



JURISTISCHE FAKULTÄT



UNIVERSITÄT
HEIDELBERG
ZUKUNFT
SEIT 1386

Zusammenfassung der Dissertation mit dem Titel

„Die Diskussion über die „Verkehrsauffassung“ im ungarischen Sachenrecht seit der Spätpandektistik“

Dissertation vorgelegt von Nóra Szabó

Erstgutachter: Prof. Dr. Christian Baldus

Zweitgutachter: Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Lajos Vékás

Institut für geschichtliche Rechtswissenschaft

In der Dissertation wird die sogenannte „Verkehrsauffassung“ in Verbindung mit dem Sachbegriff im ungarischen Recht untersucht. Es wird angestrebt, zu den Fragen nach Wurzeln, nach dem Eingang ins Sachenrecht sowie nach den möglichen Funktionen und Tauglichkeit der „Verkehrsauffassung“ in diesem Gebiet einen Beitrag zu leisten.

Die „Verkehrsauffassung“ ist heute im Zusammenhang mit dem jeweiligen sachenrechtlichen Rechtsstoff Deutschlands, Österreichs und Ungarns zweifellos vorhanden. Ferner decken sich weitgehend die konkreten Anwendungsbereiche der Rechtsfigur bezogen auf die drei genannten Sachenrechte. An dieser Tatsache ändert der Umstand nichts, dass quer durch die verschiedenen Rechtsprachen ein ziemlich breites Spektrum an unterschiedlichen Ausdrücken für die untersuchte Kategorie verwendet wird. Auf den ersten Blick fällt die Diversität in der Terminologie auf, und zwar auch innerhalb einer und derselben Rechtsordnung. Das dadurch erfasste Phänomen wird heute am häufigsten mit den Begriffen „Verkehrsauffassung“ und „Verkehrsanschauung“ bezeichnet. Im deutschsprachigen Raum werden nach herrschender Lehre beide Termini gleichbedeutend, ohne inhaltliche Unterschiede verwendet. Bezüglich dieser Praxis sind keine Bedenken ersichtlich, die etwa eine Abweichung begründen oder benötigen. So werden die beiden Begriffe auch für die vorliegende Arbeit als lediglich sprachlich-stilistische Variante für ein und dieselbe Kategorie betrachtet und dementsprechend wird von ihnen im Folgenden abwechselnd Gebrauch gemacht. Ein weiteres Synonym stellt der Begriff der „Verkehrssitte“ dar.

Die ungarische Rechtsprache weicht (jedenfalls auf der sprachlichen Ebene) davon leicht ab und bezeichnet die entsprechenden Erscheinungen mit den Begriffen „közfelfogás“ oder „közvélekedés“, „közmegítelés“, die etwa als „öffentliche Auffassung/Meinung/Beurteilung“ oder „Auffassung/Meinung/Beurteilung der Öffentlichkeit“ ins Deutsche übersetzt werden können. Inhaltlich wird unter den ungarischen Begriffen eine den deutschen Begriffen entsprechende Auffassung des Verkehrs(kreises) verstanden. Trotz Uneinheitlichkeit auf der begrifflichen Ebene wird heute substantiell grundsätzlich dieselbe Erscheinung beschrieben. Jedenfalls handelt es sich um weitgehend ähnliche Kategorien.

Die „Verkehrsauffassung“ ist keine speziell für das Sachenrecht erfundene und keinesfalls eine nur dem Sachenrecht eigene Kategorie. Konkretisierungsbedürftige Formeln wie die „Verkehrsauffassung“ haben ihren Ursprung (und legitimen Platz) meist in Gebieten des Handels- und Schuldrechts, wo den Gestaltungsmöglichkeiten der beteiligten Parteien ihrem Willen gemäß weitgehend Raum gelassen wird. Hingegen bedürfen sie im Sachenrecht bezüglich ihrer Legitimität und Garantien fundierter Erklärungen.

Die eigentlichen, klassischen Anwendungsgebiete der „Verkehrsauffassung“ sind also das Handelsrecht und das Schuldrecht. Hier wird sie neben verwandten Kategorien im Zusammenhang mit den Rechtsgeschäften, d.h. mit den speziellen Handelsgeschäften sowie den Rechtsgeschäften im Allgemeinen herangezogen.

Historisch betrachtet findet man der „Verkehrsauffassung“ mehr oder weniger entsprechende Kategorien und zugleich mit den heutigen in vielen Hinsichten ähnliche Probleme zuerst eindeutig im Handelsrecht. Dies ist wenig verwunderlich. Erstens wegen der traditionell großen Bedeutung der Übungen, Gewohnheiten und auch des Gewohnheitsrechts in diesem Rechtsgebiet. Zweitens wegen der (in Deutschland und Ungarn der privatrechtlichen vorangehenden) einheitlichen Kodifikation auf diesem Gebiet, die häufig eben die Gewohnheiten umfasste, nicht selten mithilfe einer allgemeinen Formel, die auf die konkreten Inhalte zurückverwies.

Auch zur späteren Entwicklung des weitgehend übereinstimmenden Verständnisses der „Verkehrsauffassung“ in den drei Ländern Deutschland, Österreich und Ungarn hat die einheitliche Geltung des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs von 1861 (Deutscher Bund, Kaiserreich Österreich) oder sein unmittelbarer Einfluss (Königreich Ungarn)

beigetragen. Denn durch die Existenz der genannten handelsrechtlichen Kategorien war die Problematik, die später auch in anderen Bereichen explizit mit dem Begriff der „Verkehrsauffassung“ ihren Ausdruck fand, im Kern allen drei Rechtsordnungen bereits spätestens seit dem 19. Jahrhundert bekannt.

Diese zunächst überwiegend handelsrechtliche Bedeutung der (alternativen Kategorien oder Vorformen der) „Verkehrsauffassung“ erlangte dann anhand verwandter Strukturen, Anknüpfungspunkte und Parallelen allmählich auch bei den nicht handelsspezifischen Geschäften Bedeutung. Dieser hat zunächst das deutsche Bürgerliche Gesetzbuch – z.T. der Gesetzestext selbst oder dessen Auslegung – Rechnung getragen. Für das österreichische Allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch erfolgte eine solche Überarbeitung durch seine Pandektisierung. Anlässlich der Neukodifizierung des ungarischen Zivilgesetzbuches hat sich die Konzeption einer sog. monistischen Kodifikation durchgesetzt, d.h. es wurde endgültig gegen ein eigenständiges Handelsgesetzbuch entschieden. Damit ist das gesamte Vertragsrecht (mit allgemeinen Regeln und typischen Handelsverträgen) Regelungsgegenstand einer einheitlichen Privatrechtskodifikation. Die aus dem ungarischen Handelsgesetzbuch von 1875 stammenden (ursprünglich rein handelsrechtlichen) Wendungen wurden auch in das neue ZGB von 2013 übernommen.

Im Privatrecht scheint der bedeutendste Anwendungsbereich der „Verkehrsauffassung“ das Schuldrecht zu sein. Hier hat sie neben anderen Faktoren als Konkretisierung und Beurteilungsmaßstab in mehreren Hinsichten Bedeutung. In der Rechtsgeschäftslehre kommt der „Verkehrsauffassung“ in allen drei Rechtsordnungen bei der Auslegung von Willenserklärungen und Verträgen eine wichtige Rolle zu. Im deutschen Recht wird sie ferner beim Eigenschaftsirrthum als Maßstab herangezogen. Darüber hinaus ist die „Verkehrsauffassung“ als gesetzlich normierter Teil einer der wohl charakteristischsten Generalklauseln im BGB zu beachten, nämlich die Art und Weise der Bewirkung von Leistungen.

Heute ist von der „Verkehrsauffassung“ schließlich auch in zahlreichen weiteren Rechtsgebieten die Rede. Sie ist in den drei Rechtsordnungen mittlerweile eine weitgehend bekannte und vielfältig verwendete Erscheinung. Sie kommt u.a. im Firmen-, Wettbewerbs-, Lebensmittel- und Verbraucherrecht, im Bau- und Umweltrecht, im Betreuungsrecht, Urheber- und Markenrecht, im allgemeinen Persönlichkeitsrecht aber auch im Strafrecht vor. Im Sachenrecht wird neben den in der vorliegenden Arbeit behandelten Bereichen auch bezüglich der Frage des Vorliegens der tatsächlichen Sachherrschaft beim Besitz auf die „Verkehrsauffassung“ abgestellt.

Gesetzgeber, Rechtsprechung und Lehre der drei Rechtsordnungen bedienen sich der „Verkehrsauffassung“ bezüglich des jeweiligen Sachenrechts unterschiedlich häufig. Überdies wird ihr selbst bei parallelen Anwendungsbereichen öfters unterschiedlicher Stellenwert zugesprochen. Dadurch ist es auf den ersten Blick nicht immer offensichtlich, dass die „Verkehrsauffassung“ für das jeweilige Problem überhaupt herangezogen wird. Während man ihr im deutschen Privatrecht bereits vor dem BGB begegnet und ihr seither tendenziell immer größeres Gewicht beigemessen wird, sodass sie heute in mehreren Zusammenhängen als Selbstverständlichkeit herangezogen wird, findet man sie im österreichischen Privatrecht erst nach den Teilnovellen zum ABGB von 1914, 1915 und 1916. Seitdem kennt das ABGB die „Verkehrsauffassung“ durchaus, sie wird jedoch im Vergleich zum deutschen Recht nach wie vor wesentlich seltener herangezogen. Im ungarischen Privatrecht schließlich bedarf es tieferer Forschungen, bis man ihr überhaupt auf die Spur kommt, doch dann ist sie – wenngleich im technischen Sinne sehr sporadisch – auch hier präsent.

Die Punkte der genannten Sachenrechte, an denen die „Verkehrsauffassung“ als maßgebender Beurteilungsfaktor ausdrücklich genannt wird, decken sich nicht komplett. Die ungarische und

österreichische Lehre und Rechtsprechung verwenden die Konstruktion dennoch meistens in Anlehnung an die Erkenntnisse der deutschen Rechtswissenschaft, d.h. die Hauptanwendungsbereiche decken sich weitgehend. Bei den Unterschieden spielen hingegen nicht zuletzt die den drei Privatrechten ursprünglich zugrunde gelegten (verschiedenen) Systemansätze eine entscheidende Rolle.

Bei der ersten Betrachtung scheint demnach nicht nur der Begriffsgebrauch uneinheitlich zu sein, sondern scheinen die behandelten Rechtsordnungen auch hinsichtlich der Häufigkeit von Heranziehen, Breite und Gewicht der „Verkehrsauffassung“ gewisse Unterschiede zu zeigen.

Sobald aber im Bereich des Sachenrechts auf die „Verkehrsauffassung“ abgestellt wird, finden sich in den drei Rechtsordnungen bemerkenswerte Parallelen oder gerade Übereinstimmungen. Manche von ihnen scheinen zudem dermaßen wichtig zu sein, dass sie nähere Untersuchungen erfordern. In Anbetracht dieser Kernpunkte erscheinen schließlich auch die oben genannten Abweichungen in neuem Licht. Es stellt sich nämlich die Frage: Wenn es auf der einen Seite schon einmal so gewichtige Ähnlichkeiten gibt, warum dann die Unterschiede überhaupt, welche Gründe haben sie, was haben sie zu bedeuten?

Folgt man der äußeren Systematik der Gesetzbücher, muss man nicht lange suchen, um die ersten Stellen zu finden, die auf die „Verkehrsauffassung“ abstellen. Bereits bei den jeweiligen Begriffsbestimmungen der Sache im rechtlichen Sinne in den § 90 BGB, § 285 ABGB und § 4: 14 des neuen Zivilgesetzbuchs (§ 94 des alten Zivilgesetzbuchs) wird die „Verkehrsauffassung“ zur Erläuterung der Tatbestandsmerkmale der meistens knappen gesetzlichen Legaldefinitionen zur Hilfe gerufen. In diesem Zusammenhang kommt der „Verkehrsauffassung“ dann sogar unter mehreren Aspekten Bedeutung zu.

Namentlich geht es hierbei um die Bestimmung des Sachbegriffs im rechtlichen Sinne und entsprechend die Folgeprobleme der genauen Beschaffenheit von Sachen – wie etwa die Merkmale der „Körperlichkeit“, ihre Zusammenhänge und Abgrenzungen. Denn sobald das Kriterium der körperlichen Existenz als Grundlage des Sachbegriffes aufgestellt wird, bedarf es sofort einer Konkretisierung. Dieser Bereich bildet den Schwerpunkt der vorliegenden Arbeit.

Auf die „Verkehrsauffassung“ wird also in Ungarn, Deutschland und Österreich im Zusammenhang mit dem Sachbegriff abgestellt. Wie bereits erwähnt erfolgt die Bezugnahme nicht immer an gleichem Punkt und auf identische Weise, die „Verkehrsauffassung“ kommt mit unterschiedlicher Häufigkeit vor und wird unterschiedlich eingehend behandelt. Spuren sind dennoch innerhalb des untersuchten Rahmens überall zu finden.

Heute kann man die genannten Privatrechte trotz vielen Unterschiede als miteinander verwandte Rechtsordnungen betrachten – insbesondere in Abgrenzung von dem sog. romani(sti)schen Rechtskreis. Die geschichtliche Entwicklung und die Wirkungen der drei Privatrechte aufeinander können diesen Ausgangspunkt bekräftigen, worauf in der vorliegenden Arbeit noch detailliert eingegangen wird.

In diesem Zusammenhang ist die Feststellung, dass die Ähnlichkeiten und Parallelen der drei Rechtsordnungen hinsichtlich der „Verkehrsauffassung“ im Sachenrecht heute überwiegen, aus dem folgenden Grund bemerkenswert. Gewöhnlich werden die genannten Rechte gegenwärtig zu einem Rechtskreis gezählt, nämlich dem deutschen. In der Tat weisen die hier behandelten Privatrechtsordnungen viele bedeutsame Gemeinsamkeiten auf. Diese beziehen sich zum Teil sogar auf das zugrundeliegende System. Dabei haben Deutschlands, Österreichs und Ungarns Privatrecht auf der anderen Seite verschiedene Traditionen. Ihre Systembildungen verliefen lange Zeit durch unterschiedliche Strömungen beeinflusst anhand unterschiedlicher Linien, deren Ergebnisse sich in den jeweiligen ersten Kodifikationen oder gegebenenfalls durch die Verzögerung einer solchen auch deutlich gezeigt haben. Dabei sind nicht zuletzt die folgerichtigen Einstellungen zu außergesetzlichen Beurteilungsfaktoren, insbesondere zu

Gewohnheitsrecht und richterlicher Rechtsetzung oder Rechtsfortbildung, zu unterstreichen. Diese Linien waren (und sind) voneinander nicht gänzlich isoliert, sondern voller Einflüsse und Überschneidungen.

Eine wichtige Grundlage bei dem vorgenommenen Vergleich stellt insbesondere die Pandektistik, die Wissenschaft des romanistischen deutschen Privatrechts des 19. Jahrhunderts dar, die auf dem untersuchten Gebiet besonders von Bedeutung war. Die Pandektistik erlangte in den drei Rechtsordnungen auf unterschiedlichen Wegen Bedeutung.

In der deutschen Rechtswissenschaft wird das Problem sowohl zeitlich am frühesten als auch in der Breite am intensivsten diskutiert. Die strenge Trennung innerhalb des Vermögensrechts zwischen Schuld- und Sachenrecht, die das deutsche System prägt, und die entsprechende Festlegung des Begriffs der Sache im rechtlichen Sinne als körperlichen Gegenstand (sog. enger Sachbegriff) und die folgende Diskussion um die Bestimmung der Merkmale der „Körperlichkeit“ im rechtlichen Sinne führten bald zur Nachfrage nach einer gewisse Flexibilität eröffnenden Konstruktion wie derjenigen der „Verkehrsauffassung“. Das Problem wurde dann – nicht zuletzt als Antwort auf Gegenstimmen – seit der späteren Pandektistik (vor allem in den Werken von Bernhard Windscheid und Heinrich Dernburg sowie nicht zuletzt anlässlich der Vorarbeiten zum Sächsischen BGB) intensiver diskutiert. Die Idee der „Verkehrsauffassung“ fand auf dieser Grundlage auch in das BGB Eingang als generalklauselähnliche Kategorie. Darauf bezuggenommen wurde auch durch die Rechtsprechung des Reichsgerichts in den Jahren unmittelbar nach Inkrafttreten des BGB und später durch die des Bundesgerichtshofs bis hin zur Gegenwart. Das Problem, als Folge des Systems, ist demnach geschichtlich bedingt und hat auch heute nichts an seine Aktualität verloren.

Der „Verkehrsauffassung“ kommt in der heutigen deutschen Rechtswissenschaft eine wichtige Rolle bei der Bestimmung des rechtlichen Sachbegriffes zu. Entsprechend dem Sachbegriff der Pandektenwissenschaft (der dem der historischen Rechtsschule, begründet von Friedrich Carl von Savigny, folgt) stellt das BGB auf den körperlichen Sachbegriff ab. Die nähere Bestimmung des Körperlichkeitsbegriffes wird heute durch die Literatur und Rechtsprechung nicht zuletzt durch Abstellen auf die „Verkehrsauffassung“ durchgeführt. Wurzeln (und mutmaßlich auch Gründe) dieses Abstellens gab es bereits vor dem BGB, nämlich in der Pandektenwissenschaft.

Die deutschen Lösungswege (sowohl im Sinne von geschichtlich-dogmatischen Grundlagen als auch von den im Laufe der Jahrzehnte nach der Kodifikation erfolgten Entwicklungen in Lehre und Rechtsprechung) konnten somit für die entsprechenden Fragen um den Sachbegriff auch für die Lösungen Ungarns und Österreichs als Muster dienen, selbst wenn diese Privatrechte in vielen Zügen (ursprünglich) andere Linien folg(t)en.

Das österreichische Privatrecht ist in seinen Anfängen anderen Traditionen gefolgt, was in der Kodifikation des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuchs von 1811 deutlich zum Ausdruck kommt. Hierbei handelt es sich um eine naturrechtliche Kodifikation mit dem äußeren Aufbau des Institutionensystems. Äußeres und inneres System des Rechtsstoffes folgen diesem Schema. Für die vorliegende Arbeit besonders relevant ist, dass das Sachenrecht anders verortet wird als in der Pandektenwissenschaft. Die Trennung zwischen den Gebieten des Privatrechts verläuft anders, insbesondere ist die vom deutschen Modell abweichende Grenzlinie zwischen Schuld- und Sachenrecht von Bedeutung. Das ABGB arbeitet mit dem sog. breiten Sachbegriff, nach dem alles, was von den Personen verschieden ist, zu den Sachen zu zählen ist, d.h. auch unkörperliche Gegenstände. Auch die Sachzusammensetzungen und -abgrenzungen regelt der Kodex entsprechend vom BGB abweichend. Dieses Modell benötigt nicht zwingend die

„Verkehrsauffassung“. Hinweise auf sie sind dementsprechend in den Vorarbeiten auch nicht zu finden.

Das veränderte sich, als das Gesetzbuch basierend insbesondere auf den vermittelnden Arbeiten Joseph Ungers um die Jahrhundertwende von 1900 durch die Teilnovellen wissenschaftlich im pandektistischen Sinne überarbeitet wurde. Lehre und Rechtsprechung operieren an den Stellen um den Sachbegriff seither zunehmend dem deutschen Recht ähnlich mit der „Verkehrsauffassung“.

Obwohl das ABGB im 19. Jahrhundert nach dem Vorbild des BGB pandektisiert wurde – wodurch die „Verkehrsauffassung“ erst ins ABGB Eingang fand –, ist die ursprüngliche Konstruktion nicht restlos verschwunden. Dadurch entsteht die interessante Lage, dass die Aufnahme der „Verkehrsauffassung“ ins österreichische Privatrecht zunächst mit der Überarbeitung des ABGB in Anlehnung auf das BGB erfolgte. Dennoch kommt das heutige österreichische Privatrecht anders als das deutsche an manchen Stellen ohne die „Verkehrsauffassung“ aus, denn es kann die in der Praxis entstehenden Probleme mit den ursprünglichen dogmatischen Konstruktionen lösen.

Rolle(n) und Funktion(en), die der „Verkehrsauffassung“ in den jeweiligen Sachenrechten zukommen, weisen in vielerlei Hinsichten Gemeinsamkeiten auf. Wenn man die geltende Rechtslage der drei analysierten Sachenrechte unter die Lupe nimmt, lässt sich feststellen, dass sie alle das Phänomen der „Verkehrsauffassung“ in mehr oder weniger gleicher Form kennen. Allerdings findet man insbesondere zwischen der deutschen und österreichischen Rechtslage auch wichtige Unterschiede. Diese sind nicht zuletzt auf die ursprünglichen ideellen Grundlagen zurückzuführen, aufgrund deren die zwei Gesetzbücher mit unterschiedenen Systemen entstanden sind. Deren Resultate zeigen sich in solchen für das vorliegende Thema relevanten Punkten wie der Ausgestaltung des rechtlichen Sachbegriffes und all den Konsequenzen, die diese mit sich bringen. Entsprechend kommt der „Verkehrsauffassung“ differenzierte Bedeutung zu, die manchmal nur in der bereits erwähnten großen oder kleinen Zahl der Bezugnahmen resultiert, gelegentlich aber zu durchgreifenden Unterschieden führt.

Die übliche Art und Weise der Einführung oder allmählicher Rezeption der „Verkehrsauffassung“ ins Privatrecht und speziell ins Sachenrecht laufen in den drei Rechtsordnungen ebenfalls in eine ähnliche Richtung. Selbst in Deutschland, wo die „Verkehrsauffassung“ das größte Terrain eroberte, wird nämlich nur selten unmittelbar vom Gesetzgeber im BGB ausdrücklich auf sie Bezug genommen. Die meisten Hinweise liefern in allen drei Ländern die Rechtsprechung und Rechtswissenschaft, und zwar generell mit einer zunehmenden Tendenz. Mit erklärenden Erörterungen oder aussagekräftigen Rechtfertigungen wird dieser Prozess allerdings kaum begleitet. Ungeachtet des Umstandes, dass das Vorkommen einer flexiblen Konstruktion, wie die „Verkehrsauffassung“ es auf den ersten Blick zu sein scheint, gerade im Sachenrecht keine Selbstverständlichkeit ist. Folgerichtig und daher eher zu erwarten wäre das Gegenteil: In Anbetracht der Besonderheiten des Sachenrechts (die heute in allen drei Rechtsordnungen weitgehend ähnlich sind) wäre eher eine explizite Rechtfertigung bezüglich ihrer Legitimation in diesem Rechtsgebiet angemessen. Umso mehr wäre im Falle der Ausdehnung ihrer Zuhilfenahme eine Rechtfertigung unerlässlich: sowohl bezüglich wachsender Anwendungsfälle als auch hinsichtlich der Teilaspekte innerhalb einzelner Fälle. Der Umstand, dass das typischerweise nicht der Fall ist, macht eine Klärung durch eingehende Untersuchung umso wichtiger.

Das allgemeinste Hauptziel der Untersuchung ist, zur Herkunft, Funktion und Tauglichkeit der „Verkehrsauffassung“ im ungarischen Sachenrecht einen Beitrag zu leisten – auf diese Aspekte laufen alle Teilaspekte der Untersuchung hinaus.

Das Sachenrecht der modernen Rechtssysteme gilt traditionell als „statischer“ Teil des Privatrechts. Die Grundsätze und Charakteristika des Sachenrechts tragen den strengen Anforderungen an Rechtssicherheit und Vorhersehbarkeit und folglich den hohen Erwartungen an Stabilität Rechnung.

Aber auch auf diesem Gebiet begegnet man Konstruktionen – seien diese durch den Gesetzgeber selbst vorgenommen oder erst durch die Rechtsprechung oder wissenschaftliche Literatur erarbeitet und etabliert –, die auf den ersten Blick den genannten Zielen und den vielfach deklarierten Garantien zu widersprechen scheinen. Stattdessen ermöglichen diese Kategorien dadurch, dass sie weitere Konkretisierungen bedürfen, eine gewisse Flexibilität. Zu ihnen zählt auch die sogenannte „Verkehrsauffassung“ oder auf Ungarisch „közfel fogás“. Begründet werden solche Konstruktionen in der Literatur mit dem Bedürfnis, den Veränderungen des täglichen Lebens durch das Recht möglichst dynamisch Rechnung tragen zu wollen – selbst oder gerade auf dem Gebiet des Sachenrechts.

Demnach ist es nicht verwunderlich, dass die allermeiste gegenwärtige Literatur zur „Verkehrsauffassung“ sich auf ihre herkömmlichen Anwendungsbereiche Handelsrecht und Schuldrecht bezieht. Hier wird vor allem ihre rechtliche Natur in vielen Zusammenhängen diskutiert.

So einleuchtend die Existenz der Konstruktion der „Verkehrsauffassung“ im Handelsrecht und Schuldrecht ist: die Tatsache, dass sie auch in das Sachenrecht Eingang fand und dort eine vielverwendete Hilfskonstruktion wurde, ist weniger selbstverständlich. Systematische Stellung, Eigentümlichkeit und entsprechende (strenge) Grundprinzipien des Sachenrechts würden auf den ersten Blick eher dagegen sprechen, eine solche Kategorie hier aufzunehmen. Zahlreiche Einwände gibt es, die man einstweilen dagegehalten könnte. Möglicherweise deswegen findet man sie in den sachenrechtlichen Teilen der Gesetzbücher nur sporadisch normiert. Ist es dennoch der Fall, findet man bezüglich der Normen z.T. handelsrechtliche oder schuldrechtliche Anknüpfungspunkte im Hintergrund.

Bei der Ermittlung des Inhalts der „Verkehrsauffassung“ finden sich ferner (zumindest am Rande) Berührungspunkte und entsprechende Fragen zum Problem der Gewohnheiten und Gebräuche sowie dem der Gestaltungsmöglichkeiten und -befugnisse der Rechtsprechung.

Die „Verkehrsauffassung“ fand in das Sachenrecht im 19. Jahrhundert Eingang. Sie wurde allmählich sogar bei den grundlegendsten, weil systembildenden Elementen herangezogen. So etwa beim Sachbegriff und seinen Folgekonstruktionen Zusammengehörigkeit und Abgrenzung von Sachen zu- und voneinander. Diskutiert wird die „Verkehrsauffassung“ in der Literatur und Rechtsprechung dabei allerdings nur sporadisch und nur in bestimmten Zusammenhängen, wie bei der rechtlichen Ausgestaltung des Zubehörbegriffs. Oft bleibt das Abstellen auf die „Verkehrsauffassung“ allerdings ohne reflektierte Begründung.

In Ermangelung eines einheitlichen Zivilgesetzbuches bis in die Moderne beruhte das ungarische Privatrecht Jahrhunderte lang auf dem (teilweise kodifizierten) Gewohnheitsrecht und der Gerichtspraxis. Das römische Recht in der Form des gemeinen Rechts erfuhr in Ungarn nie eine Rezeption. Zwischen 1849 und 1960, also vor den Kodifikationsbestrebungen seit den 1870er Jahren, galt auch das österreichische Allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch in Ungarn. Die Kodifikationsarbeiten in den folgenden Jahrzehnten erbrachten fünf Entwürfe, die ausgehend von verschiedenen ausländischen Beispielen z.T. unterschiedliche Systeme zugrunde legten. Großen Einfluss übte dabei neben und durch Vermittlung der (später pandektisierten) österreichischen auch die deutsche Rechtswissenschaft aus, insbesondere im Gebiet des Sachenrechts. Bedeutende ungarische Rechtsgelehrte (als erster ist aus der ersten

Hälfte des 19. Jahrhunderts Ignác Frank zu nennen, später János Suhayda, Gusztáv Wenzel, Imre Zlinszky, Mihály Herczegh, Gusztáv Szászy-Schwarz) griffen häufig pandektistische Lösungen auf und gebrauchten überwiegend diese als Grundlagen ihrer Überlegungen, nicht selten als die Lücken des ungarischen Privatrechtslehre ausfüllende Theorie. Der wirkliche Einfluss der Pandektistik in Ungarn erfolgte erst durch die österreichische Studienreform des Kultusministers Thun-Hohenstein im Jahre 1855. Die Einführung des Studiums des gemeinen Rechts und des Pandektenrechts löste den zuvor jahrhundertlang herrschenden Unterricht des ungarischen (Gewohnheits)rechts an den juristischen Fakultäten ab. Entscheidenden Einfluss übte dann die österreichische Rezeption der Pandektenwissenschaft durch das Wirken Joseph Ungers aus, und ebenso die Beschäftigung seitens ungarischer Autoren mit dem kürzlich erschaffenen Sächsischen BGB. Aus der Zeit unmittelbar vor der Kodifikation im Jahre 1959 sind die Werke von Károly Szladits und István Szászy zu nennen, die auch für die vorliegende Arbeit relevante Aspekte behandeln.

Der deutschen Lösung folgend operiert auch das ungarische Privatrecht mit dem körperlichen Sachbegriff und rezipierte auch die diesbezügliche deutsche Dogmatik um die „Verkehrsauffassung“.

Als Anlass dafür, das Problem neu aufzugreifen, diente die umfassende Neukodifikation des ungarischen Zivilgesetzbuches im Jahre 2013, dessen Vorarbeiten zahlreiche Systemfragen (Orientierung an anderen Rechtssystemen, rückblickende Be- und Verwertung vorangegangener Rechtsprechung u.a.) mit sich brachten.

Die relevanten Anwendungsgebiete der „Verkehrsauffassung“ betreffen nicht etwa beliebige Nebenpunkte oder seltene Spezialprobleme des jeweiligen Sachenrechts. Vielmehr geht es dabei um bestimmte strukturelle Hauptpunkte, Kernbereiche, -begriffe und -institutionen des Sachenrechts und damit gewissermaßen auch um die des ganzen Privatrechts. Die meisten Hinweise auf die „Verkehrsauffassung“ beziehen sich auf die Rechtsobjekte. Kennzeichnend ist ferner, dass „die Verkehrsauffassung“ nur sporadisch im Gesetz normiert wird, in den allermeisten Fällen nur Rechtsprechung und Literatur mit der Kategorie arbeiten. Hinweise darauf findet man reichlich in der Kommentarliteratur.

Bezüglich der Frage, wie der Charakter der „Verkehrsauffassung“ sich bestimmen lässt, sind an folgenden Überlegungen festzuhalten. Sicherlich gehört die „Verkehrsauffassung“ – und das trifft auch auf das Sachenrecht zu – zu jenen elastischen Formulierungen des Rechts, welche dem Richter immer wieder Anpassungen ohne Gesetzesänderungen erlauben. Daraus resultiert ihre Eigentümlichkeit, dass sie eine Brücke zwischen abstrakter Norm und konkretem Einzelfall darstellt. Mit anderen Worten geht es bei der „Verkehrsauffassung“ immer darum, mit ihrer Hilfe allgemeinen Konstruktionen möglichst konkreten Inhalt zu geben. Dies wird dadurch erreicht, dass durch das Abstellen auf die „Verkehrsauffassung“ auf das Übliche oder Typische Bezug genommen wird. Bereits dieser Punkt ist für das Sachenrecht wegen seiner strikten, wenig Abweichungen zulassenden Grundsätze, die nicht zuletzt der Rechtssicherheit dienen, nicht unproblematisch. Meistens wird diese Problematik aber nicht angesprochen, sondern die „Verkehrsauffassung“ auch im Bereich des Sachenrechts trotz des Mangels an einer gesetzlichen Grundlage als Selbstverständlichkeit immer häufiger verwendet wird.

Das Phänomen der „Verkehrsauffassung“ wurde in das ungarische Sachenrecht nach deutschem Vorbild durch Vermittlung der österreichischen Rechtswissenschaft eingeführt. Die Eigenartigkeit der ungarischen Rechtsentwicklung, nämlich die starken gewohnheitsrechtlichen Grundlagen und parallel der zunehmende Einfluss pandektistischen Lehren ermöglichten und begünstigten die Aufnahme dieses auslegungsbedürftigen und zugleich Flexibilität ermöglichenden Begriffs. Somit wurde die „Verkehrsauffassung“ auch für die ungarische Rechtsprechung und Rechtswissenschaft eine unumgängliche Kategorie, wenn

es um die Konkretisierung grundlegender Begriffe (wie vor allem die des Sachbegriffs) geht. Gleichzeitig wird durch die „Verkehrsauffassung“ auch ermöglicht, den sich stets ändernden, immer aktuellen Gegebenheiten sowie den modernen Entwicklungen auch im Sachenrecht Rechnung zu tragen.