
aa) Das Erfolgsortsrecht für die Gefährdungshaftung – das Handlungsortsrecht für die Verschuldenshaftung.....	152
bb) Der Ort des gewöhnlichen Betriebs als Handlungsort (Binder, Wengler).....	153
cc) Der Ort des Außer-Kontrolle-Geratens (h.L.).....	154
V. Die Reform des Internationalen Deliktsrechts; eigener Standpunkt.....	156
1. Die Überlegungen des Deutschen Rates für internationales Privatrecht.....	156
2. Die neue gesetzliche Regelung.....	158
3. Der Entwurf eines europäischen Übereinkommens.....	159
4. Eigener Standpunkt.....	159
§ 11: Die Lokalisation von kraftfahrzeugbezogenen Verkehrssicherungspflicht-Verletzungen	163
I. Einführung.....	163
II. Der Stand der Rechtsprechung.....	165

III. Die Lösung im StVA.....	167
IV. Die Standpunkte in der Literatur.....	167
V. Die Reform des Internationalen Deliktsrechts; eigener Standpunkt.....	170
1. Die neue gesetzliche Regelung.....	170
2. Eigener Standpunkt.....	172
a) De lege ferenda.....	172
b) De lege lata.....	172
aa) Die Vielfalt der tatsächlichen Erscheinungsformen der Verkehrs-	
sicherungspflicht-Verletzungen.....	172
bb) Die Zurechenbarkeit des jeweiligen Betriebsortes des Kraftfahr-	
zeuges zum Verkehrssicherungspflichtigen.....	175
cc) Die Verkehrsschutzerwartungen.....	175
dd) Die Verhinderung einer zweiseitigen Anknüpfung von Verschul-	
dens- und Gefährdungshaftung.....	177
ee) Die Verwandtschaft von Verkehrssicherungspflicht-Verletzungen	
und Gefährdungshaftung.....	177
ff) Die Verpflichtungsgründe für Verkehrssicherungspflichten bei	
Kraftfahrzeugen.....	178
gg) Die Bedeutung der Gefahrengrade.....	180
hh) Ergebnis.....	180
§ 12: Die Beteiligtenmehrheiten und Art. 40 Abs. 1 Satz 1 EGBGB n.F.	182
I. Die Schädigermehrheiten.....	182
1. Die unabhängigen Schädiger.....	182
2. Die abhängigen Schädiger.....	182
a) Das Verhältnis von Halter und Fahrer.....	182
aa) Einführung.....	182
bb) Die Schwarzfahrt als Sonderfall.....	183
α) Die uneigentliche Schwarzfahrt.....	183
β) Die eigentliche Schwarzfahrt.....	185
cc) Ergebnis.....	187
b) Die Haftung für das Verhalten Dritter.....	188
aa) Einführung.....	188
bb) Die Lösung des StVA.....	189
cc) Der Stand der deutschen Diskussion.....	189
dd) Die gesetzliche Neuregelung des Internationalen Deliktsrechts.....	190
II. Die Geschädigtenmehrheiten.....	191
1. Einführung.....	191
2. Die unabhängigen Geschädigten.....	191
3. Die abhängigen Geschädigten.....	192
a) Die mittelbar Geschädigten.....	192
aa) Der Stand der Rechtsprechung.....	192
bb) Die Lösung des StVA.....	192
cc) Der Meinungsstand der Literatur.....	193
dd) Die gesetzliche Neuregelung des Internationalen Deliktsrechts.....	194
b) Die Schockgeschädigten.....	195
aa) Der Stand der Rechtsprechung.....	195
bb) Die Lösung nach dem StVA.....	196
cc) Die Diskussion in der deutschen Literatur.....	196

dd) Die Reform des Internationalen Deliktsrechts; eigener Standpunkt...	196
α) Die Reform.....	196
β) Eigener Standpunkt.....	197
§ 13: Schlußbetrachtung zum Tatortgrundsatz.....	200
4. Teil: Die Auflockerung des Tatortgrundsatzes.....	201
§ 14: Die nichtakzessorische Auflockerung des Tatortgrundsatzes (Art. 40 Abs. 2, 41 Abs. 1 EGBGB n.F.).....	201
I. Einführung.....	201
II. Die Lösung des StVA.....	202
1. Einführung.....	202
2. Die Struktur und die Folgen der Anknüpfung an den Zulassungsort in Art. 4 StVA.....	202
a) Die Ziele der Anknüpfungsregelung in Art. 4 StVA.....	202
b) Die Folgen des Anknüpfungssystems in Art. 4 StVA; unbefriedigende Ergebnisse und ungelöste Zweifelsfragen.....	205
3. Die Differenzierung nach der Zahl der beteiligten Fahrzeuge in Art. 4 StVA.....	210
a) Der Beteiligungsbegriff in Art. 4 lit. a) und b) StVA.....	210
b) Keine Relativität des Beteiligungsbegriffe.....	214
c) Der Beteiligungsbegriff in Art. 4 lit. c) StVA.....	215
d) Bewertung.....	217
4. Die Sonderbehandlung von Sachschäden gemäß Art. 5 StVA.....	217
III. Die Standpunkte in der Literatur.....	219
1. Die Methode und das Ziel der Regelbildung.....	219
a) Einführung.....	219
b) Die Verwendung von Generalklauseln und die völlige Ablehnung einer Auflockerung.....	219
c) Die Verwendung von Ausweichklauseln.....	222
d) Das Ziel der Regelbildung.....	222
2. Die Strömungen der Auflockerungsansätze.....	223
a) Sachverhaltsbezogener – anknüpfungsbezogener – funktionaler Ansatz... 223	
b) Personales Umweltrecht – Zulassungsrecht.....	225
c) Gemeinsame Staatsangehörigkeit – gemeinsamer gewöhnlicher Aufenthalt – (gemeinsame) Zulassung – sozialer Kontakt als mögliche Anknüpfungspunkte.....	226
3. Die einzelnen auflockernden Anknüpfungsregeln.....	226
a) Die gemeinsame Staatsangehörigkeit als entscheidendes Moment.....	228
aa) Die Begründung für die Bevorzugung der gemeinsamen Staats- angehörigkeit.....	228
bb) Die geltend gemachten Mängel der gemeinsamen Staatsangehörig- keit.....	229
cc) Die Bedeutung des gewöhnlichen Aufenthalts als Hilfskriterium.....	231
b) Der gemeinsame gewöhnliche Aufenthalt als entscheidendes Moment.....	235
aa) Die Begründung für die Bevorzugung des gemeinsamen	

gewöhnlichen Aufenthalts.....	235
α) Die ereignisbezogene Argumentation.....	235
β) Die folgenorientierte Argumentation.....	236
αα) Einführung.....	236
ββ) Die Erleichterung der Schadensregulierung.....	237
γγ) Die Ausrichtung des Versicherungsinhalts auf den Standard des gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthalts.....	238
δδ) Die Funktion des Verkehrsunfallhaftungsrechts.....	239
εε) Die Parteierwartungen.....	239
γ) Sonstige Argumente.....	240
bb) Die Bedeutung der Staatsangehörigkeit.....	241
c) Die Bedeutung der Zulassung und Versicherung.....	243
aa) Der Einfluß auf das Verhältnis zum übrigen Deliktstollisions- recht.....	243
bb) Die folgenorientierte Betrachtung der Unfallregulierung.....	244
cc) Die ereignisbezogene Betrachtung.....	246
dd) Der Gedanke des Betriebsrisikos.....	247
ee) Die personalen Bezüge zur lex stabuli.....	247
α) Die an der Herrschaft über das Fahrzeug beteiligten Personen.....	248
β) Die Mitfahrer.....	249
γ) Die nichtmotorisierten Personen.....	250
ff) Die Kalkulierbarkeit des Versicherungsrisikos.....	250
gg) Die Parteierwartungen.....	251
hh) Der Mietwagenunfall – Konkurrenz zwischen lex stabuli und lex domicilii.....	252
α) Die Interessen des Schädigers.....	252
β) Die Interessen des Versicherers.....	253
ii) Andere Unfälle – Konkurrenz zwischen lex stabuli und lex loci.....	254
α) Die Interessen des Schädigers.....	254
β) Die Interessen des Versicherers.....	255
jj) Die Versicherungsdeckung im konkreten Einzelfall.....	256
kk) Die Bestimmung des maßgeblichen sachbezogenen Kriteriums für die lex stabuli.....	257
α) Das Verhältnis von Zulassung und Versicherung.....	257
β) Der Aspekt der Rechtssicherheit.....	259
ll) Die Kombination der Zulassung mit anderen Auflockerungsmerk- malen.....	259
α) Die Zulassung ohne weiteres Merkmal.....	259
β) Der gemeinsame gewöhnliche Aufenthalt und die (gemeinsame) Zulassung.....	260
γ) Die Zulassung des Schädigerfahrzeugs und der gewöhnliche Aufenthalt des Geschädigten.....	260
d) Die Bedeutung eines vor dem Unfall bestehenden sozialen Kontaktes.....	261
aa) Einführung.....	261
bb) Der personale Auflockerungsansatz.....	262
α) Die folgenorientierte Betrachtung.....	262
β) Die ereignisbezogene Betrachtung.....	262
cc) Der Auflockerungsansatz aufgrund soziologischer Sonderbe- ziehung.....	263

α) Die Bedeutung der soziologischen Sonderbeziehung.....	263
β) Die Lokalisierung der Sonderbeziehung.....	265
αα) Die gemeinsame Staatsangehörigkeit bzw. der gemein- samen gewöhnliche Aufenthalt.....	265
ββ) Der Ausgangs- und/oder der Endpunkt der gemeinsamen Reise.....	266
dd) Die Auflockerung aufgrund „psychologischer Sonderbeziehung“.....	267
α) Der Begriff und die Bedeutung der „psychologischen Sonderbeziehung“.....	267
β) Die Lokalisierung der „psychologischen Sonderbeziehung“.....	269
ee) Die Bedeutung der Parteierwartung.....	270
ff) Der Aspekt der Bestimmtheit der Anknüpfung.....	271
e) Eine zusammenfassende Meinungsübersicht.....	271
IV. Die Entwicklung, der Stand und eine Prognose der Rechtsprechung.....	274
1. Frühe Entscheidungen.....	274
2. Die Nachkriegsrechtsprechung.....	274
a) Die Fortgeltung der RAVO.....	274
b) Die Leitlinien der Rechtsprechung bei der Auflockerung.....	276
c) Eine Betrachtung nach Fallgruppen.....	278
aa) Gemeinsame deutsche Staatsangehörigkeit und gemeinsamer gewöhnlicher Aufenthalt in Deutschland.....	278
bb) Gemeinsame ausländische Staatsangehörigkeit und damit übereinstimmender gemeinsamer gewöhnlicher Aufenthalt.....	279
cc) Divergenz von Tatort, gemeinsamer Staatsangehörigkeit und gemeinsamem gewöhnlichen Aufenthalt.....	280
dd) Gemeinsame Staatsangehörigkeit bei fehlendem gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthalt.....	284
ee) Gemeinsamer gewöhnlicher Aufenthalt ohne mit Tatort übereinstimmender Staatsangehörigkeit.....	287
ff) Gemeinsamer gewöhnlicher Aufenthalt, aber ein Beteiligter ist Staatsangehöriger des Tatortlandes.....	290
gg) Vor dem Unfall bestehender sozialer Kontakt ohne gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthalt.....	294
3. Der aktuelle Rechtsprechungsstand und eine Rechtsprechungsprognose.....	294
V. Eigener Standpunkt de lege ferenda.....	303
1. Die Feststellung der Interessenlage.....	303
a) Die Staatsinteressen.....	304
aa) Die Funktion des materiellen Straßenverkehrshaftungsrechts und -pflichtversicherungsrechts.....	304
bb) Die Interessen der Gerichte des Forumstaates, insbesondere an Rechtssicherheit.....	306
b) Die Ordnungsinteressen.....	307
c) Die Parteiinteressen.....	308
aa) Das Neutralitätsgebot.....	308
bb) Das Interesse an Anwendung einer vertrauten Rechtsordnung.....	310
cc) Das Interesse an Vorhersehbarkeit des anwendbaren Rechts.....	311
dd) Das Interesse des Geschädigten an Entschädigung nach den Maßstäben seines Umweltrechtes.....	313
ce) Das Interesse des Schädigers an Anwendung seines Um-	

weltrechts.....	314
ff) Das Interesse an Versicherungsdeckung	315
gg) Das Interesse an Verkehrserleichterung.....	318
hh) Das Interesse an erleichterter Schadensabwicklung.....	319
ii) Der Aspekt der Betriebsgefahr.....	319
jj) Das Interesse des Versicherers an Kalkulierbarkeit der Versicherungsprämien.....	320
2. Das Ergebnis der Interessenbewertung.....	322
VI. Die neue gesetzliche Regelung; eigener Standpunkt de lege lata.....	324
1. Die der Reform vorangegangenen gesetzgeberischen Überlegungen	324
a) Die Überlegungen des Deutschen Rates für internationales Privatrecht.....	324
aa) Der Entwurf des Rates.....	324
bb) Der abweichende Vorschlag von W. Lorenz.....	326
cc) Der abweichende Vorschlag von Deutsch.....	327
b) Der RefE 1984.....	328
c) Der RefE 1993.....	329
d) Der RegE 1998.....	329
2. Die gesetzliche Neuregelung.....	329
a) Das Recht des gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthalts gemäß Art. 40 Abs. 2 EGBGB n.F.....	329
b) Die Ausweichklausel des Art. 41 EGBGB n.F.....	330
3. Eigene Meinung de lege lata.....	333
4. Der Entwurf eines europäischen Übereinkommens.....	336
VII. Der maßgebliche Zeitpunkt für die Anknüpfungsmerkmale; die Unwandelbarkeit des Statuts.....	337
1. Einführung.....	337
2. Der Unterfall der Nichtrückkehr zum Ort des gewöhnlichen Aufenthalts.....	338
3. Wandelbarkeit des Statuts.....	340
4. Unwandelbarkeit des Statuts (h.M.).....	341
5. Eigener Standpunkt unter der gesetzlichen Neuregelung	343
VIII. Die Trennung der Anknüpfung der Haftungsvoraussetzungen und der Haftungsfolgen.....	345
1. Der Meinungsstand.....	345
2. Die gesetzliche Neuregelung.....	347
IX. Zur Notwendigkeit von Ersatzanknüpfungen.....	349
1. Die Problemstellung.....	349
2. Die Problemlösung.....	349
a) Die selbstbegrenzten Haftungsnormen.....	350
b) Die Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz.....	351
§ 15: Die akzessorische Anknüpfung der Haftungsansprüche (Art. 40 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB n.F.).....	352
I. Die Bedeutung der akzessorischen Anknüpfung bei internationalen Straßenverkehrsunfällen.....	352
II. Die Gesetzesreform.....	352
III. Der Stand der Rechtsprechung.....	354
1. Die vertragsakzessorische Anknüpfung.....	356
2. Die akzessorische Anknüpfung an sonstige Sonderverbindungen.....	357

3. Die akzessorische Anknüpfung bei tatsächlichen Beziehungen.....	358
4. Der Versuch einer Rechtsprechungsprognose.....	360
IV. Die (Nicht-)Behandlung im StVA.....	361
V. Die Probleme im Zusammenhang mit einer akzessorischen Anknüpfung des Verkehrsunfallstatus.....	364
1. Die dogmatische Einordnung der akzessorischen Anknüpfung ins Internationale Deliktsrecht.....	364
a) Vorbehaltsklausel.....	364
b) Qualifikationslösung oder Akzessorietät im eigentlichen Sinne.....	365
2. Die Behandlung rein tatsächlicher Verhältnisse.....	367
a) Die dogmatische Begründung des Ausschlusses tatsächlicher Verhältnisse („enge Konzeption“).....	368
b) Die Lösungsversuche der „weiten Konzeption“.....	369
aa) Die Anknüpfung eines hypothetischen Vertragsstatuts.....	369
bb) Die Verwischung der Grenzlinie zur nichtakzessorischen Auf- lockerung.....	369
cc) Das Beispiel der reinen Gefälligkeitfahrt.....	371
c) Die Behandlung durch Art. 41 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB n.F.	372
3. Die akzessorische Anknüpfung beim Beförderungsvertrag.....	373
a) Die Voraussetzungen der Akzessorietät.....	373
b) Die Sachgründe der Akzessorietät.....	376
aa) Das Vertrauen der Parteien auf Geltung einer Rechtsordnung für einen einheitlichen Sachverhalt.....	376
bb) Die Anpassungsschwierigkeiten bei getrennter Anknüpfung.....	378
cc) Die Qualifikationsschwierigkeiten bei getrennter Anknüpfung.....	381
α) Grundsätzliches.....	381
β) Insbesondere die unterschiedliche Grenzlinie zwischen Gefälligkeitfahrt und Beförderungsvertrag in den Sachrechten.....	381
c) Die Vereinbarkeit der akzessorischen Anknüpfung mit der Interessenlage bei nichtakzessorischer Auflockerung.....	383
aa) Der Aspekt der Versicherungsdeckung.....	383
bb) Das Interesse des Geschädigten an Geltung seines gewöhnlichen Aufenthaltsrechts und das Interesse der Beteiligten an neutraler Anknüpfung.....	385
cc) Ergebnis.....	386
4. Die akzessorische Anknüpfung bei familienrechtlichen oder solchen ähnlichen Sonderrechtsverhältnissen.....	387
a) Einführung.....	387
b) Die Behandlung des Verlöbnisses und der nichtehelichen Lebensgemeinschaft in den Sachrechten.....	388
c) Der Zusammenhang zwischen Familien- und Deliktsstatut.....	389
d) Die Anpassungs- und Qualifikationsprobleme bei getrennter An- knüpfung.....	391
e) Die Vereinbarkeit des Deliktsstatuts mit den Anknüpfungspunkten der familienrechtlichen Kollisionsnormen.....	392
f) Ergebnis.....	393
§ 16: Die Beteiligtenmehrheiten und die Auflockerung des Tatortgrund- satzes.....	394

I. Einführung.....	394
II. Die neue gesetzliche Regelung nach der Reform des Internationalen Deliktsrechts.....	394
III. Die Lösung im StVA.....	395
IV. Der Stand der Rechtsprechung.....	397
V. Die Geschädigtenmehrheiten.....	398
1. Die abhängigen Geschädigten.....	398
a) Die mittelbar Geschädigten.....	398
b) Die Schockgeschädigten.....	399
2. Die unabhängigen Geschädigten.....	400
VI. Die Schädigermehrheiten.....	402
1. Die unabhängigen Schädiger.....	402
a) Die Probleme im Außenverhältnis der Schädiger zum Geschädigten.....	403
aa) Die Beweiserleichterungen.....	403
bb) Die Haftungseinheiten im Rahmen der Bewertung von Mitverschulden.....	405
cc) Die Art der Schuldnermehrheit im Außenverhältnis zum Geschädigten.....	406
b) Der Regreß im Innenverhältnis der Schädiger.....	408
aa) Einführung.....	408
bb) Eine Übersicht über das Spektrum der vorgeschlagenen Lösungen.....	409
cc) Der gestörte Gesamtschuldnerausgleich als Sonderproblem.....	412
c) Ergebnis.....	413
2. Die abhängigen Schädiger.....	414
a) Einführung.....	414
b) Die Haftung für das Verhalten Dritter.....	414
c) Das Verhältnis von Halter und Fahrer.....	415
VII. Massenanfälle.....	417
§ 17: Die Behandlung der verkehrsrechtlichen Verhaltens- und Sicherheitsvorschriften bei vom Unfallortsrecht abweichendem Deliktstatut.....	420
I. Einführung.....	420
II. Der Stand der Rechtsprechung.....	420
1. Die Begründung der Sonderbehandlung.....	420
2. Der Umfang der Sonderbehandlung.....	421
a) Grundsätzliches.....	421
b) Die Relevanz des Ortsrechts im Gesamtzusammenhang des Verschuldenstatbestandes.....	422
aa) BGH VersR 1978, 541.....	422
bb) BGH NJW-RR 1996, 732.....	424
cc) OLG Hamm VersR 1998, 1040.....	426
c) Die Anwendung der Verkehrsregeln und Sicherheitsvorschriften des Deliktstatuts neben denen des Ortsrechts.....	427
3. Die dogmatische Methode für die Sonderbehandlung.....	429
III. Die Lösung im StVA.....	429
IV. Die gesetzliche Neuregelung des Deliktskollisionsrechts.....	431
V. Die Probleme im Zusammenhang mit der Sonderbehandlung der	

verkehrsrechtlichen Verhaltens- und Sicherheitsvorschriften.....	432
1. Die dogmatische Grundlage der Sonderbehandlung.....	433
a) Die Sonderanknüpfung.....	433
b) Die Datum-Theorie.....	434
c) Die Substitution.....	435
2. Der Umfang der Geltung des Ortsrechts für die verkehrsbezogenen Verhaltens- und Sicherheitsnormen.....	437
a) Der Vertrauensgrundsatz als entscheidendes Kriterium.....	437
b) Die streng territorialen Verhaltens- und Sicherheitsnormen.....	439
aa) Streng territoriale Verkehrsvorschriften kraft Gefahrvermeidung.....	439
α) Begriffsbestimmung.....	439
β) Beispiele.....	440
bb) Die Verkehrszeichen.....	442
cc) Zwischenergebnis.....	442
c) Die Verkehrsvorschriften ohne strenge Territorialität.....	443
aa) Beispiele.....	443
bb) Der Gegenseitigkeits- und der Kenntnisgedanke als Inhalt des Vertrauensgrundsatzes.....	443
cc) Die Unterscheidung zwischen Mitfahrer- und Fremdunfall.....	443
dd) Das für vom Ortsrecht abweichende Verhaltens- und Sicherheitsvorschriften taugliche Statut.....	444
ee) Keine Unterscheidung zwischen ausschließlich selbst- schützenden und fremdschützenden Vorschriften (Mitver- schulden/Verschulden).....	445
ff) Die Vorschriften über die Kraftfahrzeugausstattung.....	446
gg) Die Unterscheidung nach der Wirkung der vom Ortsrecht abweichenden Vorschriften.....	447
hh) Abschließende Würdigung.....	448
3. Die Relevanz des Ortsrechts im Gesamtzusammenhang des Ver- schuldenstatbestands.....	450
§ 18: Die Rechtswahl (Art. 42 EGBGB n.F.).....	453
I. Einführung.....	453
II. Der Zeitpunkt der Rechtswahl und der Zusammenhang mit einer akzessorischen Anknüpfung.....	455
1. Die Unzulässigkeit einer antizipierten Rechtswahl.....	455
2. Der Zusammenhang mit einer akzessorischen Anknüpfung.....	456
III. Die Teilrechtswahl und die Behandlung von verkehrsrechtlichen Ver- haltens- und Sicherheitsvorschriften.....	458
IV. Die stillschweigende Rechtswahl, insbesondere im Prozeß.....	459
V. Rechtswahl und Rechte Dritter (Art. 42 Satz 2 EGBGB n.F.).....	464
5. Teil: Der renvoi im internationalen Straßenverkehrsunfall- recht.....	469
§ 19: Die bisherige Rechtslage.....	469
§ 20: Die neue gesetzliche Regelung.....	471

I. Der renvoi im Falle der Rechtswahl, der akzessorischen Anknüpfung und beim Direktanspruchsstatut.....	471
II. Der renvoi im Falle der Verweisung nach Art. 40 Abs. 1, 2 EGBGB n.F. sowie nach Art. 41 EGBGB n.F.....	473
1. Allgemeines	473
2. Art. 40 Abs. 1 EGBGB n.F.....	478
3. Art. 40 Abs. 2 EGBGB n.F.....	478
4. Art. 41 Abs. 1 EGBGB n.F.....	479
5. Ergebnis.....	481
Wesentliche Ergebnisse.....	483
Literaturverzeichnis.....	487
Sachregister.....	505

Abkürzungsverzeichnis

a.A.	anderer Ansicht
aaO	am angegebenen Ort
ABGB	Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch
Abl. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften
Abs.	Absatz
AcP	Archiv für die civilistische Praxis
a.F.	alter Fassung
AG	Amtsgericht
AKB	Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung
Alt.	Alternative
AMG	Arzneimittelgesetz
Am.J.Comp.L	American Journal of Comparative Law
Am.J.Int.L.	American Journal of International Law
Anm.	Anmerkung
ARCIA	Accident Rehabilitation and Compensation Insurance Act
arg e	argumentum e
Art.	Artikel
Aufl.	Auflage
AusIPflVG	Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger
AWD	Außenwirtschaftsdienst des Betriebs-Beraters
BAK	Blutalkoholkonzentration
BayObLG	Bayerisches Oberstes Landesgericht
BB	Betriebs-Berater
Bd.	Band
Bekl.	Beklagter
BG	Bundesgericht
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGE	Entscheidungen des Schweizerischen Bundesgerichts
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen
BHaftG	Gesetz über die Haftung des Staates und anderer Verbände für Amtspflichtverletzungen von Beamten bei Ausübung der öffentlichen Gewalt
BJagdG	Bundesjagdgesetz
Bl.	Blatt
BöhmsZ	Zeitschrift für Internationales Privat- und Strafrecht (begr. v. Böhm) (später: Niemeyers Zeitschrift)
BR-Drucks.	Drucksachen des Bundesrates
BT-Drucks.	Drucksachen des Bundestages
bzw.	beziehungsweise
Cal.L.Rev.	Californian Law Review

Can.B.Rev.	Canadian Bar Review
C.c.	Code civil (français); Codice civile (italiano)
c.i.c.	culpa in contrahendo
Col.L.Rev.	Columbia Law Review
Cour de cass.	Cour de cassation
DAR	Deutsches Autorecht
DB	Der Betrieb
ders.	derselbe
d.h.	das heißt
d.i.	das ist
D.i.p.	Droit international privé
Diss.	Dissertation
DR	Deutsches Recht
D.S.Jur.	Recueil Dalloz Sirey
DZWIR	Deutsche Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
EG	Europäische Gemeinschaft
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch
EGV	Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft
EGVVG	Einführungsgesetz zum Versicherungsvertragsgesetz
Einf.	Einführung
Einl.	Einleitung
EKHG	Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz
EU	Europäische Union
EuGH	Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften
EuGVÜ	Brüsseler EWG-Übereinkommen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 27. September 1968
Eur.Rev.Pr.L.	European Review of Private Law
EuZW	Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
EWK	Europäischer Wirtschaftsraum
FamRZ	Zeitschrift für das gesamte Familienrecht
f.	folgende
ff.	fortfolgende
Fn.	Fußnote
franz.	französisch
FS	Festschrift
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
GoA	Geschäftsführung ohne Auftrag
GS	Gedächtnisschrift
HansOLG	Hanseatisches Oberlandesgericht
h.L.	herrschende Lehre
h.M.	herrschende Meinung
Harv.L.Rev.	Harvard Law Review
Hrsg.	Herausgeber
Hs.	Halbsatz
HUK-Verband	Verband der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrsversicherer
insb.	insbesondere
Int.Comp.L.Q.	International and Comparative Law Quarterly
IntKfzVO	Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr

IPG	Gutachten zum internationalen und ausländischen Privatrecht
IPR	Internationales Privatrecht
IPRax	Praxis des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts
IPRE	Entscheidungssammlung Schwimann
IPRG	Bundesgesetz über das Internationale Privatrecht
IPRspr.	Die deutsche Rechtsprechung auf dem Gebiete des internationalen Privatrechts
ital.	italienisch
i. V. m.	in Verbindung mit
JA	Juristische Arbeitsblätter
JB1.	Juristische Blätter
JR	Juristische Rundschau
Jura	Jura/Juristische Ausbildung
JuS	Juristische Schulung
JW	Juristische Wochenschrift
JZ	Juristenzeitung
Kfz	Kraftfahrzeug
KG	Kammergericht
KGH	Kassationsgerichtshof
KHVg	Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsgesetz
Kl.	Kläger
krit.	kritisch
LG	Landgericht
lit.	litera
Lkw	Lastkraftwagen
LM	Das Nachschlagewerk des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen, herausgegeben von Lindenmaier und Möhring
LZ	Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht
m.	mit
MDR	Monatsschrift für deutsches Recht
Müko	Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch
mwN	mit weiteren Nachweisen
n.F.	neuer Fassung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NJW-RR	Neue Juristische Wochenschrift – Rechtsprechungs-Report
Nr.	Nummer
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
OAG	Oberappellationsgericht
OGH	Oberster Gerichtshof
ÖJZ	Österreichische Juristenzeitung
OLG	Oberlandesgericht
OR	Obligationenrecht
öst.	österreichisch
Pal	Palandt
PfIVG	Pflichtversicherungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
Priv.Int.L.	Private International Law
RabelsZ	Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht

RAVO	Verordnung über die Rechtsanwendung bei Schädigungen deutscher Staatsangehöriger außerhalb des Reichsgebiets vom 7. Dezember 1942
Rec.	Recueil des Cours de l'Académie de droit international
RefE	Referentenentwurf
RegE	Regierungsentwurf
Rev. crit.	Revue critique de droit international privé
Rev. dr. int. et dr. comp.	Revue de droit international et de droit comparé
RG	Reichsgericht
RGRK	Das bürgerliche Gesetzbuch mit besonderer Berücksichtigung der Rechtsprechung des Reichsgerichts und des Bundesgerichtshofes
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RheinZ	Rheinische Zeitschrift für Zivil- und Prozeßrecht
Riv. dir. int. priv. proc.	Rivista di diritto internazionale privato e processuale
RiW	Recht der internationalen Wirtschaft
Rn.	Randnummer
ROHG	Reichsoberhandelsgericht
RVO	Reichsversicherungsordnung
S.	Seite
SchR	Schuldrecht
schweiz.	schweizerisch
Schw. Jb. int. R.	Schweizerisches Jahrbuch für internationales Recht
Sec.	Section
SeuffArch	Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten
SGB	Sozialgesetzbuch
s. o.	siehe oben
Soe	Soergel, Bürgerliches Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen
sog.	sogenannt
Staud	Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch
st. Rspr.	ständige Rechtsprechung
StVA	Haager Übereinkommen vom 4.5.1971 über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
s. u.	siehe unten
SVG	(schweizerisches) Bundesgesetz über den Strassenverkehr
Teilbd.	Teilband
türk.	türkisch
u. a.	und andere/ unter anderem
UNO	United Nations Organization
Urt.	Urteil
u. U.	unter Umständen
v.	vom/ von
v. a.	vor allem
VAG	Versicherungsaufsichtsgesetz
VerkMitt	Verkehrsrechtliche Mitteilungen
VersR	Versicherungsrecht
VersRAI	Versicherungsrecht Beilage Ausland

VersW	Versicherungswirtschaft
vgl.	vergleiche
VOEntschFonds	Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen
Vorbem	Vorbemerkung
Vorb v	Vorbemerkung vor
VU	Versicherungsunternehmen
VVG	Gesetz über den Versicherungsvertrag
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRP	Wettbewerb in Recht und Praxis
Yale L.J.	Yale Law Journal
z.B.	zum Beispiel
ZEuP	Zeitschrift für Europäisches Privatrecht
ZfRV	Zeitschrift für Rechtsvergleichung
ZfS	Zeitschrift für Schadensrecht
ZHR	Zeitschrift für das gesamte Handels- und Wirtschaftsrecht
ZPO	Zivilprozeßordnung
ZRP	Zeitschrift für Rechtspolitik
z.T.	zum Teil
ZÜ-CIV	Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961
ZVersWiss	Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft
ZVglRWiss	Zeitschrift für vergleichende Rechtswissenschaft
ZVR	Zeitschrift für Verkehrsrecht
ZZP	Zeitschrift für Zivilprozeß

1. Teil:

Allgemeines zum Straßenverkehrsunfall in Kollisions- und Sachrecht

§ 1: Einleitung

I. Die Bedeutung des internationalen Straßenverkehrsunfalls

„Der außereheliche Geschlechtsverkehr hat im Deliktskollisionsrecht des frühen 19. Jahrhunderts die Bedeutung, die heute den Straßenverkehrsunfällen zukommt“, heißt es in einer neueren Dissertation zum Internationalen Deliktsrecht¹. Der Vergleich verblüfft angesichts der evidenten Unterschiedlichkeit beider Phänomene. Bezug genommen ist dabei selbstverständlich nicht auf eine Gleichbehandlung solcher Sachverhalte in rechtlicher Hinsicht; eine Vergleichbarkeit in tatsächlicher scheidet von vornherein aus. Vielmehr soll auf die Bedeutung für die Entwicklung des Internationalen Deliktsrecht das Augenmerk gelenkt werden. Diese zeigt sich zum einen an der Häufigkeit entsprechender Fälle in der Rechtsprechung, zum anderen reflektionsartig an der entsprechenden Erörterung im Schrifttum. So standen im Bereich des Deliktsstatuts bis ins 20. Jahrhundert Ansprüche aus außerehelichem Geschlechtsverkehr oder brieflicher Ehrverletzung im Vordergrund². Im erstgenannten Bereich ging es vor allem um die Alimentationsklagen der außerehelich geborenen Kinder³. Verkehrsunfälle waren bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts mehr als selten⁴. Hohloch⁵ berichtet vom zeitlich ersten „richtigen Verkehrsunfall“ mit „Auslandsberührung“, den die Sammlungen der Gerichtsentscheidungen hergeben. Er war vom OAG Darmstadt⁶ zu entscheiden und handelte von einem Fußgänger, der in Frankfurt am Main von einem Pferdefuhrwerk überfahren worden war und später in das Gebiet des Großherzogtums Hessen übersie-

¹ Rohe, Geltungsgründe, S. 68 Fn. 53.

² Rohe, aaO, S. 238; Hohloch, Deliktsstatut, S. 53.

³ Hohloch, aaO, S. 53 mit dem Hinweis, daß diese Alimentationsklagen damals von bestimmten Rechten dem Deliktsrecht zugerechnet wurden; *ders.*, JuS 1980, 18, spricht insoweit von einem „Bild der Idylle“ im Internationalen Deliktsrecht.

⁴ Hohloch, aaO, S. 40.

⁵ AaO, S. 39.

⁶ SeuffArch 9 (1855) Nr. 1.

delte⁷. Heute liegen der ganz überwiegenden Mehrheit der neueren Judikatur zum Deliktsskollisionsrecht Verkehrsunfälle zugrunde⁸, und zwar als Folge der technischen Entwicklung unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen. War es früher die Rechtsgrenzen überschreitende Vorsatztat, die im Mittelpunkt der Betrachtung stand, so sind es heute fahrlässige Rechtsgutsverletzungen oder gar verschuldensunabhängige Haftungstatbestände als Massenphänomen mit entsprechender Risikoverteilung über Versicherungssysteme⁹. Der Straßenverkehrsunfall stellt das deutlich häufigste Problem im Internationalen Deliktsrecht dar¹⁰. So wird etwa auf 500.000 jährlich die Zahl der Verkehrsunfälle geschätzt, bei denen EU-Bürger außerhalb ihres Herkunftslandes geschädigt werden¹¹. In etwa 150.000 Unfälle pro Jahr sind Deutsche im Ausland verwickelt¹². Vor allem durch die enorme zahlenmäßige Steigerung der Unfälle mit Auslandsberührung ist das Internationale Deliktsrecht erst zu einem auch praktisch bedeutsamen Teil des IPR geworden¹³. Der Paradigmenwechsel resultiert zum einen aus der zunehmenden Motorisierung der Bevölkerung seit der Erfindung des Automobils. Schon im rein innerstaatlichen Bereich manifestiert sich der Stellenwert des Straßenverkehrsunfalls als soziales und volkswirtschaftliches Problem¹⁴ in entsprechenden Straßenverkehrsunfallstatistiken¹⁵. Der Kraftfahrzeughaftung kommt im modernen deliktischen Unfallrecht die Rolle des Protagonisten zu¹⁶. Damit verschieben sich schon im nationalen Recht die Gewichte auf eine im Vergleich zum 19. Jahrhundert völlig verschiedene Art deliktischer Haftung. Beim außerehelichen Geschlechtsverkehr ging es um vorsätzliches Verhalten, dessen zivil- und strafrechtliche Behandlung bis ins 20. Jahrhundert starke admonitorische Züge aufwies. Der moderne Straßenverkehrsunfall ist ein Massenphänomen, das demge-

⁷ In casu wurde die lex fori zur Anwendung berufen.

⁸ Rohe, Geltungsgründe, S. 94; Schönberger, Tatortprinzip, S. 166.

⁹ Rohe, aaO, S. 3, 238.

¹⁰ Fischer, Akzessorische Anknüpfung, S. 120; Batiffol, Rev.crit. 58 (1969), 215 (227); Wilde, Verkehrsunfall, S. 3; Hohloch, JuS 1980, 18 (22); ders., IPRax 1984, 14; W. Lorenz, FS Coing Bd. 2, S. 257 (278); Müko/Kreuzer, Art. 38 Rn. 11; Schönberger, aaO; Dessauer, ZVglRWiss 81 (1982), 215 (222); Ehrenzweig, Treatise, S. 573; Junker, JZ 2000, 477; Looschelders, VersR 1999, 1316; Wagner, EuZW 1999, 709 (712); Vogel-sang, NZV 1999, 497.

¹¹ Splitter, in: 36. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1998, S. 131 (132); Hirsch, DAR 2000, 500 (504); Bericht in EuZW 1998, 581; vgl. auch die Zahlen bei Wezel, VersR 1986, 952.

¹² Splitter, aaO.

¹³ Hohloch, Deliktsstatut, S. 1.

¹⁴ Vgl. dazu z.B. Kötz, in: Schadensersatz bei Straßenverkehrsunfällen, S. 11 f.

¹⁵ Vgl. z.B. Kötz, Deliktsrecht, Rn. 207 f.; sowie ausführlich für Deutschland, Frankreich und England Eimer, Gefälligkeitsfahrt, S. 26 ff.

¹⁶ Ehrenzweig/Jayme, Priv.Int.L., S. 94 f.

genüber in der Regel durch Nachlässigkeit oder gar ohne Verschulden eintritt. Er wird aus der Notwendigkeit des modernen Straßenverkehrs heraus grundsätzlich in Kauf genommen als letztlich nicht zu vermeidende Auswirkung desselben. Die Admonition tritt zugunsten des Kompensationsgedankens in den Hintergrund¹⁷, was für das Unfallrecht als Teil des Deliktsrechts typisch ist¹⁸. Das Sachrecht reagiert auf das massenhafte Auftreten von Unfällen und das gestiegene Bedürfnis nach sozialer Sicherheit mit der Ausprägung von Sonderrechtsmaterien wie dem Straßenverkehrshaftpflichtrecht und dem Pflichtversicherungsrecht.

Mit Zunahme der im Inland lebenden Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit¹⁹, des grenzüberschreitenden Verkehrs im gewerblichen Bereich sowie im Bereich des Tourismus wird die Bedeutung des Straßenverkehrsunfalls aus dem sachrechtlichen Bereich in den kollisionsrechtlichen hinübergetragen. Der Schadensausgleich bei Straßenverkehrsunfällen ist zu einem Weltproblem geworden²⁰. Im heutigen Massenverkehr muß jeder Autofahrer, selbst wenn er sich aus seiner Sicht in der Heimat befindet, damit rechnen, in einen Verkehrsunfall mit Auslandsberührung verwickelt zu werden, etwa bei Kollision mit dem Fahrzeug eines sog. Gastarbeiters. Dies gilt erst recht, wenn er selbst sich im Ausland aufhält.

Einhergehend mit einer steigenden Relevanz des Phänomens „Straßenverkehrsunfall mit Auslandsberührung“ gerieten seit Mitte des 20. Jahrhunderts die überkommenen Anknüpfungsgrundsätze des Internationalen Deliktsrecht ins Wanken; die „klassische“ Anknüpfungsregel der *lex loci delicti commissi*, die aus einer Zeit stammt, die den internationalen Straßenverkehr nicht kannte²¹, hat seitdem ihre bis dahin zumindest nominell unumschränkte Stellung eingebüßt²². Die beeindruckende Entwicklung, die das Deliktskollisionsrecht erlebt hat²³, vollzieht sich in erster Linie an Fällen mit Straßenverkehrsschäden, da sich gerade in diesem Bereich gezeigt hat, daß die *lex loci*-Regel als alleinige und ausnahmslose Lösung

¹⁷ Vgl. zur Unterscheidung von Admonition und Kompensation v.a. *Ehrenzweig*, *Treatise*, S. 548 f.

¹⁸ Eine andere Entwicklung zeigt sich dagegen vor allem bei Pressedelikten, vgl. zur *Caroline-von-Monaco-Rechtsprechung Spickhoff*, IPRax 2000, 1 (4), *Wagner*, ZEuP 2000, 200 ff., sowie *Körner*, NJW 2000, 241 ff.; zu den Funktionen des Straßenverkehrshaftungsrechts s.u. § 14 V. 1. a) aa).

¹⁹ Vgl. zur signifikant höheren Schadenshäufigkeit türkischer, griechischer und jugoslawischer Staatsangehöriger *Kötz*, FS Steindorff, S. 643 (666).

²⁰ So bereits von *Hippel*, Schadensausgleich, S. 1.

²¹ *Trutmann*, Deliktobligationen, S. 8

²² *Rohe*, Geltungsgründe, S. 1

²³ *Hohloch*, Deliktsstatut, S. 1.

ungeeignet ist²⁴. Wohl überall haben die Bestrebungen zur Auflockerung dieser Regel an der Problematik grenzüberschreitender Verkehrsunfälle angesetzt²⁵. Insbesondere die Anknüpfung an den gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthalt hat das Internationale Deliktsrecht vom IPR des Straßenverkehrsunfalls her erreicht und sie hat dort auch noch immer ihre tatsächliche Domäne²⁶. Vor über 40 Jahren hat die bahnbrechende Abhandlung von Binder²⁷, der als einer der ersten in Europa erkannte, daß die *lex loci delicti* nicht in allen Fällen befriedigt, für die deutsche Wissenschaft den Anstoß zur Belebung der Diskussion über die von ihm sog. Auflockerung der Tatortregel gegeben. Auch Binder hat für seinen Ansatz der Anknüpfung des Deliktsstatuts unter dem Gesichtspunkt der „soziologischen Einbettung der Tat“²⁸ Beispiele aus dem Bereich der Unfälle mit Kraftfahrzeugen herangezogen²⁹. Dementsprechend hat auch die Rechtsprechung im deliktsrechtlichen Teilbereich des Verkehrsunfalls die Grundregel der Tatortanknüpfung nach und nach durch die immer wieder ergänzte Bildung von Fallgruppen beschränkt³⁰. Diese radikale Umgestaltung des Internationalen Deliktsrechts hat dieses jedoch lange Zeit zu dem am stärksten mit Rechtsunsicherheiten behafteten Gebiet des IPR gemacht³¹. Dasselbe gilt in ausländischen Internationalen Deliktsrechten, etwa in den USA, wo das tradierte Tatortprinzip besonders unter Druck geraten ist. Entscheidungen, die dort auf völlig neuem Weg das Deliktsstatut bestimmen wollen, haben ebenfalls Straßenverkehrsunfälle zur Tatsachengrundlage³². Dabei ist in den USA das Aussehen dieses Teils des Kollisionsrechts besonders vielfarbig, weil ein umfangreicher Katalog von Gesichtspunkten des Einzelfalls besteht, die zu berücksichtigen sein können, so z.B. Tatort, jegliche persönliche Verbindung zwischen den Parteien wie Staatsangehörigkeit,

²⁴ *Schwind*, Handbuch, S. 393.

²⁵ *Looschelders*, *VersR* 1999, 1316 (1319).

²⁶ *Von Bar*, IPR Bd. 2, Rn. 671; *Schönberger*, *Tatortprinzip*, S. 165.

²⁷ *RabelsZ* 20 (1955), 401; *Schönberger*, aaO, S. 2, spricht von einem „Meilenstein“.

²⁸ Vgl. *Binder*, aaO (480 ff.).

²⁹ Vgl. z.B. *Binder*, aaO (481, 485 ff.).

³⁰ Vgl. die tragenden Urteile BGHZ 57, 265; 87, 95; 90, 294; 93, 214; 119, 137; 120, 87; *Hohloch*, *JR* 1985, 372 (373) spricht von einer „Konjunktur von Urteilen zum Verkehrsunfallstatut“.

³¹ Vgl. *Hohloch*, *JuS* 1980, 18

³² Vgl. die dargestellten US-amerikanischen Judikate bei *Hohloch*, *Deliktsstatut* S. 150 ff.; *ders.*, *JuS* 1980, 18 (20); *Trutmann*, *Deliktsobligationen*, S. 52 ff., 147 ff.; *Kegel/Schurig*, IPR, S. 634 ff., *Juenger*, *Am.J.Comp.L.* 1984, I (13 ff., insbesondere 47); und *Mühl*, *VersR* 1973, 1088 ff.; demgemäß hat *Wilde*, *Verkehrsunfall*, in seiner Monographie des internationalen Straßenverkehrsunfalls das Schwergewicht auf die Darstellung des amerikanischen Kollisionsrechts gelegt, vgl. aaO, S. 3, 96; zu den Umwälzungen des IPR in den USA und deren Bedeutung für das deutsche Kollisionsrecht s.u. § 3 II.

Aufenthalt, Wohnsitz und Sitz einer besonderen Beziehung zwischen den Parteien, aber auch andere Kontakte wie der Wohnsitz von Tatzeugen, die Zulassung und Registrierung des Fahrzeugs und seine Haftpflichtversicherung³³. Der internationale Straßenverkehrsunfall prägt somit auch im Ausland in erster Linie die Entwicklung des Deliktskollisionsrechts.

Interessant wird der Straßenverkehrsunfall durch Besonderheiten, die ihn sowohl im nationalen Deliktsrecht als auch auf kollisionsrechtlicher Ebene von anderen Delikten unterscheiden. Schon das Sachrecht ist in diesem Bereich nämlich schwierig³⁴. Es unterscheidet in vielen Staaten hier Gefährdungshaftung und Haftung aus (vermutetem) Verschulden, verläuft also gewissermaßen zweispurig³⁵. Zum Haftungsrecht treten versicherungsrechtliche Fragen hinzu. Das Versicherungsrecht hält vielfach mit dem Direktanspruch ein weiteres Schuldverhältnis bereit. Bei im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeugen tritt unter Umständen über das AuslPflVG ein zweiter Versicherer auf den Plan.

Kennzeichnend für den Straßenverkehrsunfall in kollisionsrechtlicher Hinsicht ist schließlich, daß bei ihm mögliche Anknüpfungspunkte zur Verfügung stehen, die es bei anderen deliktischen Sachverhalten grundsätzlich nicht gibt. Zwar bestehen die für unerlaubte Handlungen typischen Anknüpfungsmöglichkeiten an den Tatort, die Staatsangehörigkeit von Schädiger bzw. Geschädigtem und deren gewöhnlichen Aufenthalt sowie zwischen ihnen ggf. bestehende Sonderbeziehungen. Darüber hinaus sind jedoch als für die Anknüpfung möglicherweise heranziehbar Kriterien der Versicherungsort, der Zulassungs-/Registrierungsort und der gewöhnliche Standort des bzw. der beteiligten Fahrzeuge zu nennen. Es stehen damit subjektbezogene/personale (Staatsangehörigkeit, gewöhnlicher Aufenthalt), ortsbezogene/territoriale (Tatort) und objektbezogene/reale (Versicherung, Zulassung, gewöhnlicher Standort) Anknüpfungsmomente zur Verfügung.

Aufgrund der sich im Ineinandergreifen von Delikts- und Versicherungsrecht manifestierenden Kanalisierungsfunktion der Haftungsansprüche läßt sich der Kreis der beteiligten Interessen regelmäßig nicht auf die Zweierbeziehung Schädiger – Geschädigter reduzieren. Beteiligt sind vielmehr jedenfalls grundsätzlich auch Versicherungsinteressen, nämlich i. d. R. die Haftpflichtversicherung des Schädigers, häufig auch die in Vorlage tretende (Sozial-) Versicherung des Geschädigten. Auch der Kreis von Schädigern bzw. Geschädigten kann sich im Einzelfall nicht unerheblich ausweiten, da es sich dabei nicht nur um den Führer des beteiligten Fahrzeuges bzw. die Führer der beteiligten Fahrzeuge, sondern auch davon ver-

³³ *Hohloch*, Deliktsstatut, S. 187.

³⁴ *Wandt*, VersR 1993, 409.

³⁵ Ausführlich dazu unten § 4 II 2. b) bb).

schiedene dinglich am Fahrzeug Berechtigte, sonstige Insassen und andere Verkehrsteilnehmer handeln kann. In gleicher Weise sind die verschiedensten Unfallsituationen denkbar, etwa die Beteiligung zweier oder mehrerer Fahrzeuge, aber auch nur die eines einzigen, etwa in Form des Mitfahrerunfalls. Verantwortlich mag der Führer des Fahrzeugs, aber ggf. auch ein Insasse oder eine Person außerhalb des Kraftfahrzeugs sein, z.B. ein Fußgänger.

Als weitere internationalprivatrechtlich relevante Besonderheiten weist der internationale Verkehrsunfall auf: Häufigkeit, Internationalität, erhebliches Schadenspotential, Registrierungs- und Versicherungspflicht und damit gegenseitiges Vertrauen auf das Bestehen einer Haftpflichtversicherung, Schadenstypizität, feste Verhaltensregeln im Verkehr³⁶. Von daher bietet sich möglicherweise eine – zumindest teilweise – Sonderregelung des Verkehrsunfalls abweichend vom sonstigen Internationalen Deliktsrecht an³⁷. Die Haager Konferenz hatte sich dazu entschlossen und dem internationalen Straßenverkehrsunfall ein eigenes Abkommen gewidmet. Grund dafür war, daß man das Gebiet der unerlaubten Handlungen für zu weit gespannt und zu heterogen hielt, um in einer einzigen Konvention behandelt zu werden³⁸, gleichzeitig aber den Straßenverkehrsunfall als vordringlichstes Problem in diesem Bereich erachtete³⁹.

Ordnet man nämlich den internationalen Straßenverkehrsunfall in das Gesamtbild des Internationalen Deliktsrecht ein, so präsentiert er sich als Teil des internationalen Unfallrechtes. Dieses umfaßt daneben v.a. Sport-, insbesondere Skiunfälle, Arbeitsunfälle, Umweltunfälle, insbesondere Unfälle mit Emissionswirkung. Neben dem internationalen Unfall – dank des Straßenverkehrsunfalls statistisch der bedeutendste Typus im Deliktskollisionsrecht – steht v.a. der internationale Persönlichkeitsschutz vor Presse delikten, die internationale Produzentenhaftung und das internationale

³⁶ Vgl. die Begründung, in: von Caemmerer (Hrsg.), Vorschläge und Gutachten, S. 16; ähnlich Weick, NJW 1984, 1993 (1999).

³⁷ In diese Richtung äußern sich *Deutsch*, in: Vorschläge und Gutachten, S. 202 (204, 209 f., 213: Sonderregelung dringend angezeigt); *Stoll*, FS Kegel, S. 113 (137); *Wandt*, VersR 1990, 1301 (1310); *Deville*, IPRax 1997, 409 (411); dagegen geht *Dörner*, JR 1994, 6 (9), davon aus, daß die von der Rechtsprechung für die Auflockerung vorgetragenen Sachgründe ebensogut in den anderen Bereichen des Deliktsrecht gelten, während *Müller*, JZ 1986, 212, beim BGH noch Skepsis erkannte, ob sein Regelwerk als allgemein verbindliches Internationales Deliktsrecht zu gelten habe.

³⁸ *Kropholler*, ZfRV 1975, 256 (257, 266), der diese Einschätzung aber nur auf universeller Ebene teilt, für den regionalen Bereich der EG dagegen eine Kodifikation für aussichtsreich hält, weil hier die Auffassungen über die beste Anknüpfung nicht so unterschiedlich sind; *W. Lorenz*, RabelsZ 57 (1993), 175; *Batiffol*, Rev.crit. 58 (1969), 215 (227); *Panchaud*, Schw.Jb.int.R. 25 (1968), 101 (112); *Loussouarn*, Clunet 96 (1969), 5 f.

³⁹ *W. Lorenz*, aaO (176); *Panchaud*, aaO; *Loussouarn*, aaO (6).

Wettbewerbsrecht im Vordergrund⁴⁰. Diese Rechtsmaterien sind bei der Suche des anwendbaren Rechts jedenfalls in Nuancen ebenfalls bereits einen ihren spezifischen Eigenarten entsprechenden Weg gegangen. Dies gilt speziell bei der Ausfüllung der Tatortregel, weil die Lokalisation unerlaubter Handlungen, die immaterielle Rechtsgüter (internationaler Persönlichkeitsschutz) oder reine Vermögensschäden (internationales Wettbewerbsrecht) erfassen, ganz andere Anforderungen stellt⁴¹ als der Kraftfahrzeugunfall, der immer mit einer Sach- und/oder Körperschädigung einhergeht.

Eine Sonderbehandlung der Straßenverkehrsunfälle im Deliktskollisionsrecht ist demnach sowohl hinsichtlich des Tatortgrundsatzes als auch seiner Auflockerung denkbar.

II. Der Begriff des internationalen Verkehrsunfalls

Eine – wenn auch nur teilweise – Unterwerfung des internationalen Kraftfahrzeugunfalls unter vom übrigen Internationalen Deliktsrecht abweichende Kollisionsregeln würde voraussetzen, daß er sich davon sinnvoll abgrenzen läßt⁴². Das StVA, das eine solche eigenständige Regelung enthält, definiert den Straßenverkehrsunfall in Art. 1 Abs. 2 StVA als einen Unfall, an dem ein oder mehrere Fahrzeuge, ob Motorfahrzeuge oder nicht, beteiligt sind und der mit dem Verkehr auf öffentlichen Straßen, auf öffentlich zugänglichem Gelände oder auf nichtöffentlichem, aber einer gewissen Anzahl befugter Personen zugänglichem Gelände zusammenhängt. Deutsch⁴³ definiert den Verkehrsunfall dagegen weniger detailliert und mehr auf den Erfolg abstellend als ein Ereignis im Straßenverkehr, das zur Verletzung von Rechtsgütern oder Rechten einer Person führt und zur Haftung oder zum Eintreten einer haftungsersetzenden Versicherung führen kann⁴⁴. Von Hippel⁴⁵ spricht im Rahmen seines Entwurfs eines Ver-

⁴⁰ Vgl. z.B. *Rohe*, Geltungsgründe, S. 2, 238; *Hohloch*, JuS 1980, 18 (19); *Staud/von Hoffmann*, Art. 38 EGBGB Rn. 111, unterscheidet als Typen, für die eigenständige Anknüpfungskriterien in Betracht kommen: Verkehrsunfälle, Produkthaftung, Verletzung der Privatsphäre, Geschäftsschädigung und Umweltschäden.

⁴¹ Vgl. zur Tatortbestimmung im internationalen Wettbewerbs- und Immaterialgüterrecht *Sack*, WRP 2000, 269 ff.

⁴² Die IPR-Reform von 1999 verzichtete auf spezielle Anknüpfungsregeln für einzelne Deliktstypen gerade deshalb, weil dies nicht recht eingrenzbar erschien, vgl. *Ermann/Hohloch*, 10. Aufl., Art. 41 EGBGB Rn. 2; eine Begriffsbestimmung ist im übrigen zur Eingrenzung der Thematik dieser Untersuchung dienlich.

⁴³ In: Vorschläge und Gutachten, S. 220 (230); ebenso die Begründung ebenda, S. 17.

⁴⁴ Ähnlich *Staud/von Hoffmann*, Art. 38 EGBGB Rn. 260: „plötzliches, generell für möglich erkanntes, konkret aber nicht vorhergesehenes Ereignis, das die Verletzung von Rechtsgütern oder Rechten einer Person verursacht und das die Haftung der daran betei-

kehrsversicherungsgesetzes noch kürzer von jedem Unfall, der durch ein Kraftfahrzeug verursacht wird⁴⁶.

Die Prüfung der Tauglichkeit dieser Begriffsbestimmungen erfordert zunächst die Zerlegung des Begriffs „Straßenverkehrsunfall“ in seinen allgemeinen Bestandteil „Unfall“ und das spezifizierende Merkmal des „Straßenverkehrs“.

1. Der Unfallbegriff

Dabei kann beim Unfallbegriff auf anerkannte Definitionen zurückgegriffen werden. Auch das StVA hält eine Erläuterung insoweit nicht für erforderlich. Als Unfall bezeichnet man gemeinhin ein plötzliches, von außen kommendes Ereignis, das zu einem Personen- oder Sachschaden führt⁴⁷.

Davon werden teilweise vorsätzlich zugefügte Schäden von vornherein herausgenommen⁴⁸. Betroffen sind hier vor allem die Fälle, in denen das Kraftfahrzeug als Waffe eingesetzt wurde, unter Umständen aber auch Fahrten in selbstmörderischer Absicht. Sie sind aber für den Geschädigten regelmäßig ebenfalls plötzliche, von außen eintretende Ereignisse, mag auch aus Sicht eines objektiven Betrachters zweifelhaft sein, ob dies nach allgemeinem Sprachgebrauch noch als Unfall angesehen werden kann. Es spricht daher viel dafür, auch insoweit den Unfallbegriff als erfüllt anzusehen. Aufgrund der statistischen Seltenheit vorsätzlich herbeigeführter Straßenverkehrsunfälle sollen diese in der vorliegenden Arbeit nicht eigens erörtert werden. Im übrigen ist aber auf der IPR-Ebene nichts dafür ersichtlich, sie anders zu behandeln als den statistischen Regelfall des allenfalls fahrlässig verursachten Unfalls. Auf der Ebene des Sachrechts mag dann das anzuwendende Haftungsrecht ggf. über eine gesonderte Behandlung entscheiden⁴⁹.

igten Personen oder auch das Eintreten einer haftungsersetzenden Versicherung nach sich ziehen kann“.

⁴⁵ Schadensausgleich, S. 117.

⁴⁶ Ähnlich das Europäische Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für durch Kraftfahrzeuge verursachte Schäden vom 14.5.1973 (es ist veröffentlicht: European Treatise Series Nr. 79), das einen vergeblichen Versuch einer Sachrechtsvereinheitlichung machte; es verlangt, daß der Unfall „mit dem Verkehr in Zusammenhang steht“ und „durch ein Fahrzeug verursacht“ worden ist.

⁴⁷ *Deutsch*, in: Vorschläge und Gutachten, S. 202 (203); *Essén*, Rapport explicatif, S. 200 (203); *Kötz*, Deliktsrecht, Rn. 1, 202; für das Strafrecht *Tröndle/Fischer*, StGB, § 142 Rn. 9; vgl. zum österreichischen Recht *Schwimmann/Schauer*, § 1 EKHG Rn. 2; *Junker*, JZ 2000, 477 (482 Fn. 64).

⁴⁸ So *Deutsch*, aaO (203, 218).

⁴⁹ So ist im deutschen Recht die Frage der Anwendung des § 7 StVG bei Benutzung eines Autos als Mordwaffe umstritten, wird aber von BGHZ 37, 311 bejaht; ebenso etwa *Larenz/Canaris*, SchR II/2, S. 621, und für das österreichische Recht vgl. *Schwimmann/Schauer*, § 1 EKHG Rn. 7.

In ähnlicher Weise sollte dem Sachrecht überlassen bleiben, ob der Unfall dem vorgeblichen Schädiger haftungsrechtlich tatsächlich zurechenbar ist, da es hierfür die maßgeblichen Kriterien aufstellt und diese Frage möglichst nicht auf das IPR verschoben werden sollte. Als Unfall scheiden höchstens solche Ereignisse, bei denen unter allen denkbaren Gesichtspunkten eine Zurechnung – auch im Wege eines denkbar weiten verschuldensunabhängigen Haftungstatbestandes – an eine Person ausgeschlossen erscheint, aus⁵⁰, etwa reine Naturereignisse.

2. Der Straßenverkehrsbegriff

Mit dem Merkmal des Straßenverkehrs soll der Lebensbereich bezeichnet werden, in dem sich der Unfall verwirklicht hat⁵¹. Die Definition in Art. 1. Abs. 2 StVA versucht insoweit eine Konkretisierung durch die Beteiligung von Fahrzeugen und Spezifizierung des Unfallortes.

a) Der Unfallort

Die insoweit im StVA enthaltene Beschränkung wurde übernommen aus Art. 2 Abs. 1 des Anhangs I zum Europäischen Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge (BGBl. 1965 II 282)⁵². Dabei legt das StVA nicht den Unfallort auf bestimmte Gelände fest, sondern es genügt ein Zusammenhang mit dem Verkehr dort. Abgesehen davon, daß diese Bestimmung verworren ist und für die Abgrenzung des Straßenverkehrsunfalls kaum etwas leistet⁵³, weist die Genese aus dem genannten Europäischen Übereinkommen auch auf die wesentliche Schwäche hin. Das Pflichtversicherungsrecht bemüht sich üblicherweise, die Verkehrsflächen näher festzulegen, auf denen ohne Versicherung ein Kraftfahrzeug grundsätzlich nicht betrieben werden darf⁵⁴. Dagegen geht es im vorliegenden Zusammenhang nicht um solche versicherungsrechtlichen Aspekte, sondern in erster Linie um die Frage des Haftungsrechtes. Auch insoweit sollte aber das anzuwendende Haftungsrecht selbst entscheiden, ob es einzelne Ansprüche auf Haftung aus Straßenverkehrsunfällen in örtlicher Hinsicht auf den Verkehr auf bestimmten Flächen beschränken will. So kennt etwa § 823 BGB insoweit keine räumliche Be-

⁵⁰ So ist wohl auch die Einschränkung bei *Deutsch*, in: Vorschläge und Gutachten, S. 202 (203) zu verstehen.

⁵¹ *Kötz*, Deliktsrecht, Rn. 202.

⁵² *Essén*, Rapport explicatif, S. 200 (204); *Dutoit/Mercier*, Riv.dir.int.priv.proc. 1969, 367 (406).

⁵³ *Schwimann*, ZVR 1978, 161 (164).

⁵⁴ Gegen eine solche räumliche Restriktion von *Hippel*, Schadenausgleich, S. 62.

grenzung und die § 7 ff. StVG gelten auch auf nichtöffentlichen Wegen⁵⁵. Die fragliche Regelung in Art. 1 Abs. 2 StVA ist deshalb jedenfalls unnötig. Die Festlegung des Straßenverkehrsbezugs muß auf andere Weise erfolgen.

b) Die Fahrzeugbeteiligung

Das StVA verlangt schließlich noch die Beteiligung mindestens eines Fahrzeuges. Die unbestimmte Weite dieses Fahrzeugbegriffs ist in der Literatur auf scharfe Kritik gestoßen⁵⁶, die deshalb eine Beschränkung auf Fahrzeuge, von denen typische Verkehrsgefahren ausgehen, befürwortet⁵⁷. Insoweit hilft eine Rückbesinnung auf die sachrechtlichen Besonderheiten des Straßenverkehrshaftungsrechtes gegenüber dem allgemeinen Deliktsrecht. Diese beruhen in erster Linie auf der Betriebsgefahr bestimmter Fahrzeuge. Das Sachrecht antwortet darauf häufig mit besonderen Haftungsregeln⁵⁸ und einer Versicherungspflicht⁵⁹. In den Blick genommen werden dabei allerdings nur Kraftfahrzeuge⁶⁰. Nur hier besteht daher regelmäßig die Möglichkeit, bei der Anknüpfung auf Versicherung und Zulassung Rücksicht zu nehmen, wodurch sich der Straßenverkehrsunfall von anderen Unfällen, etwa einem Skiunfall oder einem reinen Fahrradunfall, abhebt. Deshalb soll auch auf der Ebene des IPR der hier zu erörternde internationale Straßenverkehrsunfall nur die Unfälle betreffen, an denen mindestens ein Kraftfahrzeug beteiligt ist. Der Beteiligungsbegriff ist dabei denkbar weit zu fassen. Soweit ersichtlich, geht insoweit am weitesten das französische Straßenverkehrshaftungsrecht⁶¹. Dort genügt es für die Beteiligung nach herrschender Meinung und Rechtsprechung, daß das Kraftfahrzeug in irgendeiner Form an der Schadensentstehung beteiligt war; das Fahrzeug ist nur dann nicht in den Unfall verwickelt, wenn sich der Unfall ohne seine Anwesenheit in genau der gleichen Weise abgespielt hätte⁶².

Allerdings wäre es bei dieser, gegenüber dem StVA engeren Konzeption des Straßenverkehrsunfalls richtiger von „Kraftverkehrsunfall“ im Gegen-

⁵⁵ Hentschel, § 7 StVG Rn. 1; für das österreichische Recht ebenso Schwimann/Schauer, § 1 EKHG Rn. 9; für das portugiesische Recht *do Rosário Apetato Correia de Seabra*, VersRAI 1998, 37 (54).

⁵⁶ Vgl. Schwimann, ZVR 1978, 161 (164 f.); *ders.*, JBl. 1979, 196.

⁵⁷ Vgl. Schwimann, jeweils aaO; *ders.*, Grundriß des IPR, S. 156.

⁵⁸ Vgl. z.B. §§ 7 ff. StVG, §§ 5 ff. öst. EKHG, Art. 58 ff. schweiz. SVG.

⁵⁹ Vgl. z.B. PflVG, öst. KHVG 1994.

⁶⁰ Vgl. z.B. § 7 Abs. 1 StVG, § 1 PflVG, § 5 Abs. 1 öst. EKHG, Art. 58 Abs. 1 schweiz. SVG (Motorfahrzeuge).

⁶¹ S.u. § 4 II. 2. b) bb).

⁶² Eimer, Gefälligkeitsfahrt, S. 103.

satz zum sonstigen Straßenverkehrsunfall zu sprechen⁶³. Beim sonstigen Straßenverkehrsunfall fehlt es weitgehend an den Merkmalen der Häufigkeit, der Internationalität und der Versicherungspflicht⁶⁴. Die Abgrenzung zwischen dem hier zu behandelnden Kraftverkehrsunfall und dem sonstigen Straßenverkehrsunfall, z.B. Zusammenstoß von Fahrrädern, soll daher hier danach erfolgen, ob am Unfall ein Kraftfahrzeug beteiligt war. Die oben⁶⁵ genannten Definitionen des StVA und von Deutsch schließen dagegen auch sonstige Straßenverkehrsunfälle mit ein.

Für die Kraftfahrzeug-Definition ist dabei § 1 Abs. 2 StVG tauglich, so daß es sich um ein Landfahrzeug handelt, das durch Maschinenkraft bewegt wird, ohne an Bahngleise gebunden zu sein, was etwa Fahrräder mit Hilfsmotor einschließt⁶⁶.

c) Der Zusammenhang mit typischen Verkehrsgefahren

Die Beteiligung des Kraftfahrzeuges muß allerdings spezifiziert werden, um solche Fälle, in die es gewissermaßen nur zufällig eingebunden ist, auszuscheiden. So wie § 7 StVG nur auf betriebsspezifische Gefahren seinen speziellen Haftungstatbestand entfaltet⁶⁷, sollte auch für den internationalprivatrechtlichen Straßenverkehrsunfallbegriff ein Zusammenhang mit den typischen Gefahren des Straßenverkehrs gegeben sein⁶⁸. Daß bei der Ausfüllung dieser Formel auch die Verkehrsanschauung zu Hilfe genommen werden muß⁶⁹, ist angesichts der Vielzahl möglicher Fallgestaltungen unausweichlich.

Dieser typische Gefährzusammenhang fehlt bei einer Beschädigung von Autos durch Demonstranten, Terroristen oder Autoknacker, ebenso bei der Verletzung eines Mopedfahrers durch den Messerstich eines Passanten oder der Selbstentzündung einer Lastwagenladung⁷⁰. Das bedeutet aber nicht, daß es erforderlich wäre, daß sich das Fahrzeug gerade in Bewegung befindet⁷¹. Ebenso wenig wird eine Berührung durch das Schädigerfahr-

⁶³ So *Deutsch*, in: Vorschläge und Gutachten, S. 202 (209 ff.).

⁶⁴ *Deutsch*, aaO (211).

⁶⁵ Vgl. vor 1.

⁶⁶ *Kötz*, Deliktsrecht, Rn. 382.

⁶⁷ *Kötz*, aaO, Rn. 385; *Larenz/Canaris*, SchR II/2, S. 620; *Hentschel*, § 7 StVG Rn. 4; für das österreichische Recht ebenso *Schwimmann/Schauer*, § 1 EKHG Rn. 10.

⁶⁸ Für den strafrechtlichen Straßenverkehrsunfallbegriff ebenso *Tröndle/Fischer*, StGB, § 142 Rn. 9.

⁶⁹ So für das StVA auch *Schwimmann*, ZVR 1978, 161 (165).

⁷⁰ So zum StVA *Schwimmann*, aaO; *Lépine*, Can.B.Rev. 47 (1969), 509 (511); *Reishofer*, ZVR 1977, 33 (34); *Beitzke*, *RabelsZ* 33 (1969), 204 (216 f.).

⁷¹ *Reishofer*, aaO; *Beitzke*, aaO.

zeug, etwa ein Zusammenstoß, gefordert⁷². Keine Rolle spielt hier, ob in irgendeiner Hinsicht eine Verantwortlichkeit des Führers, Halters oder eines sonstigen Fahrzeugberechtigten überhaupt in Betracht kommt⁷³. Über die Verantwortlichkeitsfrage hat das Sachrecht zu befinden. Straßenverkehrsbezug haben deshalb die Fälle, bei denen ein nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer (v.a. ein Fußgänger) das Ereignis verschuldet hat, eine Anrechnung des Betriebsrisikos des beteiligten Kraftfahrzeuges im Wege der Mitverantwortung aber nicht auszuschließen ist. Nach der hier vertretenen Ansicht fehlt es dann, wenn eine Haftung nach allen denkbaren Anspruchsgrundlagen von vornherein nicht in Betracht kommt, etwa bei Naturereignissen, aber bereits am Unfallbegriff⁷⁴. Dieselben Ergebnisse ließen sich insoweit durch Verortung dieser Frage beim spezifischen Straßenverkehrsbezug erreichen. Das gilt im gleichen Maße für die Einordnung der Frage, ob vorsätzlich herbeigeführte Schäden Straßenverkehrsunfälle darstellen⁷⁵. Auch diese kann ambivalent über den Unfallbegriff oder den spezifischen Straßenverkehrsbezug gelöst werden.

3. Der Auslandsbezug

Erst ein internationalprivatrechtlich relevanter Auslandsbezug macht den Straßenverkehrsunfall zum internationalen. Von Hoffmann⁷⁶ spricht insoweit von Verkehrsunfällen im Ausland oder Verkehrsunfällen im Inland mit Ausländerbeteiligung. Die letztgenannte Variante ist zu eng, wenn sie so zu verstehen wäre, daß es auf die Staatsangehörigkeit der beteiligten Personen allein ankäme. Ein möglicherweise relevanter Auslandsbezug kann sich auch ergeben aus dem bloßen gewöhnlichen Aufenthalt im Ausland bzw. aus ausländischer Zulassung oder Versicherung eines Kraftfahrzeuges.

4. Ergebnis

Der Begriff des internationalen Straßenverkehrsunfalls ist mithin in praktikabler Weise bestimmbar. Unter ihm soll daher im folgenden verstanden werden ein plötzliches, von außen kommendes Ereignis, das zu einem Personen- oder Sachschaden führt, an dem mindestens ein Kraftfahrzeug derart beteiligt ist, daß sich eine typische Gefahr des Straßenverkehrs verwirklicht, und bei dem eine Auslandsberührung vorliegt.

⁷² Vgl. zu § 7 Abs. 1 StVG diesbezüglich letztthin OLG München, OLG-Report 1999, 38: maßgebend vielmehr, daß das Fahrzeug zum Entstehen des Unfalls beigetragen hat; für das österreichische Recht ebenso *Schwimmann/Schauer*, § 1 EKHG Rn. 4.

⁷³ So auch für das StVA *Panchaud*, Schw.Jb.int.R. 25 (1968), 101 (115).

⁷⁴ S.o. 1.

⁷⁵ S.o. 1.

⁷⁶ *Staud/von Hoffmann*, Art. 38 EGBGB Rn. 297; ähnlich *Schwimmann*, JBl. 1979, 196.

III. Rechtsgrundlagen

1. Rechtszustand vor dem 1.6.1999

Geschriebene Kollisionsnormen fehlten im Bereich des deutschen Delikt-kollisionsrechts bis 1999 weitgehend. Es wurde neben anderen Materien bei der IPR-Reform im Jahre 1986 nicht berücksichtigt. Es blieb dabei, daß die Inländerschutzklausel in Art. 12 EGBGB 1896 als Art. 38 EGBGB 1986 beibehalten wurde. Daneben gab es im kodifizierten Bereich noch den § 1 RAVO⁷⁷, der für außervertragliche Schadensersatzansprüche wegen einer Handlung oder Unterlassung, die ein deutscher Staatsangehöriger außerhalb des Reichsgebietes begangen hat, deutsches Recht zur Anwendung berief, soweit ein deutscher Staatsangehöriger geschädigt worden ist.

Das von der 11. Haager Konferenz für internationales Privatrecht⁷⁸ ausgearbeitete Übereinkommen über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht vom 4.5.1971⁷⁹ ist von der BRD nicht gezeichnet worden. Es wurde ganz überwiegend, schlagwortartig zusammengefaßt, als teilweise zu kompliziert beurteilt, führe z.T. außerdem zu nicht überzeugenden Ergebnissen und werfe eine Fülle von Zweifelsfragen auf⁸⁰. Allerdings hatten sich jüngst die Stimmen wieder gemehrt, die eine Ratifikation befürworten⁸¹. Die Kritikpunkte am StVA wurden dabei als marginal abgetan, v.a. weil die aus deutscher Sicht wichtigen Reiseländer fast alle beigetreten sind⁸². Es bleibt abzuwarten, ob diese Forderungen angesichts der nunmehr erfolgten Kodifizierung verstummen werden. Der deutsche Gesetzgeber hat jedenfalls auch im Zusammenhang mit dieser Kodifizierung den Beitritt zu dem nun über 30 Jahre alten Abkommen nicht erwogen. Es spielt aus deutscher Sicht deshalb weiterhin nur eine Rolle, wenn das deutsche IPR auf das Recht eines Staates verweist, in dem es in Kraft ist und

⁷⁷ Zu deren Fortgeltung über den Zweiten Weltkrieg hinaus s.u. § 14 IV. 2. a); zu ihrer Bedeutung für die Entwicklung des Internationalen Deliktsrechts vgl. vor allem unten § 14 III. 3. a), b) bb), IV. 2. b), c).

⁷⁸ Die Konferenz tagte vom 7. bis 26.10.1968, vgl. *Beitzke*, *RabelsZ* 33 (1969), 204.

⁷⁹ Das Übereinkommen ist abgedruckt in *RabelsZ* 33 (1969), 342 (authentischer französischer und englischer Text), bei *Staud/von Hoffmann*, Art. 38 EGBGB Rn. 309 (deutsche Übersetzung), und bei *Jayme/Hausmann*, *Internationales Privat- und Verfahrensrecht*, Nr. 100 (amtliche österreichische Übersetzung); zum aktuellen Unterzeichnungs- und Ratifikationsstand vgl. *IPRax* 2000, 244.

⁸⁰ Stellvertretend für viele *W. Lorenz*, *RabelsZ* 57 (1993), 175 (188 ff.).

⁸¹ *Von Hoffmann*, *IPRax* 1996, 1 (3, 8); *ders.*, *IPR*, § 11 Rn. 46; *Staud/von Hoffmann*, Art. 38 EGBGB Rn. 309 f.; *Deville*, *IPRax* 1997, 409 (411); angesichts des „Insel-Daseins“ Deutschlands als Nicht-Vertragsstaat neigt dazu auch *Wagner*, *EuZW* 1999, 709 (712); andererseits *Looschelders*, *VersR* 1999, 1316: mit baldiger Ratifizierung kaum zu rechnen, sowie *Erman/Hohloch*, 10. Aufl., Art. 40 EGBGB Rn. 42: Ratifikationsaus-sichten bestehen nicht.

⁸² *Von Hoffmann*, aaO (3).

man die Möglichkeit eines renvoi im deutschen Internationalen Deliktsrecht anerkennt⁸³.

Infolge dieses Rechtszustands blieb das Deliktskollisionsrecht weitgehend der Rechtsprechung und Lehre überlassen. Es war daher durch Richterrecht geprägt. Die dabei herausgebildeten Grundsätze, vor allem der Tatortgrundsatz, wurden von der herrschenden Literatur sogar als Gewohnheitsrecht angesehen⁸⁴.

2. Rechtszustand seit dem 1.6.1999

Durch das Gesetz zum Internationalen Privatrecht für außervertragliche Schuldverhältnisse und für Sachen vom 21.5.1999 (BGBl. 1999 I 1026) nimmt seit dessen Inkrafttreten am 1.6.1999 nun auch das Deliktskollisionsrecht den Status einer *lex scripta* ein. Der von der ganz überwiegenden Literatur seit langem heftig angegriffene Art. 38 EGBGB a.F. wurde beseitigt, die RAVO aufgehoben. Nach fast 100 Jahren BGB fand damit auch der hier zu untersuchende, für die Praxis überaus wichtige Bereich seine gesetzliche Normierung in den Art. 40 – 42 EGBGB n.F.

Die Bemühungen hierum währten schon längere Zeit und fanden damit ihren Abschluß. Beauftragt vom Bundesministerium der Justiz hatte der Deutsche Rat für internationales Privatrecht bereits 1981/82 Vorschläge für die Reform bzw. Kodifizierung des Internationalen Deliktsrechts ausgearbeitet. Sein Entwurf zeichnete sich hinsichtlich des internationalen Kraftfahrzeugunfalles dadurch aus, daß er in Art. 6 Abs. 2 eine spezielle Regelung enthielt⁸⁵ und ihn im übrigen aber den allgemeinen internationaldeliktsrechtlichen Regeln unterwarf⁸⁶. In den Jahren 1984 und 1993 wurden sodann jeweils Referentenentwürfe erstellt. Nach der Auswertung

⁸³ *Erman/Hohloch*, 10. Aufl., Art. 40 EGBGB Rn. 10, 44; *Müko/Kreuzer*, Art. 38 Rn. 106; *Soe/Lüderitz*, Art. 38 Rn. 49; *Graue*, *RabelsZ* 57 (1993), 26 (51); *Kropholler*, *IPR*, S. 509; Beispiele aus der deutschen Rechtsprechung sind z.B. LG Schweinfurt, *IPRax* 1981, 26, und LG Nürnberg-Fürth *VersR* 1980, 955 (jeweils Verkehrsunfall in Jugoslawien); zum renvoi nach der Neuregelung s.u. § 20.

⁸⁴ Vgl. für viele *Pal/Heldrich*, Art. 40 EGBGB Rn. 1; *Soe/Lüderitz*, Art. 38 Rn. 2 f.; *Erman/Hohloch*, 10. Aufl., Art. 40 EGBGB Rn. 1; *Müko/Kreuzer*, Art. 38 Rn. 4, 10; *Hohloch*, *Deliktsstatut*, S. 260 Fn. 251; *ders.*, *JuS* 1993, 342; *ders.*, *IPRax* 1984, 14 (16); *ders.*, *NZV* 1988, 161 (163); *Binder*, *RabelsZ* 20 (1955), 401 (407); *Hillgenberg*, *Atomschäden*, S. 69; *Schönberger*, *Tatortprinzip*, S. 8; *Koch*, *ZHR* 152 (1988), 537 (545); *Dörner*, *Jura* 1990, 57; *Kreuzer*, *FS Zajtay*, S. 295 (306); *IPG* 1987-88 Nr. 16 (Köln), S. 153; 1985-86 Nr. 17 (Köln), S. 186; a.A. *Staud/von Hoffmann*, Art. 38 EGBGB Rn. 1, 111.

⁸⁵ Vgl. zu dieser Bestimmung unten § 14 VI. 1. a) aa); da sie im neuen EGBGB nicht enthalten ist, erscheint die Äußerung nicht exakt, daß die neue Regelung inhaltlich von dem Entwurf des Deutschen Rates ausgehe, so aber *Pal/Heldrich* *Vorb. Art. 38 EGBGB Rn. 1*.

⁸⁶ Vgl. die Begründung, in: *von Caemmerer* (Hrsg.), *Vorschläge und Gutachten*, S. 16.

der Stellungnahmen zum Referentenentwurf von 1993 wurde ein Regierungsentwurf⁸⁷ ausgearbeitet, den das Kabinett am 24.8.1998 billigte. Dieser Entwurf, dessen politisches Schicksal in der Literatur für ungewiss erachtet wurde⁸⁸, ist Gesetz geworden⁸⁹. Besondere Anknüpfungsregeln für Straßenverkehrsunfälle sind ebensowenig wie in den vorangegangenen Referentenentwürfen enthalten. Dies wird von den Stellungnahmen im Schrifttum begrüßt⁹⁰. Der Gesetzgeber wollte nur einen „Kernbestand kollisionsrechtlicher Grundsätze“ festlegen⁹¹. Das Gesetz versteht sich dabei im Bereich des Internationalen Deliktsrechts weitestgehend als Kodifizierung des bisherigen durch richterliche Grundsätze geprägten Rechtszustandes⁹², so daß die alte Rechtsprechung ebenso Bedeutung für die Auslegung haben kann wie die Äußerungen des Deutschen Rates für internationales Privatrecht⁹³.

Eine intertemporale Regelung wurde bewußt nicht verabschiedet⁹⁴. Es besteht jedoch Einigkeit, daß Art. 220 Abs. 1 EGBGB bzw. Art. 236 § 1 EGBGB insoweit analoge Anwendung zu finden haben⁹⁵. Es bleibt deshalb bei den bisher gültigen Kollisionsregeln, wenn der Vorgang vor dem 1.6.1999 abgeschlossen war, d.h. das anwendbare Sachrecht unwandelbar feststand⁹⁶. Entscheidend ist damit der leicht fixierbare Zeitpunkt, zu dem der Verkehrsunfall stattgefunden hat⁹⁷, vorausgesetzt das Verkehrsunfallstatut wird als unwandelbar erachtet, was nicht völlig unbestritten ist⁹⁸.

⁸⁷ Ausführliche Darstellung bei *Wagner*, IPRax 1998, 429.

⁸⁸ *Staud/von Hoffmann*, Art. 38 EGBGB Rn. 7.

⁸⁹ Mit einer minimalen und hier nicht interessierenden redaktionellen Klarstellung, vgl. *Wagner*, IPRax 1999, 210 (212).

⁹⁰ *Spickhoff*, NJW 1999, 2209 (2210); *Junker*, RIW 2000, 241 (243); *Looschelders*, VersR 1999, 1316.

⁹¹ *Staudinger*, DB 1999, 1589 (1591); *Looschelders*, aaO.

⁹² *S. Lorenz*, NJW 1999, 2215 (2216); *Staudinger*, DB 1999, 1589; *von Hoffmann*, IPR, § 11 Rn. 1, 17; *Freitag/Leible*, ZVglRWiss 99 (2000), 101 (102); *Vogelsang*, NZV 1999, 497 (500); *Timme*, NJW 2000, 3258 (3259); *Hohloch/Jaeger*, JuS 2000, 1133; *Erman/Hohloch*, 10. Aufl., Art. 40 EGBGB Rn. 5; *Kreuzer*, RabelsZ 65 (2001), 383 (393, 457); *Junker*, RIW 1998, 741 (742) zum RefE 1993.

⁹³ *Von Hoffmann*, aaO Rn. 1.

⁹⁴ Vgl. BT-Drucks. 14/343, S. 7; *Junker*, RIW 2000, 241 (243); *ders.*, JZ 2000, 477.

⁹⁵ *Pal/Heldrich*, Vorb v Art. 38 EGBGB Rn. 1; *Spickhoff*, NJW 1999, 2209 (2210); *Junker*, aaO; *Vogelsang*, NZV 1999, 497 (501); *Koch*, VersR 1999, 1453; *Erman/Hohloch*, 10. Aufl., Art. 40 EGBGB Rn. 19, Art. 41 EGBGB Rn. 6; *Timme*, NJW 2000, 3258 (3259); *Hohloch/Jaeger*, JuS 2000, 1133.

⁹⁶ Kollisionsrechtlicher Abgeschlossenheitsbegriff, vgl. *Pal/Heldrich*, Art. 220 EGBGB Rn. 2 mwN; *Junker*, aaO; *Timme*, aaO; *Hohloch/Jaeger*, aaO.

⁹⁷ *Pal/Heldrich*, Vorb v Art. 38 EGBGB Rn. 1; *Spickhoff*, NJW 1999, 2209 (2210); *Junker*, JZ 2000, 477; *Timme*, aaO; *Hohloch/Jaeger*, aaO, auch wenn Folgeschäden, mittelbare Schäden und Spätschäden erst ab dem 1.6.1999 eintreten.

⁹⁸ S. u. § 14 VII.

Die überraschend schnelle⁹⁹ Verabschiedung der neuen Gesetzesregelung erstaunt zunächst insofern, als gegenwärtig wieder Bestrebungen zur Kollisionsrechtsvereinheitlichung auf europäischer Ebene in Gang gekommen sind¹⁰⁰. Anstrengungen zu einem europäischen Übereinkommen über das auf vertragliche und außervertragliche Schuldverhältnisse anwendbare Recht endeten in den 70er Jahren mit einer Beschränkung auf das Vertragsrecht¹⁰¹. Da nach dem Vertrag von Amsterdam innerhalb von zwei Jahren nach dessen Inkrafttreten (1.5.1999) ein Rechtsakt betreffend das auf die außervertraglichen Schuldverhältnisse anzuwendende Recht erstellt werden soll (vgl. Art. 65 lit. b) EGV in der Fassung von Amsterdam¹⁰²),¹⁰³ wäre den Artikeln 40 – 42 EGBGB n.F. möglicherweise keine ihrer langen Entstehung entsprechende Lebensdauer beschieden¹⁰⁴. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaft erwägt insoweit den Verordnungsweg, um das Europäische Schuldrechtsübereinkommen entsprechend zu ergänzen¹⁰⁵. Einem Entwurf einer Verordnung des Rates über das auf außervertragliche Schuldverhältnisse anwendbare Recht vom 21. 6. 1999 liegt ein privater Entwurf¹⁰⁶ eines zweiten Römischen Übereinkommens („Rom II“) seitens der Europäischen Gruppe für Internationales Privatrecht

⁹⁹ *Pal/Heldrich*, Vorb v Art. 38 EGBGB Rn. 1.

¹⁰⁰ Vgl. *Jayme*, IPRax 1998, 140 f.; *ders.*, IPRax 1999, 298; *Spickhoff*, IPRax 2000, 1; *Pal/Heldrich*, aaO Rn. 2; *Vogelsang*, NZV 1999, 497 (498); zu den Gründen, warum dennoch das interne deutsche Gesetzgebungsvorhaben nicht gestoppt wurde *Wagner*, EuZW 1999, 709 (710).

¹⁰¹ Vgl. z.B. *Kreuzer*, in: *Gemeinsames Privatrecht*, S. 373 (398ff.); das so entstandene Römische Übereinkommen über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anwendbare Recht v. 19.6.1980 ist im wesentlichen die einzige Kollisionsrechtsvereinheitlichung in der EU, vgl. *Sonnenberger*, JZ 1998, 982 (983); zur Angleichung des Sachrechts auf europäischer Ebene s.u. § 4 II. 1.

¹⁰² Die Vorschrift ermächtigt zur Vereinheitlichung des IPR, vgl. z.B. *Heß*, NJW 2000, 23 (27); *Schack*, ZEuP 1999, 805, kritisiert Art. 65 EGV als „Kompetenzanmaßung“; kritisch äußert sich auch *Kohler*, *Rev.crit.* 1999, 1 ff.

¹⁰³ *Pal/Heldrich*, Vorb v Art. 38 EGBGB Rn. 2; durch eine solche Kollisionsrechtsvereinheitlichung würde der Ruf nach einem europäischen Deliktsrecht an Kraft verlieren, vgl. zu einem solchen *Magnus*, ZEuP, 1998, 602 ff.

¹⁰⁴ *Spickhoff*, IPRax 2000,1; *ders.*, NJW 1999, 2209 (2214 f.); *Junker*, RIW 2000, 241 (255).

¹⁰⁵ *Freitag/Leible*, ZVglRWiss 99 (2000), 101 (141); damit rechnen auch *Hohloch/Jaeger*, JuS 2000, 1133 (1138), sowie *Jayme/Kohler*, IPRax 1999, 401, die sich auch mit den Vor- und Nachteilen eines europäischen Rechtsakts gegenüber einem Staatsvertrag beschäftigen, sowie *Wagner*, EuZW 1999, 709 (710), *Pal/Heldrich*, Vorb v Art. 38 EGBGB Rn. 2, und von *Hein*, ZVglRWiss 99 (2000), 251 (256).

¹⁰⁶ Abgedruckt IPRax 1999, 286 ff. – französischer Text –, *RebelsZ* 65 (2001), 550 ff. – englischer Text – sowie bei *Fallon*, *Eur.Rev.Pr.L.* 1999, 45 (46 ff.) – englischer und französischer Text –.

zugrunde¹⁰⁷, der seinen Anwendungsbereich in Art. 2 als *loi uniforme* ausgestaltet und der sich soweit wie möglich nach dem Europäischen Schuldvertragsübereinkommen richtet¹⁰⁸. Dieser private Entwurf enthält zwar Sonderregelungen für Persönlichkeits-, Wettbewerbsverletzungen und Umweltschäden (Art. 4 des Entwurfs), nicht aber für den Straßenverkehrsunfall. Der deutsche Gesetzgeber rechnet allerdings nicht mit einem alsbaldigen Abschluß der Verhandlungen über dieses Übereinkommen¹⁰⁹. Auch eine entsprechende EU-Verordnung wird sich so schnell nicht erreichen lassen, da sie ebenfalls – für eine Übergangszeit bis zum 30.4.2004 – der Einstimmigkeit bedarf¹¹⁰. Insoweit ist bemerkenswert, daß man sich in Brüssel angesichts der Tatsache, daß sechs EU-Mitgliedsstaaten bereits Vertragsstaaten des StVA sind, sehr ernsthaft mit der Frage beschäftigt hat, ob das Haager Übereinkommen nicht etwa in das EU-Rechtsinstrument integriert werden kann, wofür sich aber bislang keine Mehrheit fand¹¹¹.

Auf Grund dieses Standes der Bemühungen auf europäischer Ebene, bei denen noch nicht einmal klar ist, in welcher Form die Kollisionsrechtsvereinheitlichung erfolgen soll¹¹², wird das jetzt kodifizierte Internationale Deliktsrecht die deutsche Rechtsentwicklung zumindest mittelfristig prägen¹¹³.

IV. Inhalt und Gang der Darstellung

Die vorliegende Untersuchung macht es sich zur Aufgabe, darzustellen, wie das Kollisionsrecht der Straßenverkehrsunfälle nunmehr beschaffen ist. Dabei soll auch das geplante europäische Übereinkommen berücksichtigt werden.

Zunächst wird allerdings der Versuch unternommen, innerhalb des Typus „internationaler Straßenverkehrsunfall“ weitere Typen zu bilden. Nach einer knappen Darstellung der allgemeinen Grundstrukturen kollisionsrechtlicher Rechtsfindung und –anwendung folgt darauf ein kurzer Blick in die Grundlagen der Straßenverkehrshaftung in den Sachrechten, denen sich eine Darstellung der versicherungsrechtlichen Ansprüche bei internationa-

¹⁰⁷ *Dethloff*, JZ 2000, 179 (180 Fn. 2, 5).

¹⁰⁸ *Fallon*, aaO (46).

¹⁰⁹ Vgl. die Begründung, BT-Drucks. 14/343, S. 6; vgl. auch *Erman/Hohloch*, 10. Aufl., Vor Art. 38 EGBGB Rn. 8; *Jayme/Kohler*, IPRax 1999, 401 (402), halten diese Einschätzung für fraglich.

¹¹⁰ *Jayme/Kohler*, IPRax 1999, 401; *Kohler*, Rev.crit. 1999, 1 (7 f.); *Freitag/Leible*, ZVglRWiss 99 (2000), 101 (142); vgl. auch *Erman/Hohloch*, aaO; *Heß*, NJW 2000, 23 (28).

¹¹¹ *Wagner*, EuZW 1999, 709 (712).

¹¹² Vgl. *Erman/Hohloch*, 10. Aufl., Vor Art. 38 EGBGB Rn. 8.

¹¹³ *Vogelsang*, NZV 1999, 497 (498).

len Kraftfahrzeugunfällen anschließt. Den Schwerpunkt muß die Anknüpfung der haftungsrechtlichen Ansprüche einnehmen. Gerade dieser Punkt macht das internationale Straßenverkehrsunfallrecht zu einem komplizierten, schrittweise gewachsenen, bis in jüngste Zeit nur schwierig zu überschauenden und noch immer unfertigen Anknüpfungssystem¹¹⁴. Dabei ist zwischen der Anknüpfung nach dem tradierten Tatortgrundsatz, einer akzessorischen Anknüpfung bei schon vor dem Unfall bestehenden Beziehungen zwischen den Beteiligten und der nichtakzessorischen Auflockerung der Tatortregel zu unterscheiden. Schon allein wegen der Differenzierung von Halter- und Fahrerhaftung spielt die Frage der Behandlung der Fälle eine Rolle, bei denen auf mindestens einer Seite des Haftungsverhältnisses mehrere Personen stehen. Im Hinblick darauf, daß ein systematisch fundamentaler Unterschied darin existiert, ob bei Beteiligtenmehrheiten eine Spaltung des Deliktsstatuts innerhalb der Tatortregel durch verschiedene Lokalisation der Delikte entsteht oder durch eine Auflockerung der Tatortregel bei Abweichen der dafür erforderlichen Anknüpfungspunkte hinsichtlich der verschiedenen beteiligten Personen¹¹⁵, werden beide Fälle getrennt erörtert¹¹⁶.

Nur die Haftung der Verkehrsteilnehmer selbst, worunter selbstverständlich auch der Halter verstanden wird, und ihrer Versicherer soll dabei den Gegenstand der Darstellung bilden. Ausgenommen ist etwa die Haftung des Herstellers eines fehlerhaften Fahrzeugs für einen dadurch verursachten Unfall, da hier die Besonderheiten des internationalen Produkthaftungsrechtes eine wesentliche Rolle spielen. Die entsprechende Haftung eines Reparaturunternehmers oder eines Verkäufers soll ebenfalls nicht dargestellt werden. Die Haftung von Fahrzeugherstellern, -verkäufern und -reparaturunternehmern wurde auch aus dem StVA herausgenommen (Art. 2 Nr. 1 StVA). Man ging damals davon aus, daß diese Haftungsfragen in eigenen Staatsverträgen geregelt würden¹¹⁷. Keine Ausführungen erhalten auch die Sonderprobleme, die sich ergeben, wenn der Straßenverkehrsunfall gleichzeitig ein Arbeitsunfall ist¹¹⁸. Die Besonderheiten des internationalen Arbeitsunfalls resultieren aus starken öffentlich-rechtlichen und ver-

¹¹⁴ So *Wandt*, *VersR* 1993, 409 (412).

¹¹⁵ Vgl. *Plänker*, *Gesamtschuldnerausgleich*, S. 137.

¹¹⁶ Vgl. § 12 und § 16.

¹¹⁷ *Reishofer*, *ZVR* 1977, 33 (34); *Schwind*, *Handbuch*, S. 394; *Lépine*, *Can.B.Rev.* 47 (1969), 509 (512).

¹¹⁸ Vgl. zu einem solchen Zusammentreffen von Verkehrsunfall und Arbeitsunfall etwa die BGHZ 57, 265 zugrundeliegende Konstellation; allgemein zum internationalen Arbeitsunfall *Michaelis*, *Das internationale Recht des Arbeitsunfalls*, Diss. Göttingen (1980).

tragsrechtlichen Überlagerungen¹¹⁹. Die Abwicklung eines Arbeitsunfalls stellt daher eine außerordentlich komplexe Materie dar¹²⁰. Der Frage nach dem Umfang des Verkehrsunfallstatuts ist ebenfalls keine eigenständige Behandlung gewidmet.

Schließlich entzündet sich gerade am internationalen Verkehrsunfall das Problem einer etwaigen Sonderbehandlung von verkehrsbezogenen Verhaltensnormen und Sicherheitsvorschriften. Zum Abschluß sollen danach noch die Fragen der Rechtswahl und des *renvoi* Erörterung finden, wobei es sich allerdings um allgemeine international-deliktsrechtliche Probleme handelt, so daß sie in dieser Untersuchung des internationalen Straßenverkehrsunfalls in entsprechend kürzerem Ausmaß behandelt werden.

In die so eingegrenzte Darstellung werden die jeweiligen in der deutschen Literatur bisher vorgeschlagenen Lösungsansätze für die kollisionsrechtlichen Probleme Niederschlag finden. Dementsprechend wird in der Analyse der Rechtsprechung ebenfalls die deutsche dargestellt. Dabei wird der geltende Stand der Rechtsprechung grundsätzlich jeweils abgesetzt erörtert, um es grundsätzlich auch Praktikern zu ermöglichen, diesen leicht festzustellen. Ausländische Stimmen sollen insoweit aufgenommen werden, als sie wegen ihres besonderen Lösungsansatzes und/oder zugrunde liegender Argumentation Einfluß auf die vom deutschen Schrifttum dargebotenen Empfehlungen haben. Gerade deshalb wird bei den jeweiligen Problemstellungen die vom StVA vorgeschlagene Lösung nicht ausgeblendet. Nach der Darstellung der bislang vertretenen Lösungsansätze wird der Schwerpunkt der Arbeit darin liegen, diese Meinungen auf ihre Vereinbarkeit mit der neuen gesetzlichen Regelung zu prüfen und jeweils einen eigenen Standpunkt zur geltenden Rechtslage zu entwickeln. Nicht mehr näher eingegangen soll deshalb auf die aufgehobenen Vorschriften Art. 38 EGBGB a.F. und der RAVO werden, obgleich diese für die Entwicklung des Internationalen Deliktsrecht bislang eine wichtige Rolle spielten. Die vorliegende Arbeit will ihr Schwergewicht vielmehr auf die neue Rechtslage legen, dabei auch die aktuelle europäische Entwicklung nicht außer acht lassen.

¹¹⁹ Vgl. die Begründung, in: von Caemmerer (Hrsg.) *Vorschläge und Gutachten*, S. 16; *Deutsch*, ebenda, S. 202 (213).

¹²⁰ *Deutsch*, aaO (227).

§ 2: Typologie der internationalen Straßenverkehrsunfälle

I. Einführung

Zwar sind bei internationalen Straßenverkehrsunfällen die exotischsten Situationen denkbar und konstruierbar. Die in der Rechtsprechung entschiedenen bzw. von der Literatur diskutierten Konstellationen neigen aber in tatsächlicher Hinsicht zu Gruppenbildungen mit starken phänomenologischen Gemeinsamkeiten¹. Eine solche Gruppenbildung gleich oder ähnlich gelagerter Konstellationen in der Rechtswirklichkeit wird natürlich erst durch das häufige Auftreten von Straßenverkehrsunfällen ermöglicht.

Nach den Grundzügen der Typologik wird ein Typus im Wege der Fallgruppenbildung durch Betrachtung der Wirklichkeit unter rechtlichen Aspekten gebildet². Larenz³ unterscheidet zwischen empirischen Typen, normativen Realtypen und rechtlichen Strukturtypen. Unter empirischen Typen versteht er in der Lebenswirklichkeit vorfindbare Gebilde, die durch charakteristische Züge gekennzeichnet sind. Bei den normativen Realtypen tritt zu diesem empirischen Befund die Auswahl und Abgrenzung der maßgeblichen Erscheinungen unter rechtlichen Aspekten im Wege rechtlicher Wertung hinzu. Rechtliche Strukturtypen schließlich sind durch ihren Charakter als rechtliche Regelungen gekennzeichnet. Die Herausarbeitung solcher Fallgruppen, die als normative Realtypen grundsätzlich tauglich sein könnten, soll im Folgenden versucht werden. Es sollen also solche Typen gebildet werden, die sich durch bestimmte rechtlich möglicherweise relevante Aspekte unterscheiden und deshalb im Rahmen der Anknüpfung unterschiedlicher Behandlung zugänglich wären. Ob eine solche unterschiedliche Behandlung tatsächlich geboten ist, soll dagegen erst im Rahmen der Auffindung der für den internationalen Straßenverkehrsunfall richtigen Anknüpfungsregeln geklärt werden. Den herauszuarbeitenden Unfalltypen kommt also nicht der Charakter rechtlicher Strukturtypen zu.

Eine kollisionsrechtlich interessante Unterscheidung läßt sich zum einen danach treffen, ob und inwieweit vor dem schädigenden Ereignis bereits ein sozialer Kontakt zwischen Schädiger und Geschädigtem bestand (personaler Ansatz). Typisch für das Bestehen eines solchen in der Literatur z.T. sog. „pre-tort Verhältnisses“⁴ ist der sog. Mitfahrerunfall⁵. Der gegen-

¹ Auch der Deutsche Rat für internationales Privatrecht erkennt bei internationalen Verkehrsunfällen eine Schadenstypizität, vgl. die Begründung in: von Caemmerer (Hrsg.) Vorschläge und Gutachten, S. 16.

² Langenfeld, Vertragsgestaltung, Rn. 38.

³ Larenz/Canaris, Methodenlehre, S. 290 ff.

⁴ Diesen Begriff hat Gonzenbach, akzessorische Anknüpfung, insbesondere S. 3 Fn.2 mwN, aus dem US-amerikanischen Bereich in den deutschen Rechtskreis eingebracht.

sätzliche Fall soll hier als „Fremdunfall“ bezeichnet werden⁶. Bei ihm stellt das Unfallereignis erst die soziale Beziehung der Anspruchsparteien her. Trutmann⁷ hat diesen Unfalltypus „Fahrzeugkollision“ genannt. Da jedoch auch ein Mitfahrer dadurch zu Schaden kommen kann, daß sein Fahrzeugführer mit einem anderen Kraftfahrzeug kollidiert⁸, erscheint dieser Begriff weniger präzise.

Andererseits läßt sich danach differenzieren, wo ursächliches Verhalten im weitesten Sinne für den Unfall gelegt wurde bzw. die Folgen diesen Verhaltens eingetreten sind (territorialer Ansatz). Hier wird auf den im Internationalen Deliktsrecht allgemein bedeutsamen Unterschied des Distanzdelikts zum Platz- oder Punktdelikt Bezug genommen.

Schließlich kann es eine Rolle spielen, ob das Kraftfahrzeug im Unfallstaat angemietet wurde oder von demjenigen, dem es zugerechnet wird, aus dem Domizilstaat mitgebracht wurde (sachbezogener / realer Ansatz).

Keinen eigenen Typus in diesem Sinne stellt der häufig sog. Gastarbeiterunfall⁹ dar. Er kennzeichnet ein Phänomen, das durch die in Deutschland lebenden Bürger ausländischer Staatsangehörigkeit hervorgerufen wird. Ihre fremde Staatszugehörigkeit begründet den für die Eröffnung des hier zu erörternden Problems erforderlichen Auslandsbezug. Gepaart mit dem inländischen Aufenthalt dieser Personen führt dies regelmäßig zur Klage vor deutschen Gerichten als den Gerichten im Staate des gewöhnlichen Aufenthalts, die sich dann aus der Sicht des deutschen IPR mit der Frage des anwendbaren Rechts zu befassen haben. Auch die Leitentscheidungen des BGH zum internationalen Straßenverkehrsunfall betrafen in der Regel solche Gastarbeiterunfälle¹⁰. Es kann sich dabei um Fremdunfälle¹¹ ebenso wie Mitfahrerunfälle handeln¹². Anknüpfungsrelevant wäre die Unterscheidung zwischen Gastarbeiterunfällen und Unfällen, an denen etwa ausschließlich deutsche Staatsangehörige, also „Einheimische“, im Ausland beteiligt sind, nur, wenn die Frage, ob deutsche oder ausländische Staatsangehörige beteiligt sind, ein sinnvolles Differenzierungskriterium abgeben würde, mit anderen Worten die Ausbildung einseitiger Kollisi-

⁵ Diese Bezeichnung verwenden etwa *Schwimann*, ZVR 1978, 161; *E. Lorenz*, VersR 1993, 308 (309) spricht von „Insassenunfall“.

⁶ Dieser Begriff ist sicherlich nicht so plastisch wie der konträre „Mitfahrerunfall“, beschreibt die Situation aber ohne Schwerfälligkeit.

⁷ Deliktsobligationen, S. 155 ff.

⁸ Vgl. zu solchen Mischfällen unten II. 1.

⁹ Der Begriff findet sich z.B. bei *Staud/von Hoffmann*, Art. 38 EGBGB Rn. 302; *Hep-ting*, DAR 1983, 97; *Beitzke*, IPRax 1989, 250; *IPG* 1984 Nr. 15 (Berlin), S. 121.

¹⁰ Z.B. BGHZ 57, 265; 90, 294; 93, 214; 108, 200; 119, 137; BGH NJW 1974, 495; BGH VersR 1977, 56.

¹¹ Z.B. BGH VersR 1977, 56; BGHZ 93, 214; 108, 200.

¹² Z.B. BGHZ 57, 265; 90, 294; 119, 137.

onsnormen zu befürworten wäre. Das verfehlt, soweit ersichtlich, heute aber niemand. Auch die gesetzliche Neuregelung enthält keine einseitigen Kollisionsnormen¹³.

II. Die Typisierung nach den personalen Beziehungen der Beteiligten

1. Der Fremdunfall

Bei dem hier sog. Fremdunfall fehlt, wie dargelegt, vor dem das Schuldverhältnis begründenden Ereignis ein sozialer Kontakt zwischen Anspruchsteller und Anspruchsgegner. Das Unfallereignis selbst stellt erstmals eine Verbindung zwischen ihnen her. Es ist eingebettet in die Teilnahme der Beteiligten am sog. allgemeinen Verkehr. Dieser Begriff wurde im deutschen Haftpflicht- und Sozialversicherungsrecht geprägt und bedeutet im wesentlichen, daß sich Schädiger und Geschädigter bei dem Unfall gewissermaßen als anonyme Verkehrsteilnehmer gegenüber treten, sie also nicht bereits vor dem Unfall durch ein besonderes Verhältnis miteinander verbunden waren, aus dem sich besondere, von dem allgemeinen Standard abweichende Verhaltenspflichten ergeben¹⁴. Dabei soll das letztgenannte Element des (Nicht-)Bestehens besonderer Verhaltenspflichten für die Abgrenzung von Fremdunfall und Mitfahrerunfall nach hier vertretener Auffassung aber nicht herangezogen werden. Es soll vielmehr der Beschreibung der Grenzlinie zwischen einfachen und qualifizierten Mitfahrerunfall dienen¹⁵.

Als Musterbeispiel eines Unfalls unter Fremden mag die Entscheidung des BGH vom 4.7.1989¹⁶ dienen (sog. Zypern-Fall). Dort war es zwischen einem deutschen Staatsangehörigen und einem als Gastarbeiter in Deutschland lebenden türkischen Staatsangehörigen in Nord-Zypern zu einem Verkehrsunfall gekommen. Der Deutsche stieß mit seinem in Deutschland zugelassenen und versicherten Motorrad mit dem ebenfalls in Deutschland zugelassenen und haftpflichtversicherten Pkw des türkischen Gastarbeiters zusammen. Aus der US-amerikanischen Rechtsprechung sei hier auf den bekannten Fall Reich v. Purcell hingewiesen, entschieden vom Supreme Court von Kalifornien¹⁷. Frau Reich fuhr mit ihren beiden Kindern von ihrem Wohnsitz in Ohio nach Kalifornien, um dort die Möglich-

¹³ *Deville*, IPRax 1997, 409 (410), meint zwar, daß einseitige, das deutsche Recht bevorzugende Anknüpfungsregeln im Hinblick auf die Prozessökonomie für die Deutsche Justiz begrüßenswert wären, erkennt aber an, daß allseitige Kollisionsnormen aus Gründen der Gerechtigkeit den Vorzug verdienen.

¹⁴ *Stoll*, in: Vorschläge und Gutachten, S. 160 (178).

¹⁵ S.u. 2. c) und d).

¹⁶ BGHZ 108, 200; vgl. zu dieser Entscheidung unten § 14 IV. 2. c) ee).

¹⁷ 432 B. 2 d. 727 (1969).

keit einer Übersiedlung nach Kalifornien zu prüfen. Ihr Wagen wurde in Missouri frontal gerammt vom Wagen Purcell's, der von Kalifornien nach Illinois in die Ferien fuhr.

Selbstverständlich muß es sich beim Fremdunfall nicht um eine Kollision zwischen Fahrzeugen handeln. Denkbar – wenn auch in der Rechtsprechung seltener als der Zusammenstoß von Kraftfahrzeugen¹⁸ – kann auch sein, daß ein Fußgänger von einem Kraftfahrzeug geschädigt wird. Ein Beispiel hierfür ist in der Rechtsprechung des OLG Celle¹⁹ zu finden. Halter des in Deutschland versicherten und mit deutschem Kennzeichen versehenen Fahrzeuges war ein in Deutschland tätiger Gastarbeiter. Fahrer war ein Freund und Arbeitskollege von ihm, ebenfalls türkischer Staatsangehöriger. Dieser geriet in Jugoslawien in einer scharfen Rechtskurve von der regennassen Fahrbahn ab und erfasste auf dem links gelegenen Fußweg den jugoslawischen Kläger. Diese Untergruppe des Fremdunfalls läßt sich als Fußgänger-Unfall klassifizieren und wird durch das Vorhandensein nur eines Kraftfahrzeuges gekennzeichnet, was bedeutsam wird, wenn man dem Element der Versicherung bzw. Zulassung eine bedeutsame Anknüpfungsrolle beimisst.

Dabei kann es umgekehrt auch der Fußgänger sein, der durch Fehlverhalten einen Kraftfahrzeug-Unfall etwa dadurch verursacht, daß er einen Kraftfahrzeug-Führer zu einem Ausweichmanöver veranlaßt, indem er unvorsichtig die Fahrbahn betritt. Solche Fälle ereignen sich mit Auslandsbezug offensichtlich allerdings eher selten. Das AG Köln²⁰ hatte über einen solchen Sachverhalt zu befinden. Der Verkehrsunfall ereignete sich in der Schweiz. Beide Parteien waren Deutsche. Der Kläger stieß mit seinem Pkw mit dem Beklagten zusammen, der einen Fußgängerüberweg überquerte. Der Kläger behauptete u.a., der Beklagte sei blindlings in den Kotflügel seines Pkw hineingelaufen.

Noch seltener ist das Entstehen eines Unfalls infolge tierischer Einwirkung in den Straßenverkehr. In der Gutachtenpraxis zum Internationalen und Ausländischen Privatrecht findet sich aber auch solches²¹. Zugrunde lag ein Sachverhalt, bei dem der Schäferhund eines Deutschen in Spanien plötzlich vor das Fahrzeug eines Niederländers lief und dieses beschädigte. Der niederländische Eigentümer war dabei selbst nur Beifahrer. Der Hund wurde nicht vom Deutschen selbst, sondern seiner Verlobten geführt. Solche Konstellationen befinden sich im äußersten Grenzbereich des internationalen Straßenverkehrsunfalls, weil der Zusammenhang mit typischen

¹⁸ Bereits von *Hippel*, Schadensausgleich, S. 96, stellte fest, daß die motorisierten Verkehrsteilnehmer den Hauptteil der Verkehrstopfer ausmachen.

¹⁹ VersR 1977, 1056.

²⁰ VersR 1979, 728.

²¹ IPG 1975 Nr. 10 (Hamburg).

Kraftfahrzeugrisiken durch die sich verwirklichende Unberechenbarkeit tierischen Verhaltens verdrängt erscheint. Allerdings ist es nicht von vornherein ausgeschlossen, daß im Rahmen der Abwägung der Verursachungsanteile ein Betriebsrisiko des Kraftfahrzeugs zur Anrechnung gelangt, so daß auch hier von einem internationalen Kraftfahrzeugunfall gesprochen werden kann²².

Es sei hier nicht verkannt, daß sich der Typus des Fremdunfalls und der des Mitfahrerunfalls im selben Schadensereignis vermischen können. Schädigt Autofahrer A etwa durch den Zusammenstoß mit dem Wagen des B diesen, aber auch seinen eigenen Beifahrer C, ist eine solche Typenvermischung nicht zu verleugnen. Es zeigt sich hieran, daß der Begriff der Teilnahme am allgemeinen Verkehr relativ ist²³. Eine Entmischung gelingt aber ohne weiteres durch den Rückgriff auf die dem Schuldrecht eigene Relativität des Schuldverhältnisses. Das Anspruchsverhältnis B gegen A stellt sich danach als Fremdunfall, die Relation C gegen A als Mitfahrerunfall dar. Ob diese Entmischung auch auf der Ebene des IPR ohne weiters sinnvoll ist oder ob eine einheitliche Anknüpfung des gesamten Unfallereignisses geboten ist, wird bei der Erörterung der Mehrheit von Geschädigten im Rahmen der Auflockerung des Tatortgrundsatzes zu erörtern sein²⁴.

2. Der Mitfahrerunfall

a) Einführung

Anders als man nach täglicher Lebenserfahrung vermuten dürfte, ist in der Rechtsprechung zum IPR der Mitfahrerunfall mindestens so häufig wie der Fremdunfall, wenn nicht häufiger. Der Grund dafür ist einsichtig. Beim Mitfahrerunfall liegen regelmäßig Gemeinsamkeiten zwischen Schädiger und Geschädigtem, etwa in Form gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthaltes, vor. Dies eröffnet das Problem, ob die durch eine solche Gemeinsamkeit bezogene Rechtsordnung die Haftungsfrage entscheiden sollte. Diese Gemeinsamkeiten hängen zusammen mit dem bereits vor dem Schadensereignis bestehenden sozialen Kontakt der Anspruchsparteien. Daran zeigt sich der signifikante Unterschied zum oben betrachteten Fremdunfall. Hier ist der Unfall kein rein zufälliges Zusammentreffen der Parteien, der Kontakt wird nicht erst durch dieses plötzliche Ereignis hergestellt. Einen typischen Mitfahrerunfall entschied der BGH am 8.3.1983²⁵ (sog. Polen-Fall). Ein Deutscher war dabei 1976 mit seinem in Deutschland zugelassenen Fahr-

²² S.o. § 1 II. 2. c).

²³ Stoll, FS Kegel, S. 113 (139).

²⁴ S.u. § 16 V.

²⁵ BGHZ 87, 95; vgl. zu dieser Entscheidung unten § 14 IV. 2. c) dd).

zeug nach Polen gekommen, um eine Verwandte zu besuchen. Auf festgefahrener Schneedecke verlor der Deutsche die Kontrolle über sein Fahrzeug und stieß auf der Gegenfahrbahn mit einem dort abgestellten Lkw frontal zusammen. Die unangeschnallt auf dem Beifahrersitz sitzende Verwandte wurde dadurch erheblich verletzt.

b) Der Konvoiunfall

Im vorliegenden Zusammenhang interessant ist auch die Sachverhaltsgestaltung, die einem Entscheid des OLG Stuttgart vom 3.10.1972²⁶ zugrundelag. Griechische Staatsangehörige, offensichtlich Gastarbeiter, fuhren gemeinsam – jeder mit seiner Familie in seinem Pkw – aus Deutschland durch Jugoslawien in ihre Heimat. Dabei prallte in Jugoslawien der Letzte auf das Fahrzeug des Voranfahrenden. Dieses Phänomen sei hier als „Konvoiunfall“ bezeichnet²⁷. Er weist die entscheidende Übereinstimmung mit dem Mitfahrerunfall insoweit auf, als eine soziale Beziehung zwischen den Beteiligten vor dem Unfallereignis geknüpft wurde. Eine Gleichbehandlung drängt sich dabei schon deshalb auf, weil es nur von Gegebenheiten des Zufalls abhängen mag, ob die Beteiligten in einem Kraftfahrzeug sich auf die Fahrt begeben („echter“ Mitfahrerunfall) oder sich – aus Platz- oder sonstigen Gründen – auf mehrere verteilen. Der Konvoiunfall läßt sich also grundsätzlich dem Typus des Mitfahrerunfalls unterordnen. Allerdings ist anders als beim Mitfahrerunfall regelmäßig beim Konvoiunfall zwingend eine Beteiligung von mehr als einem Kraftfahrzeug gegeben. Hält man bei der Anknüpfung die Zulassung bzw. Versicherung, etwa wegen des Faktors des Betriebsrisikos der beteiligten Kraftfahrzeuge bzw. des beteiligten Kraftfahrzeuges, für bedeutsam, können sich insoweit Unterschiede ergeben. Unter diesem Aspekt nähert sich die Situation eher dem Fremdufall zwischen zwei Kraftfahrzeugen an.

c) Der qualifizierte Mitfahrerunfall

Von Fall zu Fall mag die Situation so beschaffen sein, daß nicht nur ein rein sozialer Kontakt das Verhältnis Schädiger – Geschädigter prägt, sondern er sich zu einer rechtlichen Beziehung verfestigt hat. Es liegt hier nicht nur eine bloße Mitfahrt im Sinne einer rein tatsächlichen Beziehung vor, sondern zwischen den Beteiligten besteht eine rechtliche Sonderbeziehung.

²⁶ VersR 1973, 529.

²⁷ Eine solche Konstellation lag auch in dem für die Entwicklung der französischen Rechtsprechung bedeutsamen *arrêt Latour* – Cour de cassation, Rev.crit. 1949, 89 – vor: Ein Franzose war mit seinem Lastwagen in Spanien mit einer Lokomotive zusammengestoßen, wobei durch die somit herbeigeführte Explosion ein anderer französischer Lastwagenfahrer, der im selben Konvoi mitfuhr, zu Tode kam.

hung in dem Sinne, daß besondere Verhaltens- bzw. Schutzpflichten des Fahrers gegenüber den Insassen entstanden sind.

Dabei kann es sich, wie beim Urteil des BGH vom 28.3.1961²⁸, um ein Vertragsverhältnis handeln. Damals hatte in Wiesbaden ein Detektiv einen Taxi-Unternehmer beauftragt, ihn nach Cannes und von dort wieder zurück bis nach Zürich zu fahren. Auf der Rückfahrt von Cannes geriet das Fahrzeug in den französischen Westalpen von der Fahrbahn ab. Hier wird, weil auch vertragliche Ansprüche in Betracht kommen, die Möglichkeit eines Einflusses der bereits bestehenden Beziehung auf die Anknüpfung (quasi-) deliktischer Haftungsansprüche besonders plastisch.

Häufiger als vertragliche Beziehungen waren in der deutschen Rechtsprechung familiäre. So etwa in der letzten großen Leitentscheidung des BGH vom 7.7.1992²⁹. Der zugrundeliegende Verkehrsunfall ereignete sich in der Türkei. Der 1988 in der BRD geborene Kläger war ebenso wie seine seit 1972 in Deutschland lebenden Eltern türkischer Staatsangehöriger. Er befand sich 1990 mit seinen Eltern in einem von seiner Mutter gesteuerten, in Deutschland zugelassenen und bei einem deutschen Versicherer versicherten Pkw auf einer Urlaubsreise in der Türkei. Bei einem dort von seiner Mutter verschuldeten Verkehrsunfall wurde der Kläger schwer verletzt. Hier lag in Form des Rechtsverhältnisses zwischen Eltern und Kind eine rechtliche Sonderverbindung vor.

Solche Konstellationen lassen sich als „qualifizierter Mitfahrerunfall“ klassifizieren³⁰.

d) Der einfache Mitfahrerunfall

Gegenüber dem qualifizierten zeichnet sich der einfache Mitfahrerunfall dadurch aus, daß eine reine Gefälligkeitsfahrt ohne begleitende rechtlich ausgestaltete Beziehung das „pre-tort-Verhältnis“ der Beteiligten prägt. Entscheidend für diese Abgrenzung zwischen einfachem und qualifiziertem Mitfahrerunfall muß letztendlich sein, ob eine Sonderbeziehung gegeben ist, die infolge des Verkehrsunfalls auch einen nicht deliktischen Anspruch – etwa vertraglicher oder familienrechtlicher Natur – zum Entstehen bringt. Entscheiden kann diese Frage letztlich nur das Statut, dem die fragliche Sonderbeziehung unterliegt.

Ob dieser Unterschied sich bei der Anknüpfung auswirken muß, ist eine andere Frage, die noch zu erörtern sein wird³¹. Jedenfalls aber ist die Klassifikation als einfacher oder qualifizierter Mitfahrerunfall deshalb beson-

²⁸ BGH VersR 1961, 518; vgl. zu dieser Entscheidung unten § 15 III. 1.

²⁹ BGHZ 119, 137; vgl. zu dieser Entscheidung unten § 14 IV. 2. c) ff).

³⁰ Die Differenzierung einfacher oder qualifizierter Mitfahrerunfall findet sich bei Schwimann, ZVR 1978, 161.

³¹ S.u. § 15 V. 2.

ders schwierig, weil in den Sachrechtsordnungen die Grenze zwischen der reinen Gefälligkeitsfahrt, die keinerlei besondere Verhaltens- bzw. Schutzpflichten neben den allgemeinen deliktischen zum Entstehen bringt, und der „qualifizierten“ Gefälligkeitsfahrt, die zumindest eigene Schutzpflichten bewirkt oder schon als Vertragsverhältnis zu bewerten ist, unterschiedlich gezogen sein kann³².

e) Der Reisegruppenunfall

Delikte innerhalb von Reisegesellschaften werden in der Literatur häufiger als Ansatzpunkt dogmatischer Erörterung herangezogen³³. Dabei geht es aber weniger um Straßenverkehrsunfälle als um sonstige unerlaubte Handlungen, etwa Beleidigungen zwischen Teilnehmern der Reise³⁴. Hier gibt die Geschlossenheit der Gruppe und der dadurch zum Ausdruck kommende dauerhaft bestehende soziale Kontakt Anlaß zur Frage nach einer Abweichung von der *lex loci delicti*. Straßenverkehrsunfälle unter Beteiligung ganzer Reisegesellschaften finden sich in der deutschen Rechtsprechung, soweit ersichtlich, nicht, obwohl sie im täglichen Leben nicht selten sind. Binder³⁵ führt als Beispiel an, daß ein französisches Reisebüro Omnibusfahrten ins Ausland veranstaltet und sich dabei in der Schweiz ein schwerer Unfall ereignet, als der Fahrzeuglenker eine Kurve zu schnell durchfahren will. Der Autobus stürzt einen Abhang hinab; die meisten Fahrgäste werden verletzt. Ein ähnlich gelagerter Fall hatte dem schweizerischen BG einmal zur Entscheidung vorgelegen³⁶, nachdem im Jahre 1938 eine französische Staatsangehörige, wohnhaft im Elsaß, an einer Gesellschaftsfahrt teilgenommen hatte, die von einer im Elsaß niedergelassenen Autotransportfirma ausgeführt wurde. Der beklagte Fahrer war ebenfalls französischer Staatsangehöriger. Im Baselland stieß der Gesellschaftskraftwagen auf einem unbewachten Bahnübergang mit einem Motorwagen der Bahn zusammen. Die Rechtsprechung des österreichischen OGH kennt ebenfalls einen vergleichbaren Fall³⁷. Ein Autobus mit österreichischem Kennzeichen war in Ungarn an einem Zusammenstoß mit einem Fahrzeug mit ungarischem Kennzeichen beteiligt. Der Kläger war zur Zeit dieses Unfalles Insasse des genannten Autobusses, der Beklagte dessen Halter.

³² S.u. § 15 V. 3. b) cc) β).

³³ Z.B. *Binder*, *RabelsZ* 20 (1955), 401 ff.

³⁴ Z.B. *Binder*, aaO.

³⁵ AaO.

³⁶ BGE 66 (1940) II, 165.

³⁷ OGH ZfRV 1975, 227 mit Anm. *Schwimann*; der französische Tribunal de grande instance de Chambéry, *Rev.crit.* 1967, 110, hatte einen ähnlich gelagerten Fall zu entscheiden.

Der Reisegruppenunfall unterscheidet sich vom Mitfahrerunfall in vielerlei Hinsicht kaum. Er kann ebenso als einfacher oder qualifizierter auftreten. Interessant wird er aber zum einen, wenn etwa nicht durch Verschulden des Fahrers, sondern eines anderen Mitreisenden die Unfallursache gesetzt wird. Da zwischen den Teilnehmern kein Vertragsverhältnis besteht, stellt sich die Frage, ob man insoweit die Situation wie einen einfachen Mitfahrerunfall sieht. Vor allem aber wird bei einem entsprechenden Unfall in der Regel eine Vielzahl Geschädigter auftreten, so daß sich das Problem der einheitlichen Anknüpfung aller Ansprüche oder Differenzierung nach Anspruchsverhältnissen hier in besonderer Weise aufwerfen wird.

III. Die Typisierung durch territoriale Betrachtung des unfallursächlichen Verhaltens

1. Einführung

Die Lokalisierung des unfallträchtigen Verhaltens erlangt ihre Bedeutung im Rahmen der klassischen Anknüpfung außervertraglicher Haftungsansprüche an die *lex loci delicti commissi*. Dabei verstand die feststehende deutsche herrschende Auffassung bislang unter Tatort jeden Ort, an dem auch nur ein Teil des gesetzlichen Deliktstatbestandes verwirklicht wurde (Ubiquitätsregel)³⁸. Tatort ist sonach sowohl der Handlungsort als auch der Erfolgsort³⁹. Der Ort, an dem sich der Täter bei Begehung der Tat befindet, ist dabei Handlungsort⁴⁰, Erfolgsort derjenige, an dem das unmittelbar betroffene Rechtsgut (Interesse) zur Zeit der Verletzung sich befindet bzw. lokalisiert wird⁴¹.

Dagegen ist unstrittig für das Internationale Deliktsrecht, daß der sog. Schadensort für die Anknüpfung keine Rolle spielt⁴². Das ist der Ort bzw. sind die Orte, wo der Schaden oder die einzelnen Schadensfolgen eingetreten sind bzw. der Schaden behoben wurde. Hierunter fällt etwa der Ort,

³⁸ Stellvertretend für viele *Müko/Kreuzer* Art. 38 Rn. 40; *Dörner*, Jura 1990, 57 (60); ausführlich von *Hein*, Günstigkeitsprinzip.

³⁹ Stellvertretend für viele *Müller*, JZ 1986, 212; *Beitzke*, in: Schadensersatz bei Straßenverkehrsunfällen, S. 161 (167).

⁴⁰ Stellvertretend für alle *Kropholler*, IPR, S. 495; *Müller*, aaO.

⁴¹ Für alle *Kropholler*, aaO, S. 496; *Müller*, aaO.

⁴² Für alle *Müko/Kreuzer*, Art. 38 Rn. 48; *Erman/Hohloch*, 10. Aufl., Art. 40 EGBGB Rn. 25; *Soe/Lüderitz*, Art. 38 Rn. 11; *Staud/von Hoffmann*, Art. 38 EGBGB Rn. 117 mwN; *Kropholler*, IPR, S. 497; *von Hoffmann*, IPR, § 11 Rn. 30; *von Bar*, IPR Bd. 2, Rn. 663; *Beitzke*, JuS 1966, 139 (142); *ders.*, in: Schadensersatz aus Straßenverkehrsunfällen, S. 9 (30); IPG 1983 Nr. 12 (Freiburg), S. 105 Fn. 4; für die Neuregelung in Art. 40 Abs. 1 EGBGB n.F. auch *Junker*, JZ 2000, 477 (482), und von *Hein*, Günstigkeitsprinzip, S. 151, zum Ref 1993 und RegE 1998.