

KERSTIN ROHDE

Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen

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

*Studien zum ausländischen
und internationalen Privatrecht*

232

Mohr Siebeck

Studien zum ausländischen und internationalen Privatrecht

232

Herausgegeben vom

Max-Planck-Institut für ausländisches
und internationales Privatrecht

Direktoren:

Jürgen Basedow, Holger Fleischer und Reinhard Zimmermann



Kerstin Rohde

Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen

Eine rechtsvergleichende Untersuchung nach
deutschem und neuseeländischem Recht

Mohr Siebeck

Kerstin Rohde, geboren 1980; Studium der Rechtswissenschaft in Erlangen; 2006 LL.M.-Studium in Wellington/Neuseeland; 2009 Promotion; seit 2008 Rechtsreferendarin am Oberlandesgericht Nürnberg.

D 29

e-ISBN PDF 978-3-16-151417-3

ISBN 978-3-16-150241-5

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

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

© 2009 Mohr Siebeck Tübingen.

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

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

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Wintersemester 2008/2009 vom Fachbereich Rechtswissenschaften der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg als Dissertation angenommen.

Die Idee einer rechtsvergleichenden Arbeit im Bereich des neuseeländischen Rechts entstand anlässlich meines LL.M.-Studiums in Neuseeland. Mein Aufenthalt an der Victoria University und meine Arbeit im Community Law Centre in Wellington ermöglichten es mir, vor Ort Material zu sammeln und das neuseeländische Recht, vor allem das *Accident Compensation Scheme*, kennenzulernen.

Mein herzlicher Dank gilt meinem Doktorvater Herrn Prof. Dr. Mathias Rohe, der den Anstoß zu diesem Thema gab. Seine Vorlesung hat während des Studiums mein Interesse an der Rechtsvergleichung geweckt. Ich danke insbesondere für die unkomplizierte Betreuung dieser Arbeit und die stets freundliche Bereitschaft zum Gespräch. Sein Interesse und seine Unterstützung sowie die freie Hand, die er mir bei der Umsetzung des Themas ließ, haben wesentlich zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen.

Herrn Prof. Dr. Reinhard Greger danke ich, dass er als Experte auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts das Zweitgutachten erstellt hat.

Ganz besonders danke ich meinen Eltern für ihre Begleitung und großzügige Unterstützung nicht nur während der Erstellung dieser Arbeit, sondern auf meinem gesamten Lebensweg. Sie stehen mir stets verlässlich mit Rat und Tat zur Seite und geben mir Rückhalt. Auch haben sie mir vieles ermöglicht, so unter anderem auch die Promotion und den Aufenthalt in Neuseeland. Auf meinem Bildungsweg vermittelten sie mir das erforderliche Durchhaltevermögen, indem sie mich motivierten, immer an mich glaubten und mir Vertrauen entgegenbrachten.

Für zahlreiche Anregungen, Diskussionen und Ratschläge spreche ich Herrn Dr. Tomer Deutsch meinen ganz herzlichen Dank aus. Er hat mir häufig Sichtweise und Hintergründe eines anderen Rechtssystems aufgezeigt, was für diese rechtsvergleichende Arbeit eine wertvolle Bereicherung war. Ich danke ihm für seine Unterstützung in jeglicher Hinsicht, seine unermüdliche Geduld und Ermunterungen sowie dafür, dass er immer für mich da ist und ein offenes Ohr hat.

Für die freundliche Aufnahme in diese Reihe danke ich Herrn Prof. Dr. Dr. h.c. Jürgen Basedow, LL.M., Direktor des Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationales Privatrecht in Hamburg. Mein Dank gilt zudem Frau Irene Heinrich für die Durchführung einer redaktionellen Durchsicht sowie dem Mohr Siebeck Verlag für die Unterstützung bei der Veröffentlichung der Arbeit.

Der Schmitz-Nüchterlein-Stiftung in Nürnberg danke ich für die Auszeichnung meiner Arbeit mit einem Förderpreis, der mit einem Zuschuss zu den Druckkosten verbunden war.

Selbstverständlich möchte ich auch allen Personen danken, die hier nicht namentlich genannt sind, jedoch in vielfältiger Weise zum Entstehen dieser Arbeit beigetragen haben.

Nürnberg, im Herbst 2009

Kerstin Rohde

Inhaltsübersicht

Einleitung.....	1
-----------------	---

Kapitel 1:

Die Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs im Falle eines Straßenverkehrsunfalls nach deutschem und neuseeländischem Recht	9
---	---

A. Grundlagen des Haftungsrechts in Deutschland und in Neuseeland....	10
B. Anspruchsvoraussetzungen für einen Schadensersatzanspruch aufgrund eines Straßenverkehrsunfalls in Deutschland und in Neuseeland.....	26
C. Würdigung und Vergleich der Anspruchsvoraussetzungen.....	124
D. Ergebnis	147

Kapitel 2:

Umfang und Höhe des Schadensersatzes für durch einen Straßenverkehrsunfall hervorgerufene Schäden nach deutschem und neuseeländischem Recht	152
---	-----

A. Grundlagen des Schadensersatzrechts in Deutschland und in Neuseeland.....	153
B. Schadensersatz bei körperlichen Verletzungen infolge eines Verkehrsunfalls.....	174
C. Schadensersatz für Sachschäden an einem Kraftfahrzeug infolge eines Verkehrsunfalls	228
D. Exkurs: Verkehrsunfälle mit Auslandsbezug.....	266
E. Ergebnis	280

Kapitel 3:

Durchsetzung eines Schadensersatzanspruchs infolge eines Straßenverkehrsunfalls nach deutschem und neuseeländischem Recht.....	283
A. Die Versicherungssysteme zum Ausgleich von Schäden infolge von Verkehrsunfällen in Deutschland und Neuseeland	284
B. Durchsetzung eines Schadensersatzanspruchs infolge eines Verkehrsunfalls im deutschen und neuseeländischen Versicherungssystem.....	313
C. Würdigung des deutschen und des neuseeländischen Versicherungssystems zum Ausgleich von Verkehrsunfallsschäden	350
D. Ergebnis	377
Resümee.....	385
Literaturverzeichnis	399
Register.....	411

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	V
Abkürzungsverzeichnis	XVII
Einleitung	1
Kapitel 1: Die Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs im Falle eines Straßenverkehrsunfalls nach deutschem und neuseeländischem Recht.....	9
A. Grundlagen des Haftungsrechts in Deutschland und in Neuseeland....	10
I. Das deutsche Haftungsrecht	11
1. Verschuldenshaftung	12
2. Gefährdungshaftung.....	13
3. Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz	15
II. Das neuseeländische Haftungsrecht	16
1. <i>Tort Law</i> – Verschuldenshaftung	17
2. <i>Accident Compensation Scheme</i> – Haftungsersetzung durch Versicherungsschutz.....	20
a) Entstehung des <i>Accident Compensation Scheme</i>	21
b) Inhalt des <i>Accident Compensation Scheme</i>	23
III. Fazit.....	25
B. Anspruchsvoraussetzungen für einen Schadensersatzanspruch aufgrund eines Straßenverkehrsunfalls in Deutschland und in Neuseeland.....	26
I. Deutsches Recht	26
1. Schadensersatzanspruch nach dem StVG.....	27
a) Die Halterhaftung gemäß § 7 Abs. 1 StVG	27
aa) Anspruchsgegner: Halter eines Kraftfahrzeugs.....	28

bb) Rechtsgutverletzung	30
cc) Betrieb des Kraftfahrzeugs	31
dd) Schaden	34
ee) Ausschluss der Haftung nach § 7 Abs. 1 StVG	36
i) Höhere Gewalt, § 7 Abs. 2 StVG	37
ii) Schwarzfahrten, § 7 Abs. 3 StVG	39
iii) § 8 StVG	40
ff) Berücksichtigung des Verhaltens des Geschädigten	42
i) § 17 StVG	42
(1) Das Haftungsverhältnis der Unfallbeteiligten gemäß § 17 Abs. 2 StVG	43
(2) Ausschluss der Haftung bei unabwendbarem Ereignis gemäß § 17 Abs. 3 StVG	47
ii) § 9 StVG i.V.m. § 254 BGB	50
(1) Mitwirkung des Geschädigten an der Schadens- entstehung	50
(2) Subjektive Vorwerfbarkeit der Mitwirkung an der Schadensentstehung	53
b) Die Haftung des Kraftfahrzeugführers gemäß § 18 StVG ...	57
aa) Anspruchsvoraussetzungen des Schadensersatzan- spruchs gemäß § 18 Abs. 1 Satz 1 StVG	57
bb) Ausschluss der Haftung des Kraftfahrzeugführers	58
cc) Berücksichtigung des Verhaltens des Geschädigten	61
c) Fazit	62
2. Verschuldenshaftung	65
a) Schadensersatzanspruch gemäß § 823 Abs. 1 BGB	66
aa) Rechtsgutverletzung	66
bb) Kausalität und Zurechnung	69
cc) Rechtswidrigkeit und Verschulden	72
dd) Schaden und Mitverschulden	73
b) Schadensersatzanspruch gemäß § 823 Abs. 2 Satz 1 BGB i.V.m. Schutzgesetz	74
c) Schadensersatzanspruch gemäß § 831 Abs. 1 Satz 1 BGB ..	76
d) Fazit	77
II. Neuseeländisches Recht	79
1. Entschädigungsanspruch nach dem <i>Accident Compensation Scheme</i>	79
a) Anspruchsberechtigter Personenkreis	80
b) Sachlicher Anwendungsbereich des <i>Accident Compen- sation Scheme</i>	82
aa) Vorliegen eines Personenschadens: <i>Personal Injury</i>	82
bb) Der Versicherungsfall: Das Bestehen von <i>Cover</i>	85

I.	Schadensersatz im deutschen Recht	153
1.	Grundsatz der Naturalrestitution und Grundsatz der Totalreparation	155
2.	Schadenskompensation	157
3.	Ersatz für immaterielle Schäden	158
4.	Funktionen des Schadensersatzes.....	159
5.	Mitverschulden und Schadensminderungspflicht	160
6.	Vorteilsausgleichung	160
II.	Schadensersatz im neuseeländischen Recht	162
1.	Leistungen nach dem <i>Accident Compensation Scheme</i>	163
a)	Leistungen	163
b)	Rehabilitationsplan	165
c)	Pflichten des Geschädigten.....	166
2.	Schadensersatz im neuseeländischen <i>Tort Law</i>	167
a)	Kompensatorischer Schadensersatz (<i>Compensatory Damages</i>).....	167
b)	Weitere Arten des Schadensersatzes im <i>Tort Law</i>	170
III.	Fazit.....	172
B.	Schadensersatz bei körperlichen Verletzungen infolge eines Verkehrsunfalls	174
I.	Ersatz der Heilbehandlungskosten	175
1.	Deutsches Recht	175
2.	Neuseeländisches Recht	179
II.	Schadensersatz wegen Vermehrung der Bedürfnisse	182
1.	Deutsches Recht	183
2.	Neuseeländisches Recht	185
III.	Ersatz von Verdienstaussfall	187
1.	Deutsches Recht	187
2.	Neuseeländisches Recht	193
IV.	Ersatz von Leistungen zur beruflichen Rehabilitation	200
1.	Deutsches Recht	200
2.	Neuseeländisches Recht	201
V.	Leistungen im Todesfall	204
1.	Deutsches Recht	204
2.	Neuseeländisches Recht	207
VI.	Schmerzensgeld.....	210
1.	Deutsches Recht	210
2.	Neuseeländisches Recht	215
VII.	Würdigung der Schadensersatzleistungen für Personenschäden aufgrund eines Verkehrsunfalls nach deutschem und neuseeländischem Recht.....	219

C. Schadensersatz für Sachschäden an einem Kraftfahrzeug infolge eines Verkehrsunfalls	228
I. Ersatz der Kosten für die Reparatur bzw. Anschaffung eines Ersatzfahrzeugs	229
1. Deutsches Recht	230
2. Neuseeländisches Recht	240
II. Ersatz von Mietwagenkosten	245
1. Deutsches Recht	246
2. Neuseeländisches Recht	250
III. Ersatz des Nutzungsausfalls eines Kraftfahrzeugs	254
1. Deutsches Recht	254
2. Neuseeländisches Recht	258
IV. Würdigung der Schadensersatzleistungen bei Kraftfahrzeugschäden infolge eines Verkehrsunfalls nach deutschem und neuseeländischem Recht	261
D. Exkurs: Verkehrsunfälle mit Auslandsbezug	266
I. Verkehrsunfall eines Deutschen in Neuseeland	267
1. Verweis auf neuseeländisches Recht	268
2. Verweis auf deutsches Recht	276
II. Verkehrsunfall eines Neuseeländers in Deutschland	277
III. Fazit	278
E. Ergebnis	280

Kapitel 3:

Durchsetzung eines Schadensersatzanspruchs infolge eines Straßenverkehrsunfalls nach deutschem und neuseeländischem Recht	283
---	-----

A. Die Versicherungssysteme zum Ausgleich von Schäden infolge von Verkehrsunfällen in Deutschland und Neuseeland	284
I. Das deutsche Versicherungssystem zum Ausgleich von Verkehrsunfallsschäden	284
1. Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung	284
a) Entwicklung der Versicherungspflicht	285
b) Die Versicherungspflicht des Kraftfahrzeughalters	287
aa) Einschränkung der Privatautonomie	288
bb) Die Versicherungsprämie	290

cc) Beendigung des Versicherungsverhältnisses	292
c) Exkurs: Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge.....	293
2. Freiwillige Kraftfahrtversicherungen	295
a) Versicherung gegen Schäden am Fahrzeug durch eine Kaskoversicherung	295
b) Kraftfahrt-Unfallversicherung	296
3. Sozialversicherung.....	296
II. Das neuseeländische Versicherungssystem zum Ausgleich von Verkehrsunfallschäden	298
1. Das <i>Accident Compensation Scheme</i> zum Ausgleich von unfallbedingten Personenschäden	298
a) Die <i>Accounts</i> zur Finanzierung des <i>Accident Compensation Scheme</i>	299
b) Der <i>Motor Vehicle Account</i> zur Finanzierung der Entschädigungsleistungen für Personenschäden infolge von Straßenverkehrsunfällen.....	302
2. Private Versicherungen zum Ausgleich von Verkehrsunfallschäden in Neuseeland	305
a) Private Versicherung zur Entschädigung von Sachschäden an einem Kraftfahrzeug.....	307
b) Private Zusatzversicherungen zum <i>Accident Compensation Scheme</i>	308
III. Fazit.....	308
B. Durchsetzung eines Schadensersatzanspruchs infolge eines Verkehrsunfalls im deutschen und neuseeländischen Versicherungssystem.....	313
I. Durchsetzung eines Schadensersatzanspruchs im deutschen Versicherungssystem.....	313
1. Inanspruchnahme des Anspruchsgegners.....	313
2. Direktanspruch gegen den Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer	316
3. Entschädigungsfonds zum Ausgleich von Schäden infolge eines Unfalls mit einem nichtversicherten Kraftfahrzeug	321
4. Regress des Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherers	324
5. Exkurs: Unfall mit einem ausländischen Kraftfahrzeug.....	328
II. Durchsetzung eines Entschädigungsanspruchs im neuseeländischen Versicherungssystem.....	329
1. Durchsetzung eines Schadensersatzanspruchs infolge eines Personenschadens	330
a) Antrag bei der <i>Accident Compensation Corporation</i>	331

b)	Entscheidung der <i>Accident Compensation Corporation</i> ...	332
c)	Rechtsweg gegen Entscheidungen der <i>Accident Compensation Corporation</i>	333
d)	Die Rechte des Antragstellers: <i>Code of ACC Claimants' Rights</i>	338
e)	Regress der <i>Accident Compensation Corporation</i>	339
2.	Durchsetzung eines Schadensersatzanspruchs infolge eines Sachschadens	339
III.	Fazit	345
C.	Würdigung des deutschen und des neuseeländischen Versicherungssystems zum Ausgleich von Verkehrsunfallsschäden	350
I.	Private Versicherung versus öffentlich-rechtliches Ausgleichssystem zur Entschädigung von Schäden aufgrund eines Verkehrsunfalls	351
1.	Lastentragung innerhalb der Schadentragungssysteme und soziale Sicherheit	351
2.	Kosten und Dauer der Abwicklung eines Schadensfalls im Rahmen der Versicherungssysteme	357
3.	Friedenstiftende Funktion der Versicherungssysteme	363
II.	Unfallprävention	365
1.	Prävention als Ordnungsaufgabe des Haftungsrechts	366
2.	Präventive Wirkung des Haftungsrechts im Straßenverkehr... ..	367
a)	Verhinderung von Unfällen in einer unfallträchtigen Situation	368
b)	Vorbeugung von Unfällen	369
c)	Zwischenergebnis	372
3.	Negative Beeinflussung des Verhaltens von Straßenverkehrsteilnehmern durch das neuseeländische <i>Accident Compensation Scheme</i>	373
4.	Prävention durch Aufklärungskampagnen	375
D.	Ergebnis	377
	Resümee	385
	Literaturverzeichnis	399
	Register	411

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
A.C.	Law Reports Appeal Cases
ACC	Accident Compensation Corporation
	Accident Compensation Commission
AcP	Archiv für die civilistische Praxis
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
AG	Amtsgericht
AIA 1998	Accident Insurance Act 1998
AKB	Allgemeiner Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung
A.L.A.	Application for a Legal Appeal (Israel)
Ala. L. Rev.	Alabama Law Review
All E.R.	All England Law Reports
A.L.R.	Argus Law Reports
Alta. L. Rev.	Alberta Law Review
Am. J. Comp. L.	The American Journal of Comparative Law
AMG	Arzneimittelgesetz
ANZ InsCas	Australian and New Zealand Insurance Cases
App.Cas.	Appeal Cases
ARCIA 1992	Accident Rehabilitation and Compensation Insurance Act 1992
ARCIC	Accident Rehabilitation and Compensation Insurance Corporation
Art.	Artikel
Asp. M.C.	Aspinall's Maritime Cases
AtomG	Atomgesetz
Auckland ULR	Auckland University Law Review
AuslPflVG	Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger
BAK	Blutalkoholkonzentration
B.C.L. Rev.	Boston College Law Review
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
Bing NC	Bingham's New Cases
BJagdG	Bundesjagdgesetz
BSG	Bundessozialgericht

BT-Dr	Bundestag-Drucksache
CA	Court of Appeal
Cal.L. Rev.	California Law Review
Ch.D.	Law Reports, Chancery Division
cl	clause
C.L.R.	Commonwealth Law Reports
C.L.Y.	Current Law Year Book
Co	Company
Comm. L. W. Rev.	Common Law World Review
Cornell L. Rev.	Cornell Law Review
C.P.D.	Law Reports, Common Pleas Division
DAR	Deutsches Autorecht
DC	District Court
D.L.R.	Dominion Law Reports
DM	Deutsche Mark
EFZG	Entgeltfortzahlungsgesetz
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche
E.R.	English Reports
ERNZ	Employment Reports of New Zealand
EUR	Euro
e.V.	eingetragener Verein
Eval. Rev.	Evaluation Review
Exch.	Exchequer Reports
f./ff.	folgende/fortfolgende
Fn.	Fußnote
Fortham L. Rev.	Fortham Law Review
GdV	Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft
GenTG	Gentechnikgesetz
GG	Grundgesetz
Hag.Adm.	Haggard's Admiralty Reports
Harv. L. Rev.	Harvard Law Review
HC	High Court
Health Econ.	Journal of Health Economics
Health L. Rev.	Health Law Review
HK	Handkommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch
HL	House of Lords
hM	Herrschende Meinung
HPfIG	Haftpflichtgesetz
Ind. L. Rev.	Indiana Law Review
Int. I.L.R.	International Insurance Law Review
Int'l & Comp. L. Q.	International and Comparative Law Quarterly
Int'l Law.	The International Lawyer
IPRax	Praxis des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts
IPRCA 2001	Injury Prevention, Rehabilitation, and Compensation Act 2001
IRLE	International Review of Law and Economics
i.V.m.	in Verbindung mit
J	Judge
JA	Juristische Arbeitsblätter
J.L. & Econ.	Journal of Law & Economics

J. Legal Med.	Journal of Legal Medicine
J. Legal Stud.	Journal of Legal Studies
JPIL	Journal of Personal Injury Law
JRI	Journal of Risk and Insurance
JuS	Juristische Schulung
JW	Juristische Wochenschrift
JZ	Juristenzeitung
K.B.	King's Bench
KfzPflVV	Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung
KG	Kammergericht
km/h	Kilometer pro Stunde
krit.	kritisch
LBC	London Borough Council
LG	Landgericht
LGR	New South Wales Local Government Reports
Lloyd's Rep.	Lloyd's List Law Reports
L.Q.R.	Law Quarterly Review
L.R.	Law Reports
Ltd	Limited
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
Md. L. Rev.	Maryland Law Review
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht
Melb. U. L. Rev.	Melbourne University Law Review
Mich. L. Rev.	Michigan Law Review
Miss. L. J.	Mississippi Law Journal
Missouri L. Rev.	Missouri Law Review
Modern L. Rev.	Modern Law Review
mph	Miles Per Hour
MüKo	Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch
M.V.R.	Motor Vehicle Reports
No.	Number
Nr.	Nummer
NJW	Neue juristische Wochenschrift
NJW-RR	Neue juristische Wochenschrift Rechtsprechungs- Report
NSWLR	New South Wales Law Reports
NZ	New Zealand
NZ\$	New Zealand Dollar
NZAR	New Zealand Administrative Reports
NZc	New Zealand Cent
NZFLR	New Zealand Family Law Reports
NZLJ	New Zealand Law Journal
NZLR	New Zealand Law Reports
N.Z.L.Rev.	New Zealand Law Review
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
OLG	Oberlandesgericht
Osgoode Hall L. J.	Osgoode Hall Law Journal
O.R.	Ontario Reports
Ottawa L. Rev.	Ottawa Law Review

P.	Law Reports, Probate, Divorce and Admiralty Division
para	paragraph
PC	Privy Council
P.C.	Law Reports, Privy Council
P.D.	Law Reports, Probate Division
PfIVG	Pflichtversicherungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
ProdHaftG	Produkthaftungsgesetz
Q.B.	Queen's Bench
Q.B.D.	Queen's Bench Division
r+s	Recht und Schaden
RabelsZ	Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht
reg	regulations
RGBL	Reichsgesetzblatt
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
Rn.	Randnummer
R.T.R.	Road Traffic Reports
s / ss	Section / Sections
S.	Seite
SARS	South Australian State Report
S.C.	Sessions Cases
S.C.R.	Supreme Court Reports (New South Wales)
SGb	Zeitschrift Sozialgerichtsbarkeit
SGB	Sozialgesetzbuch
S.L.T.	Scots Law Times
Stan. L. Rev.	Stanford Law Review
StGB	Strafgesetzbuch
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
Suffolk U. L. Rev.	Suffolk University Law Review
Sw.	Swabey's Admiralty Reports
u.a.	und andere
UCLA L. Rev.	University of California Los Angeles Law Review
U. Chicago L. Rev.	University of Chicago Law Review
U. Haw. L. Rev.	University of Hawaii Law Review
UmweltHG	Umwelthaftungsgesetz
U.K.	United Kingdom
U. Miami L. Rev.	University of Miami Law Review
U. Toronto L. J.	University of Toronto Law Journal
v	versus
v.	von
VAG	Versicherungsaufsichtsgesetz
Val. U. L. Rev.	Valparaiso University Law Review
v.Chr.	vor Christus
VerBAV	Veröffentlichungen des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen

VersR	Zeitschrift für Versicherungsrecht, Haftungs- und Schadensrecht
Vgl./vgl.	Vergleiche/vergleiche
VOEntschFonds	Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen
VSSR	Vierteljahresschrift für Sozialrecht
VUWLR	Victoria University of Wellington Law Review
VVG	Versicherungsvertragsgesetz
Washburn L.J.	Washburn Law Journal
W.L.R.	Weekly Law Reports
W.R.	Weekly Reporter
W.Rob.	William Robinson's Admiralty Reports
W.W.R.	Western Weekly Reports
Yale L.J.	Yale Law Journal
ZfV	Zeitschrift für Versicherungswesen
zfs	Zeitschrift für Schadensrecht
ZIAS	Zeitschrift für ausländisches und internationales Arbeits- und Sozialrecht
ZPO	Zivilprozessordnung
ZRP	Zeitschrift für Rechtspolitik
ZSR	Zeitschrift für Schweizerisches Recht
ZVersWiss	Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft
ZVglRWiss	Zeitschrift für Vergleichende Rechtswissenschaft

Einleitung

Nahezu alle Bereiche des menschlichen Lebens sind heutzutage erheblich von den Errungenschaften des technischen Fortschritts geprägt und werden auch in Zukunft durch die permanente Weiterentwicklung technischer Innovationen beeinflusst werden. So ermöglicht der Einsatz von Maschinen in der Produktion die Herstellung einer großen Anzahl von Gütern in einem kurzen Zeitraum und zu niedrigen Preisen. Auch Computer nehmen inzwischen eine zentrale Stellung im menschlichen Leben ein, tragen zur Vereinfachung und Beschleunigung von Bearbeitungsprozessen im Alltag bei und ersetzen zum Teil sogar völlig die menschliche Tätigkeit. Eine weitere, bedeutsame Errungenschaft des technischen Fortschritts war die Entwicklung von durch Motorenkraft angetriebenen Kraftfahrzeugen, die in der modernen Gesellschaft ein hohes Maß an Mobilität und Flexibilität schufen. Während bis zum 18. Jahrhundert nur eine langsame Fortbewegung zu Pferd und Kutsche möglich war, wurden die Mobilität der Menschen und die Geschwindigkeit der Fortbewegung durch die Erfindung der Eisenbahn als Fortbewegungsmittel in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gesteigert. Die Mobilität und vor allem Flexibilität fanden jedoch bei Benutzung der Eisenbahn als Fortbewegungsmittel ihre Grenzen durch Fahrpläne und die Koppelung der Eisenbahn an ein Schienennetz. Die Erfindung und der Gebrauch eines Kraftfahrzeugs ermöglichte erstmals eine schnelle Fortbewegung entsprechend den Bedürfnissen des Einzelnen und damit neben erweiterter Beweglichkeit auch ein hohes Maß an Eigenständigkeit. Heutzutage ist der Gebrauch von Kraftfahrzeugen aus dem menschlichen Leben kaum mehr wegzudenken. Ein weit ausgebautes Straßennetz verknüpft die Lebensbereiche der Menschen, so dass die Teilnahme am Straßenverkehr eine entscheidende Rolle im Lebensstil unserer heutigen Gesellschaft spielt. Diese ist geprägt von der Notwendigkeit von Mobilität und Flexibilität, sei es im beruflichen Bereich auf dem Weg zur Arbeit, unter Umständen sogar in eine andere Stadt, oder im Bereich der alltäglichen Aktivitäten, Freizeitaktivitäten und Urlaubsreisen. Auch im wirtschaftlichen Bereich ist der Güterverkehr auf den Straßen ein elementarer Bestandteil des wirtschaftlichen Lebens, indem Waren von einem Ort zu einem anderen Ort transportiert werden. Die Gesellschaft profitiert daher in allen Bereichen des menschlichen Lebens von der Mobilität und

Flexibilität, die durch die Teilnahme am Straßenverkehr ermöglicht werden.

Der technische Fortschritt brachte jedoch nicht nur Vorteile, insbesondere erhöhte Produktivität, Beschleunigung und Vereinfachung sowie Mobilität und Flexibilität mit sich, sondern schuf auch eine Reihe neuer Gefahren, die sich in Unfällen in allen Bereichen des menschlichen Lebens realisieren. Ein Unfall ist ein plötzlich eintretendes, von außen kommendes Ereignis, das unfreiwillig einen Personen- oder Sachschaden verursacht. Korrespondierend mit dem Einfluss des technischen Fortschritts auf das menschliche Leben sind Unfälle und daraus resultierende Schäden in nahezu allen Bereichen des menschlichen Lebens eine alltägliche Erscheinung, sei es im Haushalt, bei der Arbeit, beim Sport und bei anderen Freizeitaktivitäten oder bei der Fortbewegung. Infolge der Gefahren des technischen Fortschritts leben wir daher in einem „Zeitalter der Unfälle“¹. Eine große Unfallquelle im alltäglichen Leben ist aufgrund der Geschwindigkeit und der häufig plötzlichen Änderung der Situation der motorisierte Straßenverkehr. Straßenverkehrsunfälle sind daher in den meisten Ländern zu einem Massenphänomen geworden. Unter einem Straßenverkehrsunfall wird ein plötzlich eintretendes Ereignis verstanden, das ungewollt zu einem Personen- oder Sachschaden führt und an dem mindestens ein Kraftfahrzeug derart beteiligt ist, dass sich die typischen Gefahren des motorisierten Straßenverkehrs verwirklichen. Im Jahr 2007 haben sich in Deutschland 2.294.591 polizeilich erfasste Straßenverkehrsunfälle ereignet, bei denen 436.474 Menschen verletzt und 4.970 Menschen sogar getötet wurden.² In Neuseeland führten im Jahr 2006 Straßenverkehrsunfälle zur Verletzung von 15.174 Menschen sowie zum Tod von 391 Menschen,³ wobei die genaue Zahl aller Straßenverkehrsunfälle unklar ist, da nur Unfälle mit Personenschaden polizeilich zu melden und statistisch erfasst sind. Die Tragweite von Straßenverkehrsunfällen zeigt sich bei der Betrachtung der durch einen Unfall hervorgerufenen Schäden, die regelmäßig nicht durch die unmittelbar Unfallbeteiligten auszugleichen sind, sondern die die Volkswirtschaft als Ganzes, insbesondere Versicherungssysteme, zu tragen hat, was bei Sachschäden in Form von Reparatur und Produktion neuer Fahrzeuge und bei Personenschäden in Form von Ersatz der medizinischen Kosten und einer Entschädigung für Ausfälle und Einbußen erfolgt.⁴ Verkehrsun-

¹ v. Hippel in: Fleming/Hellner/v. Hippel, S. 40 (40).

² Statistisches Bundesamt Deutschland, Pressemitteilung Nr. 071 vom 25.02.2008.

³ Ministry of Transport, Annual Statistics 2006 – Motor Vehicle Crashes in New Zealand, S. 17.

⁴ Kötz/Wagner, Rn. 48 ff.

fälle sind daher in einem modernen Industriestaat ein Problem mit erheblicher sozialer und wirtschaftlicher Relevanz.⁵

Um die Vorteile des Straßenverkehrs genießen zu können, wird das aus der Teilnahme am Straßenverkehr resultierende Risiko des Eintritts von Verkehrsunfällen von der Gesellschaft als notwendiges Übel in Kauf genommen. Denn bei Ausübung von Tätigkeiten in Gefahrenbereichen kann es keine absolute Sicherheit geben. Eine absolute Sicherheit im Gefahrenbereich des Straßenverkehrs und eine damit verbundene gänzliche Beseitigung von Straßenverkehrsunfällen wären nur möglich, wenn der motorisierte Straßenverkehr allgemein verboten wäre. Dies ist jedoch für die Gesellschaft angesichts der Mobilität und Flexibilität, die durch den Straßenverkehr ermöglicht werden und die eine bedeutende Stellung im alltäglichen Leben einnehmen, ein zu hoher Preis.⁶ Die Gesellschaft gesteht daher grundsätzlich einen gewissen Grad an Verantwortung für Straßenverkehrsunfälle ein als Gegenstück dazu, dass sie von den Vorteilen des Straßenverkehrs trotz dessen Gefahrträchtigkeit profitiert. Dies spiegelt sich im Unfallschadensrecht wider, das durch die gesellschaftlichen Wertungen mitgeprägt wird.⁷ Angesichts der Vielzahl von Unfällen in allen Bereichen des menschlichen Lebens, nimmt das Unfallschadensrecht in unserer Gesellschaft eine zentrale Bedeutung ein. Da ein vollständiger Schutz vor Schäden in Gefahrenbereichen grundsätzlich nicht möglich ist, ist es Aufgabe des Gesetzgebers, den Ausgleich von Schäden bzw. zumindest eine angemessene Entschädigung für eingetretene Schäden zu gewährleisten. Denn die Schaffung einer Unfallgefahr und des damit verbundenen Schadensrisikos ist nur um den Preis in Kauf zu nehmen, dass die Entschädigung gesichert ist. Seit mehr als 60 Jahren entspringt ein großer Teil aller Schadensersatzklagen den Straßenverkehrsunfällen, so dass Straßenverkehrsunfälle nicht nur eine hohe Relevanz im sozialen und wirtschaftlichen Bereich, sondern auch im Bereich des Rechts haben. Rechtlich wirkt ein Straßenverkehrsunfall insbesondere die Fragen auf, wer für einen Verkehrsunfall und den dadurch hervorgerufenen Schaden verantwortlich ist, in welchem Umfang und in welcher Höhe ein Schadensersatzanspruch des Unfallgeschädigten besteht sowie durch wen und in welcher Weise der eingetretene Schaden abzuwickeln und auszugleichen ist. Die Regelung und Gewährleistung des Ausgleichs von Verkehrsunfallsschäden nimmt daher eine zentrale Bedeutung im Aufgabenbereich jeder modernen Rechtsordnung ein.⁸

⁵ Kötz in: Fleming/Hellner/v. Hippel, S. 7.

⁶ Vgl. Atiyah, *Damages Lottery*, S. 166; Calabresi, 78 (1965) Harv. L. Rev. 713 (716 ff.).

⁷ Vgl. Wussow-Kürschner, *Unfallhaftpflichtrecht*, Kap. 1, Rn. 1.

⁸ Atiyah, *Damages Lottery*, S. 97 f.

Der deutsche und der neuseeländische Gesetzgeber haben zum Zwecke der Regulierung von Verkehrsunfallsschäden sehr unterschiedliche Systeme gewählt. Im deutschen Recht wurde das traditionelle Haftungsrecht speziell im Bereich der Straßenverkehrsunfälle durch eine Kombination von Gefährdungshaftung und einer gesetzlichen Pflicht zum Abschluss einer privaten Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für alle Kraftfahrzeughalter ergänzt. Damit wurde es einem Verkehrsunfallgeschädigten ermöglicht, unter erleichterten Bedingungen einen Schadensersatzanspruch zu begründen. Zugleich wurde die Durchsetzbarkeit eines Schadensersatzanspruchs infolge eines Verkehrsunfalls gesichert, ohne den infolge eines Unfalls Schadensersatzpflichtigen existenzbedrohenden Haftungsrisiken auszusetzen, da die Abwicklung von Verkehrsunfallsschäden in der Regel über den Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer des haftungsrechtlich Schadensersatzpflichtigen erfolgt. Der neuseeländische Gesetzgeber auf der anderen Seite hat zur Abwicklung der Entschädigung für Personenschäden, die durch Unfälle aller Art hervorgerufen werden, im Jahre 1974 ein öffentlich-rechtliches Entschädigungssystem, das *Accident Compensation Scheme*, geschaffen, das bis heute fortbesteht und im Bereich der unfallbedingten Personenschäden in Form einer sozialstaatlich geprägten Volksunfallversicherung völlig das klassische Haftungsrecht, das *Tort Law*, ersetzt. Dieser vollständige Ersatz des Haftungsrechts durch das *Accident Compensation Scheme* als staatliches Entschädigungssystem stellt eine weltweit einmalige Erscheinung im Hinblick auf die Reformierung des Unfallschadensrechts dar, die in keinem anderen Staat der Welt in einem vergleichbaren Umfang durchgeführt wurde. Neuseeland – der kleine Inselstaat im südlichen Pazifik mit seinen rund vier Millionen Einwohnern, der in der Sprache seiner Ureinwohner, der Maori, lautmalerisch *Aotearoa* (Land der langen weißen Wolke) genannt wird und der weltweit berühmt ist für seine landschaftliche Schönheit und seine unvergleichbar vielfältige und einzigartige Flora und Fauna – war zwar zunächst seit 1840 lediglich eine Kolonie Großbritanniens, das in der *Treaty of Waitangi* Souveränität über Neuseeland und die Maori erlangte, entwickelte sich jedoch schnell vom Kolonialstaat zum Wohlfahrtsstaat, indem es eine große Freude an sozialen Reformen im Bereich der Rentenversicherung, kostenfreier öffentlicher Schulen und der Steuer- und Sozialgesetzgebung zeigte. Am 25. November 1947 erlangte Neuseeland durch die Ratifizierung des *Statute of Westminster* volle staatliche Souveränität gegenüber Großbritannien. Auch das *Accident Compensation Scheme* ist ein Resultat der Offenheit des neuseeländischen Gesetzgebers gegenüber Reformen und hat als umfassendes, einmaliges Entschädigungssystem für Personenschäden infolge von Unfällen aller Art ein Zeichen in der Rechtswissenschaft gesetzt, indem es allen Unfallgeschädigten kostenlose medizinische Behandlung, Rehabilitations-

maßnahmen und Entschädigung für Unfallfolgen gewährt, ohne dass die Geschädigten gegen den Unfallgegner im Wege eines Schadensersatzprozesses vorgehen müssen. Wie Cineasten mit Neuseeland Peter Jackson's Verfilmung des Romans „Herr der Ringe“ von J.R.R. Tolkien verbinden, so assoziiert die Rechtswissenschaft daher mit Neuseeland das *Accident Compensation Scheme*. Das *Accident Compensation Scheme* findet grundsätzlich im Bereich der Straßenverkehrsunfälle als klassische Unfallkategorie Anwendung, gewährt jedoch nur Ersatz für Personenschäden. Für den Ersatz eines Sachschadens am Unfallfahrzeug muss ein Geschädigter daher nach den klassischen Regeln des neuseeländischen *Tort Law*, das als Relikt der Kolonialherrschaft Großbritanniens weitgehend mit dem britischen *Tort Law* übereinstimmt, gegen den Unfallgegner vorgehen. Der Abschluss einer privaten Haftpflichtversicherung ist dabei dem Einzelnen überlassen. Die Unterscheidung von Personen- und Sachschäden prägt daher das neuseeländische Recht entscheidend mit Blick auf die Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen.

Vor diesem Hintergrund bilden die Systeme zur Haftung und Entschädigung bei Straßenverkehrsunfällen in Deutschland und Neuseeland einen interessanten Ausgangspunkt zur Untersuchung der Frage, welche Möglichkeiten ein Gesetzgeber hat, um auf die Tatsache zu reagieren, dass er zum einen Tätigkeiten in Gefahrenbereichen, wie die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr, erlaubt, weil dies für das gesellschaftliche Leben förderlich und daher von der Gesellschaft erwünscht ist, und er zum anderen auch die Entschädigung für den Fall sicherstellen muss, dass sich das diesen erlaubten Tätigkeiten innewohnende Gefahrenrisiko verwirklicht, weil auch die Schadenskompensation infolge der sozialen und wirtschaftlichen Folgen von Schadensfällen ein Bedürfnis der Gesellschaft ist. Beim Vergleich des deutschen und des neuseeländischen Rechts im Bereich der Haftung und Kompensation von Straßenverkehrsunfällen handelt es sich insbesondere nicht um einen klassischen Vergleich zwischen dem *Civil Law*, das in Kontinentaleuropa vorherrschend ist, und dem *Common Law*, das die Rechtsordnungen im angloamerikanischen Bereich und auch in Neuseeland prägt. Gegenstand des Vergleichs ist daher nicht lediglich eine Rechtsordnung, die im Wesentlichen auf kodifiziertem Recht basiert, und einer Rechtsordnung, die entscheidend von der Rechtsprechung und damit dem Fallrecht geprägt ist. Dies ist insbesondere deshalb der Fall, weil das durch das Fallrecht geprägte, nicht kodifizierte *Tort Law* in Neuseeland im Bereich der unfallbedingten Personenschäden durch das *Accident Compensation Scheme* völlig ersetzt wurde. Dieses ist umfassend und abschließend im *Injury Prevention, Rehabilitation, and Compensation Act 2001* geregelt und stellt daher kodifiziertes Recht dar, das in seiner speziellen Ausgestaltung in Form detaillierter Regelungen hinsichtlich der Voraussetzungen,

des Umfangs und der Abwicklung der Entschädigung bei durch einen Unfall hervorgerufenen Personenschäden noch weiter geht als das gesetzlich festgeschriebene Haftungsrecht in Deutschland. Beim Vergleich des deutschen und des neuseeländischen Rechts im Bereich der Haftung und Kompensation bei Straßenverkehrsunfällen handelt es sich daher vielmehr um einen Vergleich unterschiedlicher Mechanismen zum Schadensausgleich, die grundsätzlich im Wesentlichen mit der Gewährleistung des Schutzes der Unfallbeteiligten gleiche Ziele verfolgen, jedoch in ihrer Ausgestaltung unterschiedliche Schwerpunkte setzen. Das deutsche System ist speziell auf den Gefahrenbereich des Straßenverkehrs zugeschnitten und bietet daher ein Ausgleichssystem für alle Schäden, die infolge eines Straßenverkehrsunfalls hervorgerufen werden, während das neuseeländische System ein allumfassendes Entschädigungssystem für Personenschäden aufgrund von Unfällen aller Art darstellt, das jedoch Sachschäden ausklammert.

Zur Untersuchung des deutschen und des neuseeländischen Systems hinsichtlich der Haftung bei Straßenverkehrsunfällen und der Kompensation der durch einen Verkehrsunfall hervorgerufenen Schäden werden im Folgenden die Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs, der Umfang und die Höhe von Entschädigungsleistungen sowie die Durchsetzbarkeit eines Schadensersatzanspruchs bzw. die Abwicklung eines Schadensfalls nach beiden Rechtsordnungen betrachtet und vergleichend gegenübergestellt. Dabei sollen insbesondere die Vor- und Nachteile beider Systeme sowie die Auswirkungen eines Straßenverkehrsunfalls für die Unfallbeteiligten eines Verkehrsunfalls herausgearbeitet werden, um die Frage zu beantworten, ob Bedarf für eine Änderung der bestehenden Regelungen in Deutschland und Neuseeland besteht. Im Zentrum der Untersuchung stehen dabei die unmittelbar Unfallbeteiligten sowie die zur Schadensregulierung von Verkehrsunfällen vorhandenen Versicherungssysteme.

Zunächst werden im ersten Kapitel die Voraussetzungen eines Schadensersatzanspruchs infolge eines Verkehrsunfalls nach deutschem und neuseeländischem Recht untersucht. Dabei wird im Rahmen des deutschen Rechts das Augenmerk auf Schadensersatzansprüche aufgrund Verschuldenshaftung und Gefährdungshaftung gegen den Unfallgegner und den gegnerischen Kraftfahrzeughalter gerichtet. Im Rahmen des neuseeländischen Rechts bilden Entschädigungsansprüche nach dem *Accident Compensation Scheme* gegen die *Accident Compensation Corporation* und Schadensersatzansprüche nach dem *Tort Law* gegen den Unfallgegner den Gegenstand der Untersuchung. Außer Acht bleiben sollen in diesem Zusammenhang insbesondere Fragen der Produkthaftung, so zum Beispiel die Haftung des Fahrzeugherstellers wegen eines fehlerhaften Fahrzeugs. Durch den Vergleich der Voraussetzungen der verschiedenen Schadensersatzansprüche soll der Schwierigkeitsgrad der Begründung dieser Ansprü-

che für einen Verkehrsunfallgeschädigten festgestellt werden, wobei insbesondere die Kriterien der Beachtlichkeit des Verhaltens der Unfallbeteiligten sowie die Beweissituation im Rahmen der verschiedenen Schadenersatzansprüche Berücksichtigung finden.

Sodann werden im zweiten Kapitel Umfang und Höhe des Ersatzes der durch einen Verkehrsunfall hervorgerufenen Schäden untersucht. In diesem Zusammenhang bilden lediglich typische Schäden infolge eines Straßenverkehrsunfalls, wie unter anderem Heilbehandlungskosten und Verdienstaufschlag im Falle der Verletzung einer Person sowie Reparatur- und Mietwagenkosten bei Beschädigung des Unfallfahrzeugs, den Gegenstand der Untersuchung. Insbesondere Schäden, die über die Verletzung der Unfallbeteiligten und die Beschädigung der Unfallfahrzeuge hinausgehen, werden ausgeklammert. Der Vergleich der Entschädigungsleistungen nach dem deutschen und dem neuseeländischen Recht bildet die Grundlage für eine Bewertung, welches Haftungssystem für einen Unfallgeschädigten hinsichtlich des Schadenersatzes günstiger ist, da gerade Umfang und Höhe der Schadenersatzleistungen aus Sicht eines Unfallgeschädigten entscheidendes Kriterium für die Qualität eines Entschädigungssystems sind. Infolge der stetig zunehmenden Mobilität wird hierbei auch der Blick auf den Schadensausgleich bei Unfällen mit internationalem Bezug gerichtet. Im Mittelpunkt der Untersuchung der Schadenersatzleistungen steht eine Gegenüberstellung zwischen pauschalierten Entschädigungsleistungen und Schadenersatz, der auf einen vollständigen Ausgleich aller eingetretenen Schäden abzielt.

Diese Gegenüberstellung hat auch Bedeutung für das dritte Kapitel, in dem die Durchsetzung eines Schadenersatzanspruchs bzw. die Abwicklung eines Schadensfalls innerhalb des deutschen und des neuseeländischen Systems untersucht werden sollen. Hierbei liegt der Schwerpunkt auf der Abwicklung von Schadensfällen über Versicherungssysteme, da Schäden infolge von Verkehrsunfällen in der Praxis regelmäßig nicht durch die Unfallbeteiligten direkt reguliert werden, sondern durch zu diesem Zwecke abgeschlossene bzw. bestehende Versicherungen. In diesem Zusammenhang soll das Augenmerk insbesondere auf die deutsche Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung sowie das neuseeländische *Accident Compensation Scheme* und private Versicherungen in Neuseeland zum Ausgleich von Sachschäden an Kraftfahrzeugen gerichtet werden. Die Versicherungssysteme sollen sodann hinsichtlich ihrer Effizienz und Kosten bei der Abwicklung von Schadensfällen sowie hinsichtlich ihrer Finanzierung und Lastenverteilung untersucht werden, wobei im Zentrum eine Gegenüberstellung vom öffentlich-rechtlichen *Accident Compensation Scheme* und privaten Versicherungen steht. Zudem wird überprüft, ob das deutsche und das neuseeländische System die soziale Sicherheit der Un-