

## **Frontalaufprall in Liegesitzhaltung. Medizinische und rechtliche Aspekte**

**Gerhard Möllhoff**

Institut für Rechtsmedizin der Universität Heidelberg, Voßstr. 2, D-6900 Heidelberg 1,  
Bundesrepublik Deutschland

### **Head-on Collision in the Reclining-Sitting Position. Medical and Legal Aspects**

**Summary.** An account is given of a head-on collision involving a sleeping female who was a front-seat passenger in a sitting-reclining position and who was not wearing a safety belt. Biomechanical, clinical and radiological findings are reported (longitudinal fracture at the L3, vertebral compressions, intervertebral disc lesions, vertebral arch lacerations and incomplete paraparesis from L2 distally. In the course of several lawsuits leading up to the Federal Supreme Court, two judgments were pronounced that outline the legal obligations of the driver towards sleeping front-seat passengers. In this case, there was a conviction on account of “neglect.” A district (LG) and an appellate court (OLG) acknowledged the liability of the driver for injury to person and property damages. The fact that he had not awakened the women passenger to draw her attention to the necessity of fastening the safety belt in a sitting position and in this way giving her the opportunity to make her own responsible decision was considered as “at least contributory” towards the damages sustained in the accident. The settlements regarding the private insurance liability are also derived from these rulings.

**Key words:** Traumatology, head-on collision – Head-on collision, incomplete paraplegia – Legal duties of the driver towards passengers not protected by a safety belt

**Zusammenfassung.** Es wird über einen Verkehrsunfall mit Frontalaufprall in Liegesitzhaltung bei einer schlafenden, nicht gurtgesicherten Beifahrerin berichtet. Biomechanische, klinische und röntgenologische Feststellung (Längsfraktur bei L3, Wirbelkompressionen, Bandscheibenschäden, Bogenabrisse und inkomplette Paraparese ab L2 nach distal) werden mitgeteilt. Im Zuge mehrerer Rechtsstreite bis zum BGH ergingen zwei Urteile, die die Rechtsverpflichtungen des Fahrers gegenüber schlafenden Beifahrern umreißen; in diesem Falle erfolgte Verurteilung wegen „Unterlassung“, ein LG

und ein OLG nahmen Leistungspflicht des Fahrers für Personen- und Sachschäden an. Die Tatsache, daß er es unterlassen hatte, die Beifahrerin zu wecken, sie auf die Notwendigkeit der Anlegung des Gurtes in Sitzposition hinzuweisen und ihr somit die Möglichkeit einer verantwortlichen Eigenentscheidung zu geben, wurde als „mindestens mitwirkend adäquat“ für die bei dem Unfall eingetretenen Schädigungen angesehen. Aus diesen Rechtssätzen resultieren auch die Entscheidungen über die Leistungsverpflichtung der privaten Assekuranz.

**Schlüsselwörter:** Traumatologie, Anschnallpflicht – unterlassene Aufklärung schlafender Beifahrer

Verkehrsunfälle mit Frontalaufprall in Liegesitzhaltung ohne Gurtsicherung treten sehr selten auf, man findet ähnliche, aber nicht identische Geschehensabläufe gelegentlich bei Zusammenstößen von Krankentransportwagen mit entgegenkommenden Fahrzeugen; die Patienten sind hier jedoch stets mit speziellen Gurten fixiert und flach auf bodenverankerten Tragen gelagert. Der vorgestellte Unfallhergang und der Krankheitsverlauf haben wegen ihrer Besonderheiten in biomechanischer Hinsicht (axiales Longitudinaltrauma) und der aus den Traumafolgen sich ergebenden gerichtlichen Entscheidungen überindividuelle Bedeutung. Im Verlauf mehrerer Rechtsstreite wurden u. a. die Aufklärungspflicht eines Fahrers vor dem Transport eines liegend schlafenden Beifahrers klar definiert, Verschuldensfragen und Übernahmeverpflichtungen von Behandlungsaufwendungen zwischen gesetzlichen Krankenkassen und Institutionen der privaten Unfallversicherung geregelt (LG Mannheim, OLG Karlsruhe).<sup>1</sup>

## Unfallhergang

Nach den staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen kam es am 22.08.1981 morgens auf einer route nationale in der Region Metz, bei guten Sicht- und Wetterverhältnissen, zwischen zwei Personenkraftwagen zu einer Frontalkollision. Die Fahrtgeschwindigkeiten wurden mit 30 und 40 km/h eingeschätzt. Der von einem deutschen Studenten gesteuerte Pkw, Fiat, wie auch der von einem Franzosen benutzte Pkw, VW Golf, wiesen vorn rechts Blechschäden, Lampendefekte und Verziehungen der Vorderachse auf, beide Fahrer waren angegurtet, Kopfstützen waren nicht vorhanden. Im deutschen Pkw befand sich die damals 21jährige Frau A.B., nicht gurtgesichert, liegend, schlafend, auf dem nach rückwärts umgeklappten Beifahrersitz, mit Füßen in Fahrtrichtung.

*Auswertung* nach den polizeilichen Feststellungen, Fotos und Zeugenaussagen: Der Anprall traf die auf dem Rücken flach aufliegende Beifahrerin mit leichter Rechtsbetonung in Longitudinalrichtung. Die Kollisionsenergie ist nicht exakt zu bestimmen; sie dürfte sich aus beiden Fahrgeschwindigkeiten und der Masse beider Fahrzeuge nur grob abschätzen lassen. Der Tief- und Festpunkt der Lagerung bei Frau A.B. befand sich, nach Stellung des Sitzes und der Rückbank, im Gesäßbereich, der Oberkörper war etwas erhöht, beide Beine lagen locker auf, sie wiesen im Fuß-, Knie- und Hüftbereich nur leichte Stauchungen und minimale

<sup>1</sup> Herrn Rechtsanwalt D. T. Gabel, Heidelberg, sind wir für mehrfache Falldiskussionen verbunden. Herrn Prof. Dr. med. V. Paeslack danken wir für die Überlassung seiner Rö.-Verlaufsserien

Hämatome auf. Die Stoßenergie hatte offenbar die Lendenwirbelsäule in Längsrichtung mit Rechtsseitenbetonung getroffen und hierzu korrelierten die klinischen und röntgenologischen Befunde.

## Medizinische Erhebungen und Krankheitsverlauf

Nach dem Unfall wurde die Geschädigte in die Chirurgische Abteilung der Klinik M. verbracht, dort fand man eine Längsfraktur des 3. LWK und Gefügestörungen der Wirbel L2–4 (Retroluxation L3, Vorder- und Oberkantenfragmente L3 bei Kompressionsbruch); man führte eine dorsale Spondylodese mit zwei Platten durch, die jeweils mit 5 langen Schrauben in den LWK L1–5 fixiert wurden. Organneurologisch lag eine inkomplette linksbetonte Paraplegie unterhalb L1 vor. Wenige Tage später erfolgte Verlegung in die Orthopädische Univ.-Klinik H. Bei geringer klinischer Befundbesserung entschloß man sich nach 6 Wochen zur Vornahme der Metallentfernung bei einigermaßen guter knöcherner Konsolidierung; es verblieb eine schlaaffe Paraparese beiderseits mit ausgeprägten Sensibilitätsstörungen ab L4 nach distal zu bei intermittierender Blasenosphinkterschwäche und gelegentlicher Stuhlinkontinenz. Eine Myelographie ergab einen Stop in Höhe des 1. und 2. LWK. Computerbilder ließen zudem eine Längsfraktur des 3. LWK, eine Fraktur des rechten hinteren Bogens sowie Abspaltungen der Wirbelhinterkante nach dorsal und ventral zu erkennen; der 2. und 3. LWK waren höhengemindert, die Bandscheibe bei L1/2 komprimierte den Durabereich. Am 26. 4. 1982 wurde das vorgefallene Bandscheibenmaterial L1/2 entfernt und eine corticospangöse Spanplastik nach Verblockung von L1 und 2 vorgenommen. Postoperativ kam es zu einer ausgedehnten Blutung, die jedoch beherrscht werden konnte.

Die *eigenen Untersuchungen* ergaben eine inkomplette Paraparese unterhalb von L1 mit mäßigen Funktionsschwächen der Mm. iliopsoas, der Adduktorengruppe links, leichte Bewegungseinbußen im Bereich des linken Hüft- und Kniegelenks bei endgradiger Behinderung der Unterschenkelstreckung, Sensibilitätsstörungen in den Segmenten L2 beiderseits und L3 links, sowie eine Bauchwandschwäche links, Blasen- und Mastdarmfunktionen o. B. In psychopathologischer Hinsicht fanden sich keine Auffälligkeiten, die Patientin war außerordentlich leistungszugewandt, sie arbeitete aktiv in der Medicothérapie mit. Die MdE wurde mit 55 v.H. eingeschätzt. Schmerzensgeldansprüche wurden, entsprechend den Kriterien des Rechts der französischen Assekuranz diskutiert, die Beeinträchtigungen der „persönlichen Integrität“ wurden mit Ziffer 6, „bedeutend“, eingestuft. Ein Spätschaden ist offengelassen worden.

Die Geschädigte hat das Studium an einer Fachhochschule nach einjähriger Pause fortgesetzt, sie steht z.Zt. im 7. Fachsemester und wird die Ausbildung voraussichtlich in einem halben Jahr beenden.

## Rechtliche Aspekte

Allgemeine Vorbemerkungen zur „Gurtpflicht“ der Beifahrer [1]: Die 7. Verordnung zur Änderung der StVO vom 06.07.1984 (BGBl I S. 889) hat die Vorschriften über den Sicherheitsgurt erweitert und in wesentlichen Teilen dahingehend ergänzt, daß Rückhaltesysteme sowohl auf den Vorder- wie Hintersitzen aller Personenkraftwagen (wie auch der LKW bis 2,8 t) anzuwenden sind. Vorsätzliche und fahrlässige Versäumnisse sind Ordnungswidrigkeiten i. S. des § 24 StVG. Bei festgestellten Verstößen ist ein Verwarnungsgeld von DM 40,00 zu erheben [2]. Die Bußgeldbewehrung gilt ohne Unterschied für Fahrer und Beifahrer.

Sonderregelungen bestehen für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, sie sind von der üblichen Gurtanlegepflicht deswegen ausgenommen, weil die fabrikmäßig eingebauten Sicherheitssysteme für ihre anatomischen Verhältnisse unangemessen sind; es wird aber erwartet, daß die Erziehungsberechtigten für geeigneten Schutz mit speziellen Gurten Sorge tragen. Die Ansprüche und Erwartungen des Gesetzgebers finden ihre Begründung in der Fürsorge- und Aufsichtspflicht der Eltern; die Garantenstellung beinhaltet Gefahrenabwehr und risikobezogene Vorausschau. Kinder können bekanntlich noch nicht vorwerfbar handeln [3]. Nach § 14 OWiG kann der Personensorgeberechtigte aber auch selbst dann zur Verantwortung gezogen werden, wenn diese Prämisse bei einem anderen Beteiligten entfiel. Bei Jugendlichen zwischen dem 14. und 18. Lebensjahr gelten grundsätzlich gleiche rechtliche Bewertungen, indessen sind hier einerseits die Hinführung zu selbständigem verantwortungsbewußtem Handeln [4], andererseits die individuellen Einsichtsfähigkeiten und die Zumutbarkeit elterlichen Vorgehens bei jugendlichen Beifahrern zu bedenken.

Bei Ehegatten ist [5] sicherlich ebenfalls von einer Garantenstellung auszugehen, die sich aus § 1353 Abs. 1 BGB in mannigfacher Weise herleiten läßt, jedoch wird man diese Verpflichtung, bei Würdigung der individuellen Rechte der Partner, nicht überdehnen dürfen und hieraus keine Verpflichtung für den Bereich des Straßenverkehrsrechts ableiten können, zumal in Hinblick auf die Stellung der Ordnungswidrigkeiten im Rahmen der Rechtssystematik, andererseits aber auch unter Beachtung der Tatsache, daß Teilnahme am Straßenverkehr ohne Gurt nur eine abstrakte, wenn auch sicherlich verschärfte potentielle Gefahrensituation beinhaltet (Verhältnismäßigkeitsgrundsatz).

Die Situation des gewerbsmäßig tätigen Kraftfahrers (Busfahrer etc.) ist unter den Gesichtspunkten der vertraglichen Verpflichtung des Transportunternehmers, der Garantenpflicht, der Zumutbarkeit wie auch der Fürsorgekomponente zu prüfen, sie wird für Taxifahrer anders auszulegen sein, als für den Fahrer eines Behindertenfahrzeugs, der Schulkinder befördert.

Keine Ordnungswidrigkeit i. S. des § 14 OWiG (Mittäter- und Gehilfenschaft) ergibt sich für den Fahrer, wenn er sich gegenüber einem Beifahrer in der Frage der Gurtanlegung nicht durchsetzen kann. Verzichtet der Mitfahrende *vorsätzlich* auf den Schutz des Gurtes, so ist dem Fahrer kein wesentlicher Tatbeitrag anzulasten, hier ist in aller Regel keine Fahrlässigkeit zu belegen, ganz abgesehen davon, daß hierzu auch noch eine Prüfung der Zumutbarkeit erfolgen müßte [6]. Die eigene Verantwortung des Beifahrers steht in Ansehung des Opportunitätsgrundsatzes (§ 47 OWiG) und der Zumutbarkeitsregelung i. S. des § 53 OWiG im Vordergrund. Strafrechtliche Ahndung wird den Fahrer somit nur bei gegebener Garantenstellung (z. B. bei Kinderbeförderung) treffen können.

Die Frage nach der Fürsorgepflicht eines Kraftfahrers für einen liegend schlafenden Beifahrers stellte sich u. W. erstmals in der Rechtsprechung anhand dieses Falles.

### **Sachverhalt**

Im ersten Rechtsstreit klagte eine Institution der gesetzlichen Krankenversicherung gegen den Fahrer des Pkw und dessen Haftpflichtversicherung wegen

Schadenersatz für Leistungen, die zugunsten der Versicherten A.B., einer damals 21jährigen Studentin, in Höhe von rund 120000 DM erbracht worden waren. Es wurde als erwiesen angesehen, daß der 23jährige Fahrer (Student) und die Studentin in dessen Pkw am 22.8.1981 gemeinsam die Fahrt in den Urlaub angetreten hatten; beide waren an diesem Tage angeschnallt gefahren. Sie parkten nachts auf einem straßennahen Ruheplatz, klappten die Rücklehnen der Sitze soweit herab, bis sie mit der Rückbank fast eine Ebene bildeten, Tiefpunkt war der Becken- und Gesäßbereich, und legten dann darauf ihre Schlafsäcke. Am folgenden Tage, gegen 04.00 Uhr früh, erwachte der Fahrer, er richte seinen Sitz auf und fuhr, ohne seine Freundin zu wecken, ab. Nach glattem Passieren der französischen Grenze kam es dann in der Nähe von M. zu einem Frontalzusammenstoß mit einem Pkw, dessen Fahrer die vorfahrtsberechtigten Straße vorschriftswidrig zu kreuzen versuchte. Beide Wagen stießen mit den rechten Vorderseiten zusammen, es entstand ein schwerer Personen- und Sachschaden. Der zweite Unfallbeteiligte, ein französischer Staatsbürger, stand unter erheblicher Alkoholeinwirkung (BAK zum Entnahmezeitpunkt: 2,15‰); er wurde von einem französischen Gericht inzwischen wegen fahrlässiger Straßenverkehrsgefährdung rechtskräftig verurteilt.

### **Gerichtliche Verfahren**

Im Zuge des 1. Verfahrens stützte eine gesetzliche Krankenkasse als Klägerin ihren Anspruch auf unerlaubte Handlung und machte geltend, daß der beklagte deutsche Kraftfahrer den Unfall zumindest mitverschuldet habe, weil er nicht rechtzeitig auf das ihm die Fahrbahn schneidende Fahrzeug reagiert habe. Bei gebotener und möglicher Sorgfalt habe er in der sich anbahnenden Unfallsituation abbremsen können und müssen, er sei jedoch unaufmerksam gewesen; dies ergebe sich daraus, daß die Straßensituation dort übersichtlich gewesen sei, und zudem habe nur ein ganz schwacher Verkehr geherrscht. Im weiteren stützte die Klägerin den Anspruch darauf, daß der Beklagte die Studentin nicht morgens, vor Antritt der Weiterfahrt, geweckt habe; sie habe also insbesondere nicht wahrnehmen können, daß er die Reise fortgesetzt habe; ihre schweren Verletzungen seien darauf zurückzuführen, daß sie im Augenblick des Unfalls fest schlafend im Wagen gelegen und nicht gesichert gewesen sei. Die Beklagten führten aus, daß den „französischen Unfallverursacher“ die Alleinschuld treffe, von einer unzureichenden Wachsamkeit und einem verminderten Reaktionsvermögen könne nicht die Rede sein, der stark alkoholisierte Fahrer habe unvorhersehbar gehandelt und ganz abrupt eine Kursänderung vorgenommen. Im übrigen habe der Student Frau A.B., als sie beim Anfahren kurz aufgewacht sei, gesagt, sie könne weiterschlafen. Hieraus sei herzuleiten, daß die Beifahrerin den Beginn der Weiterreise registriert habe; wenn sie gleichwohl keine Schutzmaßnahmen für sich getroffen habe, so müsse sie dies selbst vertreten. Jedenfalls habe sie es auch verabsäumt, für einen solchen Fall vorab einschlägige Absprachen zu treffen. Im übrigen sei die Frage, ob es erlaubt sei, im Liegen zu fahren oder nicht, allein nach französischem Recht zu beurteilen. Da es in diesem Rechtskreis keine Bestimmungen über den Transport schlafender

Personen gebe, entfalle jede Haftungsgrundlage. Das einschlägige ausländische Recht kenne keine Belehrungspflicht des Fahrers für Beifahrer hinsichtlich der Anschnallpflicht. Der Sicherheitsgurt sei spezifisch für Gefahren beim Sitzen, zur Vermeidung von Kopf- und Extremitätenverletzungen geschaffen, solche Gefahren seien jedoch im Liegen nicht zu erwarten, hier bestehe insoweit generell eine geringe Risikoexposition. Das LG Mannheim gelangte in seinem Urteil [7] zu der Überzeugung, daß es dahinstehen könne, ob den beklagten Fahrer am Unfallgeschehen zumindest eine Mitschuld treffe oder nicht; er hafte ohnehin nach § 823 Abs. I BGB für den geltendgemachten Anspruch (Schadenersatzpflicht aus unerlaubter Handlung), weil er es schuldhaft unterlassen habe, die Geschädigte vor der Weiterfahrt zu wecken und ihr Gelegenheit zu geben, ordnungsgemäß Platz zu nehmen und sich anzuschnallen. Diese Unterlassung habe vorhersehbar und vermeidbar die schwere Gesundheitsschädigung der Frau A.B. zur Folge gehabt. Es bestehe weiterhin kein Zweifel daran, daß für die Beurteilung der aufgezeigten Verpflichtung deutsches Recht zur Anwendung kommen müsse, einmal, weil Schädiger und Geschädigte deutsche Staatsbürger seien und es hier nicht um einen Verstoß gegen verkehrsrechtliche Verhaltensnormen gehe, bei denen stets das Recht des Handlungsortes gelte [8]. Im übrigen bestehe in Frankreich seit 1973 Anschnallpflicht, ähnlich der in § 21a Abs. I StVO getroffenen Regelung; hier gehe es jedoch um eine deliktrechtliche Frage, die vom Straßenverkehrsrecht zu differenzieren bleibe. Die Kammer bejahte die Leistungspflicht des Beklagten wegen Unterlassung für die Personen- und Sachschäden. Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung des BGH sei, nach dem Beweis des ersten Anscheins, das Nichttragen eines Gurtes bei Frontalzusammenstößen, Auffahrunfällen und beim Herausschleudern von Personen zumindest als Mitursache für den konkreten Schaden bei Kopf- und Extremitätenschäden zu vermuten [9]. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kenne diese Gegebenheiten und handele entsprechend; auch die beiden Studenten, Prozeßbeteiligte, hätten am ersten Fahrttage diesem Gebot entsprochen. Zwar sei jeder, Fahrer und Beifahrer, insoweit für sich selbst verantwortlich, er müsse also grundsätzlich selbst eigenständig entscheiden, ob er den Gurt anlege oder nicht [10]. Eigenverantwortlich handeln könne jedoch nur der, dem die reale Situation *bewußt* sei, in der er sich befinde. Bei einem Schläfer könne von einer Entscheidungsfreiheit jedoch nicht die Rede sein, daher müsse man davon ausgehen, daß ein Schlafender zu wecken sei, um ihm Gelegenheit zu einer klaren Sachbewertung zu geben. Eben dies sei aber hier nicht geschehen. Im Liegen hätte ein Angurten unter den gegebenen Verhältnissen (handelsübliches Rückhaltesystem) seine Sicherungsfunktion nicht erfüllen können. Der Anschnallpflicht sei aber auch ein Liegender nicht enthoben, der Schädigungshergang belege die besondere Exposition solcher Personen. Der ungesicherte Liegendtransport sei offenbar zumindest ebenso gefährlich, wie die Benutzung eines Pkw auf dem Vordersitz ohne Angurtung, auch Krankentransportunternehmen sicherten daher ihre Patienten durch spezielle Gurtsysteme. Ein Mitverschulden der Geschädigten wurde verneint, es sei nicht erkennbar, wie sie in der gegebenen Situation, im Schlaf, unter Ausschalten des Bewußtseins, für ihre eigene Sicherheit hätte sorgen können. Nach allem wurde eine Haftung des beklagten Fahrers gem. § 823 Abs. 1 BGB dem Grunde nach

bejaht, sein Unterlassen wurde als zumindest adäquat mitursächlich für die beim Unfall eingetretenen Schädigungen der Frau A.B. angesehen [11]. Die Haftung der Privathaftpflichtversicherung erfolgte aus § 3 Nr. 1 Pflichtversicherungsgesetz. Die Entscheidung über die Höhe des Anspruchs und die Kosten wurde offengelassen.

Das OLG Karlsruhe [7] wies die Berufung der Beklagten gegen das Teil- und Grundurteil des LG Mannheim zurück, den Beklagten wurden als Gesamtschuldner die Kosten des Berufungsverfahrens auferlegt. In den Entscheidungsgründen wurde die Rechtsauffassung des LG in allen Einzelheiten bestätigt. Als unstrittig wurde angesehen, daß die Geschädigte beim Zusammenstoß in waagerechter Richtung nach vorn katapultiert worden sei, der eingetretene Verrenkungs- und Stauchungsbruch der Wirbelsäule stelle sich bei diesem Bewegungsablauf als geradezu typische Verletzungsfolge dar. Gegen die Wahrscheinlichkeit gleichschwerer Verletzung bei einem Unfall in sitzender Position, angegurtet, spreche die Tatsache, daß der Fahrer und der andere Unfallbeteiligte bei angelegten Rückhaltesystemen ohne Schäden davongekommen seien. Das Landgericht habe den Zahlungsantrag zu Recht dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und auch die begehrte Festsetzung im Wege des Teilurteils uneingeschränkt getroffen. Die Berufung wurde als „rechtsirrtümlich“ mit Kostenfolge als unbegründet zurückgewiesen.

Der BGH hat, mit Beschluß vom 23. 04. 1985, nachdem die Revision von der Beklagten zurückgenommen wurde, dieses Rechtsmittel unter Auferlegung der Revisionskosten (§§ 566, 515 Abs. 3 ZPO) für verlustig erklärt [7].

## Literatur

1. Allgemeine Verwaltungs-Vorschrift vom 06. 07. 1984, BANZ S 6941 zur Änderung der Allg Verw Vorschrift für die Erteilung einer Verwarnung vom 12. 06. 1975 (BK BI S 342)
2. § 56 Abs 2 OWiG: Bei Verweigerung kann Bußgeldbescheid erteilt werden, im Einspruchsverfahren können Gerichte nach § 17 OWiG die Höhe der Geldbuße bestimmen
3. §§ 1226 Abs 1, 1631 Abs 1 BGB; § 14 Abs 3 OWiG; § 3 Satz 1 JGG
4. § 1226 Abs 2 BGB
5. Bouska W (1984) Deutsches Autorecht 53:265–269
6. Göhler, Ordnungswidrigkeitengesetz. 7. Aufl Rdnr 3 zu § 14 OWiG; BGH 31, 301 u. a. mit der Frage, ob der Täter, auf dessen Handlung sich die Beteiligung bezieht, selbst vorsätzlich handelt
7. Rechtskräftige Urteile des LG Mannheim vom 15. 9. 1983 (AZ 3-0-3-83) und des OLG Karlsruhe vom 3. 10. 1984 (AZ 1 U 292/83/308/83); Beschluß des BGH vom 23. 4. 1985 (AZ VI RZ 205 (84))
8. § 1 Verordnung über die Rechtsanwendung bei Schädigung dt. Staatsangehöriger außerhalb des Bundesgebietes, abgedr in: Palandt, Kommentar zum BGB 41. Aufl S 2145. Anmerkungen 1 und 2b zu Art 12 EGBGB
9. Palandt, aaO, Anm 3a zu § 254 BGB mwNw
10. Gramer (1977) Straßenverkehrsrecht (Bd I, 2. Aufl) Rdn 36 zu § 21a StVO und Geigel „Der Haftpflichtprozeß“ 18. Aufl 27. Kap Rdn 640
11. Hinsichtlich der Mitverantwortlichkeit des alkoholisierten Kraftfahrers wurde auf § 830 BGB, Palandt, aaO Anm 4 verwiesen

Eingegangen am 1. August 1985