

470 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates VIII. GP.

11. 6. 1958.

Regierungsvorlage.**Bundesgesetz über die Haftung für den Ersatz von Schäden aus Unfällen beim Betrieb von Eisenbahnen und beim Betrieb von Kraftfahrzeugen (Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz — EKHG.).**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Anwendungsbereich.

§ 1. Wird durch einen Unfall beim Betrieb einer Eisenbahn oder beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, an seinem Körper oder an seiner Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der hieraus entstehende Schaden gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zu ersetzen.

§ 2. (1) Der Begriff der Eisenbahn ist im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, auszulegen. Soweit sich aus dem vorliegenden Bundesgesetz nichts anderes ergibt, ist dieses auf Materialbahnen und Materialeilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr, die Bestandteil eines Bergwerks oder eines gewerblichen oder land- oder forstwirtschaftlichen Unternehmens sind oder einer Gemeinschaft solcher Unternehmungen gehören, sowie auf Bahnen, die ohne besondere Herstellung des Unterbaus angelegt werden (Feldbahnen), nicht anzuwenden.

(2) Der Begriff des Kraftfahrzeugs ist im Sinne des Kraftfahrgesetzes 1955, BGBl. Nr. 223, auszulegen. Motorfahräder gelten hinsichtlich der Haftung als Kraftfahrzeuge. Soweit sich aus dem vorliegenden Bundesgesetz nichts anderes ergibt, ist dieses auf Kraftfahrzeuge, die auf gerader waagrechtter Fahrbahn eine Geschwindigkeit von 9 km in der Stunde nicht zu überschreiten vermögen, nicht anzuwenden.

§ 3. Im Falle der Tötung oder Verletzung eines durch die Eisenbahn oder das Kraftfahrzeug beförderten Menschen ist dieses Bundesgesetz hinsichtlich der befördernden Eisenbahn oder des befördernden Kraftfahrzeugs insofern nicht anzuwenden, als der Verletzte zur Zeit des Unfalls

1. durch die Eisenbahn ohne den Willen des Betriebsunternehmers und ohne ein diesem zufließendes, wenn auch unangemessenes Entgelt befördert wurde oder

2. durch das Kraftfahrzeug entweder ohne den Willen des Halters oder doch nur auf sein, des Verletzten, Ersuchen, in seinem ausschließlichen oder überwiegenden wirtschaftlichen Interesse und ohne ein dem Halter zufließendes, wenn auch unangemessenes Entgelt befördert wurde oder

3. beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätig war.

§ 4. (1) Im Falle der Beschädigung einer durch die Eisenbahn oder das Kraftfahrzeug beförderten Sache ist dieses Bundesgesetz hinsichtlich der befördernden Eisenbahn oder des befördernden Kraftfahrzeugs nur insofern anzuwenden, als zur Zeit des Unfalls ein Fahrgast die Sache als Handgepäck mit sich führte oder an sich trug, dem gegenüber die Anwendung dieses Bundesgesetzes nicht nach § 3 ausgeschlossen ist.

(2) Hinsichtlich der Sachen, die zur Zeit des Unfalls von der Eisenbahn zur Beförderung oder zur Aufbewahrung angenommen waren, ist dieses Bundesgesetz nicht anzuwenden.

Haftung.

§ 5. (1) Für den Ersatz der im § 1 bezeichneten Schäden haftet bei der Eisenbahn der Betriebsunternehmer, beim Kraftfahrzeug der Halter.

(2) Mehrere Betriebsunternehmer derselben Eisenbahn und mehrere Halter desselben Kraftfahrzeugs haften zur ungeteilten Hand.

§ 6. (1) Benutzte jemand zur Zeit des Unfalls das Verkehrsmittel der Eisenbahn ohne den Willen des Betriebsunternehmers oder das Kraftfahrzeug ohne den Willen des Halters, so haftet er an Stelle des Betriebsunternehmers oder Halters für den Ersatz des Schadens. Daneben bleibt der Betriebsunternehmer oder Halter für den Ersatz des Schadens haftbar, wenn die Benutzung des Verkehrsmittels der Eisenbahn oder des Kraftfahrzeugs durch sein oder der Personen Verschulden ermöglicht worden ist, die mit seinem Willen beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätig gewesen sind.

(2) Der Abs. 1 gilt nicht, wenn der Benutzer vom Betriebsunternehmer oder Halter für den Betrieb der Eisenbahn oder für den Betrieb des Kraftfahrzeugs angestellt oder wenn ihm das Verkehrsmittel der Eisenbahn vom Betriebsunternehmer oder das Kraftfahrzeug vom Halter

überlassen war. Eine aus dem allgemeinen bürgerlichen Recht abzuleitende Ersatzpflicht eines solchen Benutzers ist ausgeschlossen, wenn er beweist, daß der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.

(3) Benutzer im Sinne der Abs. 1 und 2 ist jeder, der sich den Gebrauch des Verkehrsmittels der Eisenbahn als solchen oder des Kraftfahrzeugs als solchen mit Herrschaftswillen anmaßt.

§ 7. (1) Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Geschädigten mitgewirkt, so ist der § 1304 Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch anzuwenden.

(2) Dem Verschulden des Geschädigten steht im Falle der Tötung das Verschulden des Getöteten und im Falle der Beschädigung einer Sache das Verschulden desjenigen gleich, der die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübte.

§ 8. (1) Wurde der Schaden durch mehrere Eisenbahnen oder mehrere Kraftfahrzeuge oder durch eine oder mehrere Eisenbahnen und ein oder mehrere Kraftfahrzeuge verursacht, so kann der Geschädigte seine Ersatzansprüche gegen jeden an dem Unfall Beteiligten richten, soweit nicht dessen Haftung nach den für seine Ersatzpflicht geltenden Vorschriften ausgeschlossen ist.

(2) Sind im Falle des Abs. 1 mehrere Beteiligte verschiedener Eisenbahnen oder Kraftfahrzeuge nebeneinander ersatzpflichtig, so haften sie zur ungeteilten Hand, es haftet jedoch keiner der mehreren Betriebsunternehmer oder Halter, außer bei Verschulden, über die für ihn maßgeblichen Haftungshöchstbeträge hinaus.

Haftungsbefreiung.

§ 9. (1) Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wurde, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit noch auf einem Versagen der Einrichtungen der Eisenbahn oder des Kraftfahrzeugs beruhte.

(2) Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Geschädigten, eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist, sowohl der Betriebsunternehmer oder Halter als auch die mit Willen des Betriebsunternehmers oder Halters beim Betrieb tätigen Personen jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet haben und der Unfall nicht unmittelbar auf die durch das Verhalten eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres ausgelöste außergewöhnliche Betriebsgefahr zurückzuführen ist.

§ 10. Die Verpflichtung des Betriebsunternehmers oder Halters, für die Tötung oder Verletzung entgeltlich beförderter Personen Ersatz zu leisten, darf im Vorhinein weder ausgeschlos-

sen noch beschränkt werden; entgegenstehende Vereinbarungen sind nichtig.

Rückgriffs- und Ausgleichsanspruch.

§ 11. (1) Wurde der Schaden durch mehrere Eisenbahnen oder mehrere Kraftfahrzeuge oder durch eine oder mehrere Eisenbahnen und ein oder mehrere Kraftfahrzeuge verursacht und sind die Beteiligten einem Dritten kraft Gesetzes zum Ersatz des Schadens verpflichtet, so hängen im Verhältnis der Beteiligten zueinander die Verpflichtung zum Ersatz und der Umfang des Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Beteiligten verschuldet oder durch außergewöhnliche Betriebsgefahr (§ 9 Abs. 2) oder überwiegende gewöhnliche Betriebsgefahr verursacht wurde. Das gleiche gilt für die gegenseitige Ersatzpflicht der Beteiligten.

(2) In den Fällen des Abs. 1 haftet keiner der beteiligten Betriebsunternehmer oder Halter, außer bei Verschulden, über die für ihn maßgeblichen Haftungshöchstbeträge hinaus.

Gegenstand des Ersatzes.

§ 12. (1) Im Falle der Tötung sind zu ersetzen:

1. die Kosten der versuchten Heilung des Verletzten,
2. der Vermögensnachteil, den der Verletzte dadurch erlitt, daß infolge der Verletzung seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert war,
3. die Kosten aus einer Vermehrung seiner Bedürfnisse und
4. die Kosten angemessener Bestattung; Anspruch auf Ersatz der Bestattungskosten hat derjenige, der sie zu tragen verpflichtet ist oder der sie tatsächlich getragen hat.

(2) Stand der Getötete zur Zeit der Verletzung zu einem Dritten in einem Verhältnis, vermöge dessen er diesem kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder unterhaltspflichtig werden konnte, und ist dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf Unterhalt entzogen, so hat der Ersatzpflichtige dem Dritten insoweit Schadenersatz zu leisten, als der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen wäre. Die Ersatzpflicht tritt auch dann ein, wenn der Dritte zur Zeit der Verletzung gezeugt, aber noch nicht geboren war.

§ 13. Im Falle der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit sind zu ersetzen:

1. die Kosten der Heilung oder der versuchten Heilung des Verletzten,
2. der Vermögensnachteil, den der Verletzte dadurch erleidet, daß infolge der Verletzung zeitweise oder dauernd seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert ist und

3. die Kosten aus einer Vermehrung seiner Bedürfnisse.

§ 14. (1) Der Schadenersatz hinsichtlich

1. der Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit,

2. der Vermehrung der Bedürfnisse und

3. der Unterhaltsansprüche Dritter ist für die Zukunft durch Entrichtung einer Geldrente zu leisten.

(2) Die Geldrente ist für einen Monat voraus-zuzahlen. Für die Geldrente gelten die Bestimmungen des § 1418 dritter Satz Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch und des § 6 Abs. 3 Lohn-pfändungsgesetz, -BGBL. Nr. 51/1955, sinngemäß.

(3) Statt der Rente kann der Ersatzberechtigte aus wichtigen Gründen eine Abfindung in Kapital verlangen, wenn die einmalige Zahlung dem Ersatzpflichtigen wirtschaftlich zumutbar ist.

(4) Der Anspruch auf Geldrente wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß ein Dritter dem Ersatzberechtigten Unterhalt zu gewähren hat.

Haftungshöchstbeträge.

§ 15. (1) Die in diesem Bundesgesetz fest-gesetzte Haftung für Tötung und Verletzung von Menschen ist der Höhe nach mit folgenden Beträgen begrenzt, und zwar

1. bei einem Unfall aus dem Betrieb einer Eisenbahn mit Ausnahme der Haupt- und Klein-seilbahnen, der Oberleitungs-Omnibusbetriebe und der nicht-öffentlichen Eisenbahnen mit einem Kapitalsbetrag von 600.000 S oder mit einem Rentenbetrag von jährlich 60.000 S für den einzelnen Verletzten;

2. bei einem Unfall aus dem Betrieb einer Haupt- oder Kleinseilbahn, eines Oberleitungs-Omnibusbetriebes oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn mit einem Kapitalsbetrag von 300.000 S oder mit einem Rentenbetrag von jährlich 18.000 S für den einzelnen Verletzten;

3. bei einem Unfall aus dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs einschließlich eines Oberleitungs-Kraftfahrzeugs mit einem Kapitalsbetrag von 200.000 S oder mit einem Rentenbetrag von jährlich 12.000 S für den einzelnen Verletzten.

(2) Treffen Schäden, die mit einem Kapitals-betrag abzufinden sind, mit Schäden zusammen, für die eine Rente zu gewähren ist, so kürzt sich der im Abs. 1 für die Rente festgesetzte Höchstbetrag um den Hundertsatz, den der zu leistende Kapitalsbetrag vom Kapitalshöchst-betrag ausmacht.

(3) Im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis haftet der ersatzpflichtige Halter

1. des Kraftfahrzeugs mit Ausnahme der Omnibusse insgesamt nur bis zum Dreifachen der im Abs. 1 Z. 3 genannten Höchstbeträge,

2. des Omnibusses insgesamt nur bis zu den Mindestversicherungssummen, die gemäß den Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1955, BGBL. Nr. 223, hinsichtlich Personenschäden für das einzelne Ereignis festgesetzt sind; die im Abs. 1 Z. 3 genannten Höchstbeträge bleiben hinsicht-lich der einzelnen Verletzten unberührt. Über-steigen die mehreren Personen zu leistenden Er-sätze die vorstehend unter Z. 1 und 2 genann-ten Höchstbeträge, so verringern sich die ein-zelnen Ersätze in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.

§ 16. (1) Die in diesem Bundesgesetz fest-gesetzte Haftung für Schäden an Sachen ist der Höhe nach mit folgenden Beträgen begrenzt, und zwar

1. bei einem Unfall aus dem Betrieb einer Eisenbahn mit Ausnahme der Haupt- und Klein-seilbahnen, der Oberleitungs-Omnibusbetriebe und der nicht-öffentlichen Eisenbahnen mit einem Betrag von 100.000 S;

2. bei einem Unfall aus dem Betrieb einer Haupt- oder Kleinseilbahn, eines Oberleitungs-Omnibusbetriebes oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn mit einem Betrag von 60.000 S;

3. bei einem Unfall aus dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs einschließlich eines Oberleitungs-Kraftfahrzeugs mit einem Betrag von 40.000 S,

in allen diesen Fällen auch dann, wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt wurden.

(2) Sind auf Grund desselben Ereignisses an mehrere Geschädigte Ersätze zu leisten, die ins-gesamt die im Abs. 1 genannten Höchstbeträge übersteigen, so verringern sich die einzelnen Er-sätze in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamt-betrag zum Höchstbetrag steht.

(3) Die im Abs. 1 Z. 1 und 2 vorgesehenen Begrenzungen gelten nicht für Schäden an Lie-genschaften.

Verjährung und Anzeigepflicht.

§ 17. (1) Die in diesem Bundesgesetz fest-gesetzten Ersatzansprüche verjähren in drei Jah-ren von dem Zeitpunkt an, in dem der Ersatz-berechtigte von dem Schaden und von der Per-son des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt, ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in 30 Jahren vom Unfall an.

(2) Im übrigen gelten für die Verjährung die Vorschriften des allgemeinen bürgerlichen Rech-tes.

§ 18. Der Ersatzberechtigte verliert die in diesem Bundesgesetz festgesetzten Ersatzansprü-

che, wenn er nicht innerhalb dreier Monate, nachdem er von dem Schaden und von der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt hat, diesem den Unfall anzeigt. Der Verlust tritt nicht ein, wenn die Anzeige infolge eines vom Ersatzberechtigten nicht zu vertretenden Umstands unterblieben ist oder der Ersatzpflichtige innerhalb der bezeichneten Frist auf andere Weise von dem Schaden Kenntnis erhalten hat.

Vorschriften des bürgerlichen Rechtes.

§ 19. (1) Unberührt bleiben die Vorschriften des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuchs und andere Vorschriften, nach denen der Betriebsunternehmer oder Halter für den verursachten Schaden in weiterem Umfang als nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes haftet oder nach denen ein anderer für den Schaden verantwortlich ist.

(2) Auch dort, wo die Ersatzansprüche für eine durch einen Unfall beim Betrieb einer Eisenbahn oder beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs verursachten Schaden nach den allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechtes zu beurteilen sind, wie insbesondere auch bei solchen Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen, auf die dieses Bundesgesetz nicht anzuwenden ist, haftet der Betriebsunternehmer und der Halter für das Verschulden der Personen, die mit seinem Willen beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätig waren, soweit diese Tätigkeit für den Unfall ursächlich war.

Gerichtsstand.

§ 20. Für Klagen, die auf Grund dieses Bundesgesetzes erhoben werden, ist auch das Gericht zuständig, in dessen Sprengel sich der Unfall ereignet hat. Bei diesem Gericht können auch anderweitige aus dem Schadensfall abgeleitete Klageansprüche gegen den Betriebsunternehmer oder den Halter oder einen sonst Ersatzpflichtigen erhoben werden.

Inkrafttreten.

§ 21. Dieses Bundesgesetz tritt mit dem ersten Tage des auf die Kundmachung folgenden dritten Monats in Kraft.

Aufhebung bisheriger Vorschriften.

§ 22. (1) Soweit der § 23 nichts anderes bestimmt, werden mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes folgende Vorschriften aufgehoben:

1. Verordnung zur Einführung des Reichshaftpflichtgesetzes in den Reichsgauen der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland vom 3. Mai 1940, Deutsches RGBL. I S. 713, soweit sie sich auf Eisenbahnen bezieht,

2. Gesetz, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von

Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen vom 7. Juni 1871, Deutsches RGBL. S. 207, soweit es sich auf Eisenbahnen bezieht;

3. Verordnung zur Einführung des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden in den Reichsgauen der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland vom 25. September 1940, Deutsches RGBL. I S. 1279;

4. Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden vom 29. April 1940, Deutsches RGBL. I S. 691;

5. Verordnung zur Ergänzung des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden vom 6. Mai 1941, Deutsches RGBL. I S. 252;

6. Verordnung zur Einführung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in der Ostmark und im Reichsgau Sudetenland vom 23. März 1940, Deutsches RGBL. I S. 537;

7. Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909, Deutsches RGBL. S. 437, soweit es nicht bereits aufgehoben ist;

8. Gesetz über die erweiterte Zulassung von Schadenersatzansprüchen bei Dienst- und Arbeitsunfällen vom 7. Dezember 1943, Deutsches RGBL. I S. 674, soweit es nicht bereits aufgehoben ist.

(2) Wo in anderen gesetzlichen Vorschriften des geltenden Rechtes auf die im Abs. 1 genannten Vorschriften verwiesen wird, erhält die Verweisung ihren Inhalt aus den entsprechenden Bestimmungen dieses Bundesgesetzes.

(3) Unberührt bleiben:

1. die §§ 11 und 19 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60,

2. der § 1 Abs. 3 Kraftfahrsgesetz 1955, BGBl. Nr. 223,

3. das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz, BGBl. Nr. 189/1955,

4. Bestimmungen in Staatsverträgen, soweit sie die Haftung für Schäden aus Unfällen beim Betrieb von Eisenbahnen regeln.

Überleitung.

§ 23. Dieses Bundesgesetz ist nur auf Unfälle anzuwenden, die sich nach seinem Inkrafttreten ereignen. Für Unfälle, die sich vorher ereignet haben, gelten die bisherigen Vorschriften.

Vollziehung.

§ 24. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist das Bundesministerium für Justiz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, soweit es sich um Eisenbahnen handelt, und im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, soweit es sich um Kraftfahrzeuge handelt, betraut.

Erläuternde Bemerkungen.

Das Sonderrecht der Haftung für den Ersatz von Schäden aus Unfällen beim Betrieb von Eisenbahnen, Kraftfahrzeugen, Luftfahrzeugen und gewissen anderen gefährlichen Unternehmungen ist gegenwärtig in zahlreiche, aus dem Reichsrecht stammende Vorschriften aufgesplittert. Sie gehen auf verschiedene Entstehungszeiten zurück, die weit auseinanderliegen. Diese Tatsache allein macht es verständlich, daß die Regelungen vielfach auch dort, wo eine Einheitlichkeit denkbar wäre, sachlich voneinander abweichen.

Von den Unterschiedlichkeiten seien die in den Haftungshöchstgrenzen hier besonders hervorgehoben, weil sie den Anstoß für die gesetzliche Neuregelung gegeben haben. Die Haftungshöchstgrenzen im Kraftfahr-Haftpflichtrecht sind nämlich gegenüber den Höchstbeträgen auf den anderen Gebieten so niedrig, daß sie den geänderten Geldwertverhältnissen in keiner Weise mehr entsprechen und daß daher seit langem die Notwendigkeit anerkannt ist, sie entsprechend hinaufzusetzen. Verschiedene vor einigen Jahren unternommene Versuche, die Bestimmungen des Kraftfahr-Haftpflichtrechts über die Haftungshöchstbeträge für sich allein neu zu ordnen, sind aus Gründen, die mit der nun beendeten Besezung Österreichs zusammenhängen, gescheitert.

Das Bundesministerium für Justiz hatte sich daher seinerzeit dafür entschieden, das Sonderhaftpflichtrecht überhaupt neu zu regeln, und es hat deshalb entsprechend umfangreiche Vorarbeiten geleistet. Hiebei ist es nicht allein von der Absicht ausgegangen, ein eigenes österreichisches Haftpflichtrecht zu schaffen, sondern auch von dem Wunsche geleitet gewesen, die oben erwähnte Zersplitterung des Rechtsstoffs zu beheben und gleichzeitig nach Möglichkeit und Tunlichkeit zu einer Vereinheitlichung zu gelangen.

Was das Ziel anlangt, unterschiedliche Regelungen einander anzugleichen, so wird hierüber bei den einzelnen Stellen des Entwurfes Näheres auszuführen sein. Hier ist lediglich darzutun, in welcher Weise der äußeren Zersplitterung beizukommen ist, weil damit zugleich der sachliche Umfang des vorliegenden Entwurfes bestimmt und begründet wird.

Es ist in dieser Beziehung zunächst festzuhalten, daß man bei den gefährlichen Betrieben

im weiteren Sinn auf der einen Seite die mechanisch angetriebenen Verkehrsmittel und auf der anderen Seite sonstige gefährliche Betriebe unterscheiden kann. Hiebei darf der Ausdruck Verkehrsmittel nicht streng genommen werden, weil bei den Eisenbahnen die besondere Haftungsregelung nicht bloß die Fahrbetriebsmittel, sondern den gesamten technischen Betrieb erfaßt. Es ist damit bereits gesagt, daß zu der einen Gruppe der gefährlichen Betriebe insbesondere die Eisenbahnen zählen, ferner die Kraftfahrzeuge und die Luftfahrzeuge. Sie unterliegen teils einer durch Haftungsbefreiungsgründe eingeschränkten Gefährdungshaftung, teils reiner Erfolgshaftung. Keiner ähnlich strengen Haftung sind dagegen die Schiffe (Hochseeschiffe und Binnenschiffe) unterstellt, obschon sie zum größten Teile gleichfalls mechanisch betrieben werden und allein durch das Element, in dem sie sich fortbewegen, besonderen Gefahren ausgesetzt sind. Was die sonstigen, der anderen Gruppe zugeordneten gefährlichen Betriebe betrifft, so zeigen lediglich die §§ 1 a und 2 Reichshaftpflichtgesetz (im folgenden RHG.) Ansätze einer besonderen Behandlung, indem Anlagen zur Fortleitung oder Abgabe von Elektrizität oder Gas, Steinbrüche, Gräbereien (Gruben) und Fabriken teils durch eine Gefährdungshaftung, teils durch eine verschärfte Verschuldenshaftung belastet sind.

Die Unterschiede zwischen den in der Hauptsache motorisch bewegten Verkehrsmitteln einerseits und den anderen gefährlichen Betrieben andererseits sind, allein von der technischen Seite her gesehen, so groß, daß die beiden genannten Gruppen bei der zukünftigen gesetzlichen Neuordnung auseinandergelassen und demgemäß getrennt behandelt werden sollten. Aus den folgenden Darlegungen kann daher die Gruppe der sonstigen gefährlichen Betriebe von vornherein ausgeschieden werden.

Aber auch von den Verkehrsmitteln könnten nach reiflicher Prüfung alles Für und Wider lediglich die Eisenbahnen und die Kraftfahrzeuge der hier entworfenen Sammelvorschrift unterstellt werden. Was die Schiffe anlangt, so mußte die Möglichkeit, sie einer besonderen strengen Haftung zu unterwerfen, zunächst verneint

werden. Wenn auch die Gefahren in der Hochsee- und Binnenschifffahrt dem Grade nach keine geringeren sind als die des sonstigen Verkehrs, so ist doch die rechtsgeschichtliche Entwicklung bei ihnen eine andere gewesen. Gemäß den §§ 734 bis 739 Handelsgesetzbuch, die nach dem Gesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, auf Zusammenstöße und Unfälle im Binnenschifffahrtsverkehr sinngemäß anzuwenden sind, kann sich der Reeder (Schiffseigner) zur Befreiung von der Haftung nicht nur auf die höhere Gewalt, sondern auf jeden Zufall und auf die Unwissenheit über die Ursachen des Unfalls berufen. Er haftet also den von ihm beförderten Personen und Sachen gegenüber grundsätzlich nur für Verschulden, gegenüber Außenstehenden allerdings auch für das Verschulden der Besatzung; aber es ist die Haftung für die Leute, ob vertraglich oder außervertraglich, eine bloß gegenständliche, nämlich mit Schiff und Fracht. Diese Rechtslage hat eine weit zurückliegende geschichtliche Grundlage und dies nicht etwa nur im reichsdeutschen Rechtskreis, aus dem uns die bezüglichen Vorschriften überkommen sind, sondern auf weltweitem Gebiet. Die gerade in letzter Zeit auf zwischenstaatlicher Ebene gepflogenen Besprechungen über das Seerecht und das Binnenschifffahrtsrecht haben keine neuen Erkenntnisse gezeigt; im Gegenteil, es scheint das Bestreben zu bestehen, den Grundsatz der Verschuldenshaftung noch stärker herauszuarbeiten. Der Einführung einer Gefährdungshaftung im Schifffahrtsrecht stehen demnach vorerst noch grundsätzliche Hindernisse im Wege. Wohl können die gleichen Erwägungen für die Luftfahrt nicht ins Treffen geführt werden, weil die Haftung im Luftfahrtrecht gegenüber Dritten reine Erfolgshaftung ist. Dennoch mußte die Frage der Einbeziehung der Luftfahrzeuge gleichfalls vorläufig zurückgestellt werden. Zunächst ist bedeutsam, daß der systematische Aufbau der Haftungsregelung bei den Luftfahrzeugen ein ganz anderer ist als bei Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen. Das Luftfahrtrecht unterscheidet streng zwischen der Haftung gegenüber Dritten und der gegenüber den Fluggästen. Neben dieser Eigengesetzlichkeit ist die Haftung im Luftfahrtrecht, wie eben erwähnt wurde, dadurch gekennzeichnet, daß der Halter gegenüber außenstehenden Personen keinen Haftungsbefreiungsgrund geltend machen kann. All das wäre vielleicht nicht Grund genug, die Regelung der Haftung in der Luftfahrt zunächst beiseite zu schieben, unmittelbar bestimmend hierfür ist vielmehr die Tatsache, daß die Luftfahrt, wie sich aus der Natur der Sache ergibt, international ist. Es muß daher hier wie kaum anderswo auf die zwischenstaatliche Regelung besondere Rücksicht genommen werden. Diesbezüglich aber ist noch alles in Schweben. Österreich, dessen Luftfahrt eben erst

angelaufen ist, steht immer noch vor der Entscheidung, den beiden wichtigen zwischenstaatlichen Abkommen über die Haftung (Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr samt Haager Protokoll und revidiertes Römer Abkommen über Schäden, welche Dritten auf der Erde durch ausländische Luftfahrzeuge zugefügt werden) beizutreten. Demnach scheint der Zeitpunkt noch nicht gekommen zu sein, um zu einer Neugestaltung der Haftung im Luftfahrtrecht zu schreiten.

Der vorliegende Gesetzentwurf beschränkt sich daher darauf, die Haftung hinsichtlich der Eisenbahnen und der Kraftfahrzeuge neu zu ordnen. Es ist durchaus gerechtfertigt, diese beiden Betriebe in einem Gesetzgebungsakt zu behandeln, weil Eisenbahnen und Kraftfahrzeuge den Landverkehr entscheidend bestimmen und sich gerade aus dieser gemeinsamen Zielrichtung die Möglichkeit und Notwendigkeit einer Vereinheitlichung von heute auseinanderstrebenden Regeln ergibt. Nicht zu übersehen ist, daß das entworfene Gesetz eine ganze Liste von Einzelvorschriften zu beseitigen geeignet ist. Diese Einzelvorschriften sind nicht nur durch ihre Zahl belastet, sondern auch dadurch, daß sachliche Regelungen desselben Gebietes teils in Einführungsverordnungen und teils in Gesetzen enthalten sind; dazu kommt beim Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (im folgenden KVG.), daß es nur stückweise, nämlich in Gestalt der §§ 7 bis 20, Bestandteil der österreichischen Rechtsordnung geworden ist.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfes ist folgendes auszuführen:

Zu § 1:

Wesentliche Tatbestandsmerkmale sind, daß es sich um einen Unfall beim Betrieb handeln muß. Eine Begriffsbestimmung für diese beiden Merkmale wurde nach der überwiegenden Meinung für überflüssig gehalten, weil sie in Lehre und Rechtsprechung feststeht. Der Betrieb der Eisenbahn meint die gesamte technische Organisation. Dagegen betrifft der Betrieb des Kraftfahrzeugs entweder die tatsächliche Fortbewegung im Verkehr oder doch die technische Bereitschaft zur Fortbewegung. Weil also diese beiden Begriffe des Betriebes einander nicht voll decken, wird die betreffende Wendung wiederholt.

Eine Verletzung an der Gesundheit ist auch dann gegeben, wenn keine Verletzung im engeren Sinne, sondern nur eine Beeinträchtigung der Gesundheit festzustellen ist, wie etwa eine Schockwirkung. Auch heute spricht das Gesetz von der Verletzung der Gesundheit in diesem weiten Sinne.

Zur Vermeidung von Irrtümern sei hier festgehalten, daß die im Entwurf vorgesehene Regelung nicht auf die Gefährdungshaftung allein abgestellt ist. Der Entwurf will vielmehr die Haftung im allgemeinen regeln, wobei freilich vom Grundgedanken der Gefährdungshaftung ausgegangen wird.

Zu § 2:

Hier wird zunächst der Grundsatz ausgesprochen, daß für das Haftpflichtrecht kein eigener Begriff der Eisenbahn oder des Kraftfahrzeugs gesucht werden darf. Es soll vielmehr erreicht werden, daß das, was im öffentlichen Eisenbahnrecht und im öffentlichen Kraftfahrzeugrecht als Eisenbahn oder Kraftfahrzeug angesehen wird, auch für den Bereich des bürgerlichen Rechtes Eisenbahn oder Kraftfahrzeug ist. Da das Eisenbahngesetz 1957 keine unmittelbare Begriffsbestimmung für die Eisenbahn gibt, war das gesteckte Ziel in der Weise zu treffen, daß von einer Auslegung im Sinne dieser Vorschrift gesprochen wird. Das Kraftfahrzeuggesetz 1955 enthält zwar eine Begriffsbestimmung für das Kraftfahrzeug, doch kann die im Abs. 2 vorgesehene Berufung darauf aus Gründen der Einheitlichkeit so geformt werden wie bei den Eisenbahnen.

Die Materialbahnen und Materialeilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr, die zu gewissen Unternehmungen gehören, und die Feldbahnen werden ausgenommen, wie es auch der § 9 Eisenbahngesetz 1957 tut. Diese Ausnehmung ist hier nicht nur dadurch gerechtfertigt, daß es sich um minder gefährliche Einrichtungen handelt, sondern vor allem auch deshalb, weil hier nicht die Eisenbahn den Betrieb in der Hauptsache ausmacht, vielmehr nur Bestandteil eines anderen Unternehmens ist, das möglicherweise einen gefährlichen Betrieb darstellt. Wenn der Entwurf auf die Gemeinschaft solcher Unternehmungen Bedacht nimmt, so deshalb, weil dem Bundesministerium für Justiz zur Kenntnis gebracht wurde, daß auf dem Lande Materialeilbahnen vielfach nicht Bestandteil einer bestimmten Landwirtschaft sind, daß sie vielmehr einem genossenschaftlichen oder ähnlichen Zusammenschluß von Bauern gehören.

Entgegen dem Kraftfahrzeuggesetz 1955 waren Motorfahrräder in die strengere Haftung einzubeziehen, weil es sich hierbei um motorisch bewegte Kraftfahrzeuge handelt, die ordnungsgemäß eine Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde erreichen können und die darüber hinaus, wie die Erfahrung lehrt, häufig so hergerichtet werden, daß mit ihnen auch eine wesentlich höhere Schnelligkeit erzielt werden kann. Die Geschwindigkeit aber ist es vor allem, die seit jeher die Begründung für die Gefährdungshaftung abgegeben hat. Deshalb sind auch andererseits die Kraftfahrzeuge auszunehmen, die auf gerader Fahrbahn eine Geschwindigkeit von 9 km in der

Stunde nicht zu überschreiten vermögen. Der Entwurf geht hierbei ohnehin über die heute geltende Rechtslage weit hinaus, indem er die Geschwindigkeitsgrenze von 20 km auf 9 km herabsetzt.

Zu § 3:

Diese Stelle des Entwurfes regelt die Anwendung des Haftpflichtgesetzes in der Beziehung zwischen einem beförderten Menschen zu den ersatzpflichtigen Personen, die für die befördernde Eisenbahn oder für das befördernde Kraftfahrzeug verantwortlich sind, läßt aber das Verhältnis des Beförderten etwa zu außenstehenden Betriebsunternehmern oder Haltern oder sonst ersatzpflichtigen Personen unberührt.

Bei der Eisenbahn scheint es nur dann gerecht zu sein, von der strengeren Haftung abzusehen, wenn es sich um einen Schwarzfahrer handelt. Geschieht dagegen die Beförderung mit dem Willen des Betriebsunternehmers, aber ohne jedes Entgelt, dann soll auch die Gefährdungshaftung Platz greifen. Das wird nicht nur zugunsten von Dienstnehmern der Fall sein, die auf Grund besonderer dienst- oder versorgungsrechtlicher Vorschriften unentgeltliche Fahrten vornehmen dürfen, sondern für alle Personen, die einer Einladung zur Benützung der Eisenbahn ohne Entgelt Folge leisten. Selbstverständlich kann man von einem Schwarzfahrer nicht sprechen, wenn jemand in einer Haltestelle zusteigt, in der es keinen Fahrkartenverkauf gibt, solange der Fahrgast noch keine Gelegenheit hatte, die Fahrkarte beim Schaffner zu lösen. Denn dieser Fahrgast ist ja nicht ohne den Willen des Betriebsunternehmers eingestiegen; im Gegenteil, die Eisenbahn blieb in der Haltestelle stehen, um die Fahrgäste aufzunehmen.

Eine andere Gestaltung war im Kraftfahrzeugverkehr nötig. Hier genügt für die Ausnehmung aus der strengen Haftung zunächst der Fall, daß die Beförderung ohne den Willen des Halters geschieht. Das trifft beispielsweise den Schwarzfahrer im Autobus. Es trifft aber auch die Personen, die von einem angestellten Lastkraftwagenfahrer ohne oder vielleicht sogar gegen den Willen des Halters auf der Landstraße mitgenommen werden, mögen sie dabei auch dem Fahrer ein mehr oder minder angemessenes Entgelt bezahlen. Geschieht die Beförderung mit dem Willen des Halters, dann soll es für die Anwendung des besonderen Haftpflichtgesetzes darauf ankommen, ob diese Beförderung nur auf Ersuchen des Verletzten, in seinem ausschließlichen oder vorwiegenden wirtschaftlichen Interesse und ohne jedes Entgelt geschieht. Nur dann also, wenn sich der Fahrgast in den Gefahrenkreis des Halters eindringt, soll dieser nicht mit der strengeren Haftung belastet werden. Lädt der Halter dagegen den Fahrgast ein oder ist die Beförderung

in seinem ausschließlichen oder zumindest gleichgeteilten wirtschaftlichen Interesse gelegen oder läßt er sich etwas dafür bezahlen, sei es auch nur einen Bruchteil der Betriebskosten, dann hat er diese Aufnahme des Fahrgastes in seinen Gefahrenkreis auch hinsichtlich der Gefährdungshaftung zu vertreten. Er soll dann nicht besser gestellt werden als der Halter eines dem öffentlichen Verkehr dienenden Verkehrsmittels, der einen Fahrgast zur, allerdings entgeltlichen Benützung einlädt. Der Einwand, die vom Entwurf vorgesehene Regelung könnte dazu verleiten, daß zwischen dem Halter und dem Opfer zum Schaden des Versicherers eine betrügerische Abmachung dahin geschlossen werde, es sei der Fahrgast gegen Entgelt mitgenommen worden, kann die Richtigkeit der ins Auge gefaßten Regelung nicht beeinträchtigen. Das Bundesministerium für Justiz glaubt nicht, daß solche wahrheitswidrige Vereinbarungen öfter vorkommen würden; darf doch nicht übersehen werden, daß niemand gerne die Haftung dem Grunde nach auf sich nehmen wird; außerdem würde es sich um eine gerichtlich strafbare Betrugshandlung handeln.

Das Haftpflichtgesetz soll ferner hinsichtlich der Personen nicht zum Zuge kommen, die beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb des Kraftfahrzeugs tätig waren. Die Haftung ihnen gegenüber ist im Sozialversicherungsrecht geregelt (§ 333 ASVG.). Hat der Dienstnehmer, als ihm der Unfall widerfuhr, der für ihn ein Arbeitsunfall war, zwar in einem Fahrzeug des Dienstgebers, aber am allgemeinen Verkehr teilgenommen, wie etwa der Straßenbahnschaffner, der morgens von seiner Wohnung zum Antritt des Dienstes mit der Straßenbahn fährt, dann ist er im Zeitpunkt des Arbeitsunfalls nicht beim Betrieb tätig gewesen. Da es unbillig wäre, den Dienstnehmer in diesem Falle schlechter zu stellen als einen außenstehenden Fahrgast, ist er insoweit gemäß § 333 Abs. 3 ASVG. von den besonderen Haftungsbestimmungen des ASVG. ausgenommen; auch er wird daher die Begünstigungen des Haftpflichtgesetzes in Anspruch nehmen können.

Die in dieses Gebiet einschlägige Bestimmung des § 4 RHG. zu übernehmen, dürfte entbehrlich sein. Diese Gesetzesstelle bestimmt, daß die Leistungen der Versicherungsanstalten, Knappschafts-, Unterstützungs-, Kranken oder ähnlichen Kassen an den Ersatzberechtigten auf die durch den Betriebsunternehmer zu gewährende Entschädigung einzurechnen sind, wenn der Betriebsunternehmer Prämien oder andere Beträge in der Höhe von mindestens einem Drittel der Gesamtverpflichtung mitgeleistet hat. Sie ist aus der Zeit ihrer Entstehung heraus verständlich, weil es damals noch keine Zwangsversicherung der Dienstnehmer gegen Unfall gab. Mit der Einführung der Sozialversicherung dürfte diese Anordnung im wesentlichen bedeutungslos geworden

sein. Aber auch dort, wo sie es vielleicht nicht ist, insbesondere wenn es sich nicht um die eigenen Bediensteten, sondern um unbeteiligte Fahrgäste und dritte Personen handelt, wird auch ohne sie, entweder durch eine diesbezügliche Vertragsbestimmung oder mangels eines Vertrages im Wege der Vorteilsausgleichung, eine gerechte Berücksichtigung der Leistungen des Betriebsunternehmers gefunden werden.

Zu § 4:

Der Abs. 1 beschränkt die strengere Haftung im Verhältnis zu dem befördernden Betriebsunternehmer oder Halter auf jene Sachen, die der Fahrgast als Handgepäck mit sich führte oder an sich trug. Andere Gegenstände werden der Haftung entweder nach dem Handelsgesetzbuch, der EVO. (zwischenstaatliche Abkommen) oder dem Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuch (im folgenden ABGB.) unterliegen.

Die Regelung des Abs. 2 entspricht dem heute geltenden § 10 des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschäden (im folgenden SHG.). Es handelt sich zunächst um Gegenstände, die von der Eisenbahn bloß zur Aufbewahrung übernommen wurden; ferner um Sachen, die zur Beförderung angenommen wurden, doch trifft hinsichtlich ihrer der Abs. 2 nur die Zeit von der Annahme bis zum Beginn der Beförderung, während die Beförderung selbst im Abs. 1 erschöpfend geregelt ist. Für die Ausnehmung von der strengeren Haftung sprechen dieselben Gründe wie gemäß Abs. 1 für Sachen, die nicht ein Fahrgast als Handgepäck mit sich führt oder an sich trägt; es ist dies das Bestehen besonderer vertraglicher Abmachungen, zum großen Teile durch besondere gesetzliche Vorschriften geschützt.

Zu § 5:

Hier wird zunächst gesagt, wem ohne Rücksicht auf ein Verschulden die im Haftpflichtgesetz verankerte besondere Haftung trifft. Nichts wird darüber ausgesagt, wer sonst ersatzpflichtig ist. Diesbezüglich darf schon hier auf den § 19 aufmerksam gemacht werden, der die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen im weiteren Umfang oder gegen andere Personen anderen Rechtsvorschriften vorbehält.

Besonderer Begriffsbestimmungen für den Betriebsunternehmer und für den Halter bedurfte es nicht, weil es sich um Begriffe handelt, die in Lehre und Rechtsprechung eindeutig feststehen und eingelebt sind; es kommt hauptsächlich auf das Betreiben auf eigene Rechnung und Gefahr an. Das trifft etwa im Falle der Verpachtung auf den Pächter zu, um nur ein Beispiel zu nennen. Es gibt aber, insbesondere bei den Eisenbahnen, die vielfältigsten Betriebsformen, so den Gemeinschaftsbetrieb, den Anschlußbetrieb, den Betriebs-

führerbetrieb, die Benutzung von Anschlußgleisen. Immer wird es entscheidend auf das Betreiben auf eigene Rechnung und Gefahr ankommen, wobei es durchaus denkbar ist, daß dieses Merkmal auf mehrere Personen zutrifft.

Der Abs. 2 ist notwendig, weil die Gesamthaltung der §§ 888 ff. ABGB. nur die vertragliche Verpflichtung mehrerer Personen betrifft, der § 1301 ABGB. nur die schuldhaftige Schadenszufügung durch mehrere Beteiligte.

Zu § 6:

Diese Stelle des Entwurfes entspricht im wesentlichen der heutigen Regelung der Schwarzfahrt im § 7 KVG. Einbezogen wurde neu das Verkehrsmittel der Eisenbahn; diesbezüglich werden Schwarzfahrten zwar selten vorkommen, doch sind auch solche bekanntgeworden; man erinnere sich an die wiederholten Schwarzfahrten mit Straßenbahnzügen aus kürzlich vergangenen Jahren, die ein entlassener ehemaliger Straßenbahngestellter vorgenommen hat. Die Ausdehnung erstreckt sich allerdingens nur auf das Verkehrsmittel der Eisenbahn, weil diese Besonderheit des Haftpflichtrechts, geschichtlich gesehen, den Schwarzfahrer treffen soll und weil außerdem die unbefugte Benutzung anderer Eisenbahneinrichtungen kaum je ohne Verschulden der Eisenbahn denkbar ist.

Neu ist die Bestimmung, daß der Halter neben dem Benutzer nicht nur dann einzustehen hat, wenn die Benutzung durch sein Verschulden ermöglicht worden ist, sondern auch, wenn sie auf das Verschulden der Personen zurückzuführen war, die mit seinem Willen beim Betrieb tätig waren. Damit wird eine echte Lücke des Gesetzes ausgefüllt. Es genügt, daß der Schwarzfahrer ohne den Willen des Betriebsunternehmers oder Halters handelt, dagegen ist es nicht erforderlich, daß er das Fahrzeug auch ohne Wissen dieser Person führt, wie dies heute der § 7 Abs. 3 KVG. vorsieht. Denn es ist sehr wohl möglich, daß etwa der Halter von der Benutzung seines Kraftfahrzeugs durch einen anderen weiß und daß diese Benutzung dennoch gegen seinen Willen geschieht, weil ihm das Fahrzeug etwa geraubt wurde.

Schließlich ist noch auf die Neuerung zu verweisen, die der letzte Satz des Abs. 2 bringt. Das Bundesministerium für Justiz konnte sich nicht entschließen, von der geltenden Regelung dahin abzuweichen, daß auch der angestellte Schwarzfahrer die strenge Haftung auf sich zu nehmen habe. Andererseits aber durfte diesbezüglich die geltende Rechtslage auch nicht zuungunsten der Verkehrsoffer verschlechtert werden. Der Entwurf übernimmt nämlich die heutige Anordnung des § 18 KVG. nicht, nach der der Führer des Kraftfahrzeugs zwar nur für Verschulden zu haften hat, jedoch ihm der Beweis obliegt, daß er kein

Verschulden gesetzt habe. Dem Bundesministerium für Justiz schien diese Beweisregelung zu hart und dem heutigen sozialen Zeitgeist nicht mehr entsprechend. Die Milderung der Haftung des Fahrers in diesem Sinne kann in Kauf genommen werden, weil das Opfer, wenn es Ansprüche über die Begünstigungen des Haftpflichtgesetzes hinaus geltend machen will, ohnehin das Verschulden des Haftpflichtigen zu beweisen hat. Will es aber diesen Beweis nicht führen und sich mit den Ansprüchen aus der Gefährdungshaftung begnügen, dann bietet ihm die Haftung des Betriebsunternehmers oder Halters eine sicherere Deckung als die Haftung des beklagten Dienstnehmers. Diese Erwägungen haben aber keine Berechtigung, wenn der Dienstnehmer nicht mehr im Rahmen seiner dienstlichen Obliegenheiten handelt, sondern wenn er unter Verletzung dieser Pflichten eine Schwarzfahrt unternimmt. Deshalb hat der Entwurf die heute allgemeine Anordnung des § 18 KVG. nun im § 6 Abs. 2 letzter Satz lediglich für den Fall des schwarzfahrenden Dienstnehmers aufrechterhalten.

Die Anregung, den Halter nicht für alle Schwarzfahrten des angestellten Fahrers haften zu lassen, entspricht einer überholten, vor dem Jahre 1939 bestandenen Rechtslage. Sie wurde damals verlassen, weil der Halter für die Auswahl der Personen, denen er sein Vertrauen schenkt, mit Recht verantwortlich gemacht wird. Den Mißbrauch dieses Vertrauens hat der Dienstgeber zu verantworten, nicht das Verkehrsoffer, das sich nach der seinerzeitigen Rechtslage nur an den meist vermögenslosen und nicht durch eine Versicherung gedeckten Fahrer halten konnte.

Auch der Begriff des „Benutzers“ ist eingelebter und feststehender Begriff des Kraftfahrrechts. Deshalb soll er beibehalten werden. Weil nun aber auch die Eisenbahnen einbezogen werden, war er im Abs. 3 zu erläutern; ein anderer Ausdruck konnte nicht gefunden werden. Benutzer ist nämlich nicht etwa der Führer allein, sondern auch dessen Fahrtgenosse, der mitgemacht hat, ja sogar derjenige, der einen Dritten beauftragt, mit dem Fahrzeug eine Fahrt auszuführen, ohne selbst mitzufahren; es kommt nur auf die Anmaßung einer halterähnlichen Stellung an.

Zu § 7:

Der § 1304 ABGB. ist nur dann unmittelbar anwendbar, wenn auf beiden Seiten ein Verschulden gegeben ist. Für diesen Fall brauchte seine Anwendung nicht besonders verfügt zu werden, weil sie sich mittelbar durch den § 19 des Entwurfes ergäbe. Dagegen war die Anordnung des § 7 Abs. 1 für den Fall nötig, daß der Betriebsunternehmer oder Halter lediglich aus dem Grunde der Gefährdungshaftung einzustehen hat.

Im Schrifttum ist die Frage strittig, ob der Ersatzpflichtige gegenüber den Ansprüchen der Hinterbliebenen des Unfalltoten dessen Mitverschulden einwenden kann. Zwar hat der Oberste Gerichtshof diese Frage in wiederholten Entscheidungen bejaht, dennoch war es nötig, auch hier eine Lücke des Gesetzes im Sinne dieser Rechtsprechung auszufüllen.

Die Berücksichtigung des Verschuldens der Person, die die tatsächliche Gewalt über die beschädigte Sache ausübte, entspricht dem geltenden Rechte. Dagegen hat der Entwurf den von seinem Vorgänger eingenommenen Standpunkt wieder verlassen, daß auch das Verschulden des gesetzlichen Vertreters und desjenigen zu berücksichtigen sei, der die Aufsicht über den nicht zu rechnungsfähigen Geschädigten ausübte, wenn sich die Haftung des Betriebsunternehmers oder Halters auch aus einem Vertragsverhältnis ergibt. Maßgebend für diese Änderung war die Erkenntnis, daß die Gefährdungshaftung eine außervertragliche Haftung ist und überdies nach der nun herrschenden Lehre und Rechtsprechung das Mitverschulden des gesetzlichen Vertreters nur bei Vertretungshandlungen in Betracht kommt. Es wird daher, so wie es ja auch dem geltenden Rechte gemäß ist, der Ersatzpflichtige sich nicht auf das Verschulden der Aufsichtsperson berufen können. Das ist im Interesse des Verletzten auch nur recht und billig, weil dieser mit seinen Schadenersatzansprüchen gegenüber der Aufsichtsperson infolge deren Vermögenslosigkeit oft leer ausgehen würde. Hinsichtlich des Betriebsunternehmers und des Halters ist diese Regelung nur scheinbar hart. Denn in der Regel der Fälle werden sich diese, sofern nämlich ein willkürliches Handeln oder Unterlassen des Verletzten gegeben ist, auf den Haftungsbefreiungsgrund des § 9 Abs. 2 berufen können (Verhalten des Geschädigten), so daß die Frage des Mitverschuldens gar nicht erst ins Spiel tritt.

Zu § 8:

Auch diese Vorschrift entspricht im wesentlichen dem geltenden Rechte. Wenn der Abs. 1, so wie heute die Einführungsverordnungen zum RHG., SHG. und KVG., vom „Beteiligten“ spricht, so sind damit, wie sich aus dem nachfolgenden Nebensatz ergibt, alle Personen gemeint, die aus dem Unfall ersatzpflichtig werden können, also neben dem Betriebsunternehmer oder Halter auch etwa der Lenker oder Schaffner oder der Zugführer.

Abweichend vom gegenwärtigen Gesetz spricht der Entwurf aus, daß hinsichtlich der Haftung zur ungeteilten Hand für den Betriebsunternehmer und den Halter die Haftungshöchstbeträge des Gesetzes maßgebend sind, es läge denn Verschulden dieser Personen vor. Diese Beschränkung auf die Haftungshöchstbeträge war auszusprechen, weil diese auch zukünftig ver-

schieden hoch sein werden und der Halter nicht auf dem Umweg über die Haftung zur ungeteilten Hand über die für ihn geltenden Höchstgrenzen hinaus eintreten soll.

Zu § 9:

Die Haftungsbefreiungsgründe in den derzeit geltenden Haftpflichtgesetzen sind uneinheitlich. Im Kraftfahrrecht befreit schon das von außen kommende unabwendbare Ereignis, das laut ausdrücklicher Feststellung des Gesetzgebers auch das Verhalten und damit natürlich auch das Verschulden des Verletzten oder eines Dritten und das Verhalten eines Tieres einschließt. Das SHG. gewährt für Unfälle im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße die Berufung auf das unabwendbare Ereignis, für den besonderen Eisenbahnkörper aber die höhere Gewalt. Das RHG. ermöglicht die Berufung auf die höhere Gewalt und das eigene Verschulden des Verletzten.

Der § 9 bemüht sich, diese Haftungsbefreiungsgründe zu vereinheitlichen. Dies ist gerechtfertigt, weil sich die bezüglich der Eisenbahnen und der Kraftfahrzeuge bestehenden Unterschiede in verkehrstechnischer und verkehrswirtschaftlicher Hinsicht immer mehr verschleifen. Das Kraftfahrzeug ist in einen ersten Wettbewerb mit der Eisenbahn getreten, deren frühere Monopolstellung ist ins Wanken geraten. So ist es auch gerecht, für beide soweit als möglich gleiche Ausgangsbedingungen zu schaffen. Gerade hier muß und kann auf dem Gebiet des Landverkehrs Einheitlichkeit gefunden werden; die Beibehaltung einer Unterschiedlichkeit wäre zukünftig nicht mehr zu verstehen.

Dieses Streben nach Vereinheitlichung gebietet zunächst, von der höheren Gewalt einen Schritt in die Richtung einer Milderung der Eisenbahnhaftung zu tun. Kann man in diesem Sinn auf die besondere Außergewöhnlichkeit des von außen kommenden Ereignisses verzichten, die von der Rechtsprechung als Merkmal der höheren Gewalt gefordert wird, dann ist bereits eine weitgehende Annäherung an den in den neueren Haftpflichtgesetzen geprägten Begriff des unabwendbaren Ereignisses gesetzt. Es bedarf dann nur noch eines kleinen Schrittes vom unabwendbaren Ereignis in die Richtung zur höheren Gewalt, um den gemeinsamen Nenner zu sehen. Dieser kleine Schritt, der aber vielleicht nicht einmal ein Schritt ist, sondern nur eine Verdeutlichung, liegt darin, daß der Entwurf im Falle der Berufung auf das Verhalten eines nicht beim Betrieb tätigen Dritten oder eines Tieres nicht nur verlangt, daß der Betriebsunternehmer oder Halter und die beim Betrieb tätigen Personen jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet haben, sondern, daß er überdies den Haftungsbefreiungsgrund ausschließt, wenn der Unfall unmittelbar auf die durch das Ver-

halten ausgelöste außergewöhnliche Betriebsgefahr zurückzuführen ist.

Da gerade gegen diese scheinbare Verschärfung der Haftung von mehreren Stellen Einwendungen erhoben wurden, bedarf es hiezu näherer Ausführungen. Im Rahmen dieser Ausführungen mögen einige Beispiele die Gerechtigkeit der gefundenen Lösung erhärten.

Wenn ein Selbstmörder, der geistesgesund oder geisteskrank sein mag, aus dem fahrenden Eisenbahnzug springt, dann ist zwar die Schwere des Unfalls (Eintritt des Todes) auf einen unmittelbaren inneren und äußeren Zusammenhang mit der Beförderungstätigkeit zurückzuführen, aber es liegt ein willkürliches Verhalten des Verletzten vor, das der Betriebsunternehmer nicht abwenden konnte, und es ist auch die mitwirkende Betriebsgefahr nicht unmittelbar durch das Verhalten zu einer außergewöhnlichen geworden; die Betriebsgefahr des, wenn auch vielleicht mit 100 km in der Stunde dahinfahrenden Zuges ist vielmehr immer die gleiche gewesen. Sie hat demgemäß bei der rechtlichen Beurteilung des Falles nur eine untergeordnete Bedeutung gehabt; unmittelbar übergewichtig war nur das Verhalten des Selbstmörders. Hier muß also ein tauglicher Haftungsbefreiungsgrund anerkannt werden. Dasselbe gilt dann, wenn ein geistesgesunder oder geisteskranker Mörder einen anderen Fahrgast aus dem fahrenden Zuge wirft. Das Bild verschiebt sich aber, wenn etwa der Lokomotivführer, weil sich ein Tier oder ein Selbstmörder auf das Gleis begeben hat, eine Schnellbremsung einleitet und durch diese die Fahrgäste und deren Handgepäck durcheinandergerüttelt werden, so daß sie Schaden leiden. Auch hier liegt zwar ein Verhalten im Sinne der Haftungsbefreiungsgründe vor, das die Eisenbahn nicht abwenden konnte, aber durch dieses Verhalten wurde die vorerst nur in der Geschwindigkeit bestehende allgemeine Betriebsgefahr zu einer außergewöhnlichen gemacht, die in der brüsken Anhaltung des Zuges infolge der Schnellbremsung bestand. Unmittelbar ursächlich für den Schaden der Reisenden war diese Notbremsung. Die Außergewöhnlichkeit der Betriebsgefahr liegt hier im Wesen des gefährlichen Betriebes. Würden die Eisenbahnen nicht mit so großer Geschwindigkeit fahren und würden hiebei nicht ihre große Masse und ihr großes Gewicht mitspielen, dann wäre es zu dem Unfall gar nicht gekommen. Ähnlich zu beurteilen wäre der Fall, daß ein Kraftfahrer, weil ein Fußgänger knapp vor seinen Wagen stürzt, um ihn nicht zu überfahren, sein Fahrzeug jäh zur Seite verreißt und dadurch einen anderen Menschen überfährt. Hier ist das, erst durch die Eigentümlichkeit des gefährlichen Betriebes ermöglichte jäh Verreißen aus der gewöhnlichen Bahn, die außergewöhnliche Betriebsgefahr, die unmittelbar den Schaden zugefügt hat. In den beiden letzt-

genannten Beispielen liegt diese außergewöhnlich Betriebsgefahr als Ursache der Beschädigung näher. Die bei allen Verkehrsunfällen stets mitwirkende allgemeine Betriebsgefahr wird hier in der rechtlichen Beurteilung übergewichtig und damit als Schadensursache verselbständigt.

Der gegen diese Lösung erhobene Einwand, der Lokomotivführer oder der Kraftfahrer würde nun in Zukunft eine Interessenabwägung vornehmen und er würde als Ergebnis dieser Interessenabwägung eher den auf das Gleis geratenen Selbstmörder oder den in die Fahrbahn des Kraftfahrzeuges gelaufenen Fußgänger überfahren, bevor er eine Notbremsung oder ein Verreißen des Fahrzeugs vornimmt, weil ihm dann ein Haftungsbefreiungsgrund zugute komme, ist nicht stichhältig. Zunächst wird der Führer des Fahrzeugs zeitlich kaum in der Lage sein, eine solche Interessenabwägung vorzunehmen, weil es sich in der Regel um instinktmäßige Abwehrhandlungen handeln wird. Darüber hinaus aber wird er sich nicht auf einen Haftungsbefreiungsgrund berufen können, weil er doch dann nicht jene Sorgfalt beachtet hat, die nach den Umständen des Falles von ihm zu fordern war.

Auch die Befürchtung, der Begriff der außergewöhnlichen Betriebsgefahr werde zu unendlichen Auslegungstreitigkeiten führen, kann nicht geteilt werden. Wie sich aus den vorstehenden Beispielen ergibt, wird sich die Frage, ob der Unfall unmittelbar durch eine außergewöhnliche Betriebsgefahr ausgelöst wurde, vermutlich in jedem Einzelfall leicht lösen lassen. Ganz anders liegt das natürlich bei dem Begriff der erhöhten Betriebsgefahr, den zunächst die Rechtsprechung Deutschlands geprägt und den nun auch die Rechtsprechung Österreichs übernommen hat. Denn hinsichtlich seiner sind die Grenzen sehr schwer erkennbar.

Auf eine weitere kleine Abweichung gegenüber dem § 7 Abs. 2 KVG. ist aufmerksam zu machen. Nicht mehr der Führer allein muß jede nach den Umständen gebotene Sorgfalt beachtet haben, sondern jede beim Betrieb tätige Person. Dies ist einerseits nötig, weil bei der Eisenbahn nicht nur Fahrbetriebsmittel in Frage kommen, sondern weil es überhaupt billigerweise nicht auf die Nachlässigkeit des Führers allein ankommen kann, wenn der Unfall etwa mit der Nachlässigkeit einer anderen beim Betrieb tätigen Person zusammenhängt.

Zu § 10:

Diese Regel entspricht im wesentlichen dem § 8 Abs. 2 KVG. und dem § 5 RHG. Sie wird auf die entgeltliche Beförderung überhaupt ausgedehnt; dies entspricht der Erweiterung der Haftung des Halters im § 3 Z. 2. Der Begriff der Entgeltlichkeit ist hier wie im § 3 auszulegen; auch ein unangemessenes Entgelt ist daher Entgelt.

12

Nur um Zweifel auszuschalten, sei hier festgehalten, daß die Anordnung des § 7 natürlich nicht auf die Gefährdungshaftung allein beschränkt ist.

Zu § 11:

Hier wird der Rückgriff der mehreren beteiligten Ersatzpflichtigen untereinander in Ansehung der einem geschädigten Dritten zu erbringenden Leistungen und der Ausgleich der Schäden geregelt, die Ersatzpflichtige einander zugefügt haben. Eine wesentliche Änderung gegenüber dem geltenden Rechte liegt nur darin, daß heute zu berücksichtigen ist, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist, während zukünftig zu untersuchen sein wird, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Beteiligten verschuldet oder durch außergewöhnliche Betriebsgefahr oder durch überwiegende gewöhnliche Betriebsgefahr verursacht worden ist. Zukünftig soll also das Verschulden wieder in stärkerem Maße hervorgekehrt werden. Hinter dem Verschulden reiht in der nächsten Rangstufe die außergewöhnliche Betriebsgefahr des § 9 Abs. 2 und hinter dieser die überwiegende gewöhnliche Betriebsgefahr. Das Überwiegen der gewöhnlichen Betriebsgefahr deckt sich mit dem Vorwiegen der Verursachung. Wenn also beispielsweise bei zwei zur ungeteilten Hand Haftpflichtigen jeweils nur Gefährdungshaftung zu vertreten ist, dann ist, wie schon heute nach § 17 KVG., eine Abwägung dahin vorzunehmen, bei welchem der beiden Fahrzeuge die Betriebsgefahr die größere ist.

Wie im § 8 war auch hier auszusprechen, daß die beteiligten Betriebsunternehmer oder Halter, außer bei Verschulden, über die sie betreffenden Haftungshöchstgrenzen hinaus nicht rückgriffs- oder ausgleichspflichtig sind.

Zu §§ 12 und 13:

Diese Stellen des Entwurfes bringen gegenüber dem geltenden Gesetz nur die Neuerung, daß den Anspruch auf Ersatz der Bestattungskosten nicht nur derjenige hat, der die Bestattungskosten zu tragen verpflichtet ist, sondern auch derjenige, der sie tatsächlich getragen hat. Diese Erweiterung entspricht einem vielfachen Verlangen. Sie deckt sich im übrigen mit der Auslegung des § 1327 ABGB., der die Bestattungskosten demjenigen gibt, dem sie erwachsen sind. Die Bestattungskosten nur dieser Person zu ersetzen, wie es der vorhergehende Entwurf vorsah, wäre für den Fall ungerecht gewesen, daß der zur Tragung der Bestattungskosten verpflichteten Person die Mittel dazu nicht zur Verfügung stehen; sie hätte nämlich den Ersatz erst nach der tatsächlichen Aufwendung verlangen können.

Neu ist auch die Beschränkung auf die Angemessenheit der Bestattungskosten. Das ist ins-

besondere deshalb bedeutsam, weil zu den Kosten der Bestattung auch die Aufwendungen für die Errichtung eines Grabmals oder eines Grabsteins gehören. Auch diesbezüglich bewegt sich der Entwurf im Rahmen der Grundsätze des ABGB.; dessen § 549 rechnet zu den auf der Erbschaft haftenden Lasten nur die Kosten für das dem Gebrauch des Ortes, dem Stand und dem Vermögen des Verstorbenen angemessene Begräbnis.

Mehrfach wurde angeregt, auch bei der Erfolgshaftung Schmerzensgeld zu geben. Dieser Anregung war nicht zu folgen, weil es sich geradezu, auch auf zwischenstaatlicher Ebene, zu einem Grundsatz herausbildet, bei der Gefährdungshaftung die Schadensarten zu begrenzen. Die wesentlichen Marksteine dieser Begrenzung sind die Haftungshöchstbeträge, die Verneinung des entgangenen Gewinnes und die Verneinung des Schmerzensgeldes. Es sind dies erträgliche Erleichterungen der strengen Haftung des schuldlosen Betriebsunternehmers oder Halters.

Zu § 14:

Neu gegenüber dem geltenden Recht ist hier, daß die Geldrente entsprechend dem Grundsatz des § 1418 ABGB. für einen Monat voranzuzahlen ist. Wiewohl es sich hiebei nur um eine Mindestfrist handelt und die im Vorentwurf vorgesehen gewesene, dem geltenden Recht entsprechende Dreimonatsfrist im Rahmen dieses Grundsatzes läge, so war dem mehrfachen Verlangen, die Vorauszahlung der Schadensersatzrente auf einen Monat zurückzuführen, dennoch Rechnung zu tragen, weil in der täglichen Übung der Gerichte fast immer nur eine Vorauszahlung von Unterhaltsleistungen auf einen Monat verfügt wird.

Neu ist ferner, daß bei dem Verlangen des Ersatzberechtigten, eine Abfindung in Kapital zu gewähren, auch die andere Seite zu berücksichtigen sein wird. Dem Verlangen soll nur dann entsprochen werden können, wenn die einmalige Zahlung dem Ersatzpflichtigen wirtschaftlich zumutbar ist.

Der Grundsatz, daß zunächst in Form einer Rente abzugelten ist, muß weiterhin hochgehalten werden. Dieser Grundsatz entspricht einmal dem Bestreben, soweit als möglich den vorherigen Zustand wieder herzustellen. Dieser bestand aber eben in der Regel darin, daß dem Opfer laufend Zahlungen zur Bestreitung seines Unterhalts zugekommen sind. Vor allem aber ist ausschlaggebend, daß viele Menschen, wie die Erfahrung lehrt, mit größeren Geldbeträgen unvernünftig umgehen. Sie wissen einen größeren Kapitalsbetrag nicht entsprechend anzulegen. Er zerrinnt ihnen zwischen den Fingern und sie stehen dann wieder schutzlos da und fallen der öffentlichen Fürsorge anheim. Demgegenüber müssen die Wünschen der Versicherer, nicht auf unabsehbare Zeit hinaus mit einem bestimmten

Schadensfall belastet zu werden, in den Hintergrund treten.

Zu §§ 15 und 16:

Wie schon eingangs hervorgehoben wurde, ist die Notwendigkeit einer Erhöhung der Haftungshöchstbeträge im Kraftfahrrecht der unmittelbare Anstoß für die in Aussicht genommene gesetzliche Neuordnung gewesen. Dieser Hinaufsetzung der Höchstbeträge kommt daher besondere Bedeutung zu.

Zunächst hat sich das Bundesministerium für Justiz mit der Frage beschäftigt, inwiefern Haftungshöchstbeträge überhaupt gerechtfertigt sind. Diesbezüglich war zu erkennen, daß die Gefährdungshaftung dem aus dem klassischen römischen Rechte hergeleiteten Grundsatz der Verschuldenshaftung zuwiderläuft und deshalb ein Gegengewicht geschaffen werden mußte, um das Maß der Haftung nicht unerträglich werden zu lassen. Dieses Gegengewicht ist insbesondere in den Höchstbeträgen gegeben. Hierbei ist auch ausschlaggebend, daß die Verkehrsmittel nicht mehr überwiegend dem Vorteil des Unternehmers dienen, sondern, daß sie zu einer Lebensnotwendigkeit für jedermann geworden sind. Daher ist es nur recht und billig, daß auch die Verkehrsoffer einen Teil des Wagnisses mittragen. Die daraus entspringende Rücksichtnahme auf den Unternehmer ist so stark begründet, daß alle Einwände gegen die Haftungshöchstgrenzen dagegen verblasen. Dies gilt insbesondere auch für den Einwand, daß ein Haftungshöchstbetrag infolge seiner Starrheit insofern unbillig sein kann, als der Leichtgeschädigte darin volle Deckung seiner Ansprüche findet, während gerade der Schwerstgeschädigte möglicherweise nur einen Teil ersetzt bekommt.

Bei der Neugestaltung der Haftungshöchstbeträge war es das Bestreben, soweit als möglich eine Vereinheitlichung im Eisenbahnrecht und im Kraftfahrrecht herbeizuführen. Vollkommen ist dies freilich nicht gelungen. Was zunächst die Ersätze im Kraftfahr-Haftpflichtrecht betrifft, so sieht der Entwurf eine Hinaufsetzung auf das Achtfache vor. Damit kommt man zu einer Rente von monatlich 1000 S statt bisher 125 S. Wiewohl das Bundesministerium für Justiz der Meinung ist, daß auch ein solcher Rentenbetrag den heutigen Geldverhältnissen noch nicht entspricht, weil er gerade nur die niedrigsten Gehälter deckt, aber alle Durchschnittsgehälter darüber liegen, so konnte doch die Absicht auf eine weitere Hinaufsetzung, nämlich auf 1500 S monatlich, nicht verwirklicht werden, weil dieser Absicht von der Kraftfahrerschaft und der Versicherungswirtschaft nachdrücklicher Widerstand entgegengesetzt wurde. Deren Verlangen ging dahin, nicht über die Sätze der Mindestversicherungssummen hinauszugehen, da anderenfalls die

Mindestversicherungssummen wieder erhöht werden müßten, was eine erneute Prämienverteuerung zur Folge hätte. Dieser letzte Einwand dünkt zwar dem Bundesministerium für Justiz nicht stichhältig, weil doch die Gefährdungshaftung gegenüber der Verschuldenshaftung nur eine ganz untergeordnete Bedeutung hat und die geltenden Mindestversicherungssummen mit den ihnen entsprechenden Prämien den Versicherten auch keinen Schutz zu geben vermögen, wenn ein durch Verschulden zugefügter Schaden in einem darüber hinausgehenden Ausmaß zugefügt wurde; es mußte das Bundesministerium für Justiz aber seine Wünsche vorläufig zurückstellen, um die schon so dringend nötige Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen bald zu erwirken. Eine ähnliche Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen im Eisenbahn-Haftpflichtrecht wäre nicht nur deshalb unangebracht gewesen, weil sie den Vereinheitlichungsbestrebungen zuwiderliefe, sondern vor allem deshalb, weil sich die Haftungshöchstgrenzen im Eisenbahn-Haftpflichtrecht von vornherein auf einem Stande befanden, der hinter der Geldentwertung nicht in einem ebensolchen Maße zurückblieb wie die Höchstbeträge im Kraftfahr-Haftpflichtrecht. Dennoch mußte auch hier der Verminderung des Geldwertes Rechnung getragen werden. Daß keine einheitlichen Beträge für Eisenbahnen und Kraftfahrzeuge gefunden werden konnten, widerspricht dem Streben nach Einheitlichkeit nicht. Denn das Maß der Höchstbeträge wird weniger von rechtlichen Umständen als von volkswirtschaftlichen und sozialen Erwägungen bestimmt, so wie dies bei der Anerkennung der Gefährdungshaftung überhaupt der Fall ist. Diese kann nicht verantwortet werden, weil ein rechtliches Dogma sie fordern würde, sondern weil die sozialen Verhältnisse und das volkswirtschaftliche Anliegen sie verlangen; ist doch die ungeheure Zahl der Verkehrsunfälle heute nicht mehr eine Angelegenheit des einzelnen Betroffenen, sondern eine solche des ganzen Volkes geworden. Dasselbe gilt für die Höchstbeträge. Die Eisenbahnen haben in der großen Mehrheit den stärkeren finanziellen Rückhalt. Sie können daher auch den sozialen und wirtschaftlichen Erfordernissen in einem größeren Maße Genüge tun. Es fällt hierbei nicht ins Gewicht, daß etwa die Österreichischen Bundesbahnen nicht aktiv sind, weil die Statistik ergibt, daß die Beträge, die dieses Großunternehmen aus dem Grunde der Entschädigung für Unfallsfolgen ausbezahlt, nur einen verschwindenden Bruchteil der Einnahmen aus dem Reiseverkehr ausmachen. Bei den Eisenbahnen im engeren Sinn ist überdies Bedacht zu nehmen, daß ihr Verkehr vielfach international ist, es muß daher auch der Fahrgäste aus dem Ausland gedacht werden.

Alle diese Umstände rechtfertigen es, einen Unterschied zwischen Eisenbahn und Kraftfahr-

zeug bei der Bemessung der Haftungshöchstgrenzen auch weiterhin zu pflegen. Dem Ziele der Vereinheitlichung entsprach es lediglich, diese Grenzen in vernünftigem Sinn einander zu nähern. Im Zuge der diesbezüglichen Verhandlungen und Untersuchungen hat sich schließlich die Notwendigkeit herausgestellt, auch eine Zwischenstufe einzuschalten. Es wurde erkannt, daß gewisse Verkehrsbetriebe weder auf die hohe finanzielle Stufe der Eisenbahnen im engeren Sinne noch auf die erheblich niedrigere finanzielle Stufe der Kraftfahrzeuge gestellt werden können. Es handelt sich hierbei um Haupt- und Kleinseilbahnen, um Oberleitungs-Omnibusbetriebe und um die nicht-öffentlichen Eisenbahnen (siehe § 1 Eisenbahngesetz 1957). All dies sind Eisenbahnen im Sinne der eisenbahnrechtlichen Vorschriften. Für sie sieht der Entwurf als Höchstbeträge einen Kapitalsbetrag von 300.000 S und einen Rentenbetrag von 18.000 S, bei Sachschäden einen Betrag von 60.000 S vor. Während die Erhöhung des Rentenbetrages bei Eisenbahnen im engeren Sinne das Vierfache beträgt und ein dementsprechender Kapitalsbetrag ausgemessen wurde, beträgt die Erhöhung des Höchstbetrages bei Sachschäden etwas mehr als das Sechsfache des geltenden Betrages, nämlich 100.000 S. Der Grund hierfür ist der, daß mitunter sehr schwere Eisenbahnunfälle vorkommen, bei denen viele Personen zu Schaden kommen können. Nun sind aber die Haftungshöchstgrenzen für Sachschäden grundsätzlich für die Gesamtheit aller Sachen bestimmt, die durch dasselbe Ereignis beschädigt werden.

Das gegenwärtig geltende Gesetz gibt keinerlei Aufschluß darüber, wie es sich verhält, wenn Schäden, die mit einem Kapitalsbetrag abzufinden sind, mit Schäden zusammentreffen, für die eine Rente zu gewähren ist. Auch das muß als eine echte Lücke empfunden werden, die der Gesetzgeber zu schließen hätte. Die Regelung, die diesbezüglich der § 15 Abs. 2 vorsieht, entspricht der einhelligen Lehre und Rechtsprechung.

Der vom früheren Entwurf unternommene Versuch, nicht nur beim Kraftfahrzeug, sondern auch bei der Eisenbahn im Zuge der Vereinheitlichung eine zweite Begrenzung, nämlich mit dem Dreifachen der Höchstbeträge für die Einzelpersonen, vorzusehen, mußte auf Grund der begründeten Einwendungen dagegen fallengelassen werden. Eine doppelte Begrenzung ist nur dort gerechtfertigt, wo die Möglichkeit der Verletzung mehrerer Personen in absehbaren bescheidenen Grenzen liegt. Das ist beim Kraftfahrzeug der Fall. Dagegen können durch Eisenbahnen unabsehbare Unfallsfolgen herbeigeführt werden; man denke etwa an den Fall, daß ein fahrender Zug auf einem nicht entsprechend gesicherten Bahnhof in eine gerade die Gleise überschreitende größere Menschenmenge hineinstößt.

Hinsichtlich der doppelten Begrenzung bei Kraftfahrzeugen geht der Entwurf einen eigenen Weg. Bei Kraftfahrzeugen mit Ausnahme der Omnibusse soll bis zum Dreifachen der Höchstbeträge für die Einzelperson gehaftet werden, und zwar auch im Linienverkehr, bei dem dies allerdings kaum eine Rolle spielen dürfte, weil er fast ausschließlich mit Omnibussen betrieben wird. Dagegen werden bei Omnibussen, gleichgültig ob Linienverkehr oder nicht, die doppelten Begrenzungen mit den Mindestversicherungssummen des Kraftfahrrechts gleichgesetzt, weil sonst der Halter zwar viel höher versichert sein müßte, die zweite Haftungsgrenze aber — bei Annahme des Dreifachen der Höchstgrenze für Einzelpersonen — erheblich niedriger wäre; betrüge doch das Dreifache 600.000 S Kapital, während die Mindestversicherungssumme bei einem 20sitzigen Omnibus 1,200.000 S ausmacht; diese Mindestversicherungssumme erhöht sich je weitere 5 Sitzplätze jeweils um 300.000 S. Die neue Regelung bedeutet also, soweit es sich um den nichtlinienmäßigen Omnibusverkehr handelt (man denke an die vielen Reiseunternehmungen), eine erhebliche Verbesserung. Eine Verschlechterung kann sich nur beim linienmäßigen Omnibusverkehr ergeben, da es bei diesem heute hinsichtlich der Fahrgäste eine doppelte Begrenzung überhaupt nicht gibt. Das Bestreben des Bundesministeriums für Justiz, zusätzlich zu der eben geschilderten Verbesserung eine Beseitigung der doppelten Begrenzung im linienmäßigen Omnibusverkehr beizubehalten, ist gleichfalls an dem nachdrücklichen Widerstand der Vertretungen der Kraftfahrer und der Versicherungswirtschaft gescheitert. Deren Standpunkt läßt sich allerdings damit begründen, daß der Gesetzgeber eine höhere Bedeckung als die Mindestversicherungssummen zum Schutze der Verkehrstopfer nicht vorgesehen hat, daher soll auch die Haftung im bürgerlichen Rechte nicht weitergehen.

Sowohl der § 15 Abs. 1 als auch der § 16 Abs. 1 nennen bei der Anführung der Kraftfahrzeuge ausdrücklich auch die Oberleitungs-Kraftfahrzeuge. Dies geschieht nur, um jeden Zweifel darüber auszuschalten, daß für die Oberleitungs-Omnibusbetriebe, die jeweils in der Z. 2 des § 15 Abs. 1 und des § 16 Abs. 1 genannt sind, etwas anderes gilt als für die Oberleitungs-Kraftfahrzeuge. Diese Unterscheidung muß getroffen werden, weil die Oberleitungs-Omnibusbetriebe nach dem Eisenbahngesetz 1957 Eisenbahnen, die Oberleitungs-Kraftfahrzeuge dagegen Kraftfahrzeuge sind. Nur wenn durch ein solches Fahrzeug ein Mensch getötet oder verletzt wird, liegt ein Kraftfahrzeugunfall vor, wird jemand dagegen etwa durch einen reisenden stromführenden Draht beschädigt, dann handelt es sich um einen Eisenbahnunfall.

Der § 16 Abs. 3 nimmt Liegenschaften, die von Eisenbahnen beschädigt werden, von der

Begrenzung mit einem Höchstbetrag aus. Er folgt damit dem Vorbild des § 4 Abs. 3 SHG. Die Gründe sind aus der amtlichen Begründung zum SHG. (Deutsche Justiz, 1940, S. 544) ersichtlich. Danach ist eine Beschädigung bahnfremder Grundstücke außerordentlich selten, während Schadenszufügungen an beweglichen Sachen im Eisenbahnverkehr häufiger vorkommen und sich trotz allen Vorsichtsmaßnahmen nicht vermeiden lassen. Der an beweglichen Sachen zugefügte Schaden wird im allgemeinen durch die Haftungshöchstbeträge gedeckt sein, mit Ausnahmen braucht der Gesetzgeber nicht zu rechnen. Dagegen ist der Schaden, der einem Gebäude zugefügt werden kann, unabsehbar. Deshalb ist eine Haftungshöchstgrenze diesbezüglich sinnlos.

Zu § 17:

Der Vorentwurf hatte eine Verjährungszeit von zwei Jahren und eine Hemmung der Verjährung bei obschwebenden Vergleichsverhandlungen vorgesehen. Eine solche Regelung hätte dem geltenden Rechte entsprochen. Darüber hinaus zeigt sich auch bei den Verhandlungen auf zwischenstaatlicher Ebene das Bestreben, die Verjährungszeit auf zwei Jahre festzusetzen. Wenn dennoch der vorliegende Entwurf gemäß dem Grundsatz des § 1489 ABGB. den Verjährungszeitraum auf drei Jahre erhöht hat, so nur deshalb, weil dies einem von zahlreichen Stellen geäußerten Wunsch entspricht. Wegen dieser Ausdehnung der Verjährungsfrist konnte der oben erwähnte Hemmungsgrund als überflüssig beseitigt werden.

Zu § 18:

Hier wird die im § 5 SHG. und im § 15 KVG. enthaltene Anordnung einer Anzeigepflicht, die sich gut bewährt hat, übernommen und zugleich auf die Eisenbahnen ausgedehnt. Im RHG. war eine ähnliche Regelung nicht enthalten, weil das RHG. viel älteren Ursprungs ist und der Grundsatz der Anzeigepflicht ein Merkmal moderner Erkenntnisse des Haftpflichtrechts ist.

Zu § 19:

Der Abs. 1 dehnt einen Grundsatz, der heute schon hinsichtlich des Halters gilt, im Sinne der Vereinheitlichung des Rechtes auch auf den Betriebsunternehmer der Eisenbahn aus. Wenn der Halter für das Verschulden der Leute einzustehen hat, was durchaus zu begrüßen ist, so wäre nicht einzusehen, warum nicht auch der Betriebsunternehmer ein gleiches zu vertreten hätte.

Um Mißverständnisse zukünftig zu vermeiden, die der Wortlaut des Art. IV der Einführungsverordnung zum KVG. hervorgerufen hat, wenn er von Personen spricht, deren sich der Halter beim Betrieb bedient, insoweit es sich um ihre Dienstleistung handelt, wählt der Entwurf im

Abs. 2 einen Wortlaut, der der in jüngerer Zeit gefestigten Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes gemäß ist: Es kommt nicht auf arbeitsrechtliche Dienstleistungen an, sondern allein darauf, daß die andere Person mit dem Willen des Betriebsunternehmers oder Halters beim Betrieb tätig war.

Gegenüber dem heute geltenden Wortlaut ist eine Veränderung ferner dahin vorgenommen worden, daß im Abs. 2 insbesondere auf jene Eisenbahnen und Kraftfahrzeuge hingewiesen wird, auf die das neue Gesetz nicht angewendet werden soll. Damit soll eindeutig ausgedrückt werden, daß es sich um eine ganz allgemeine Bestimmung handelt, die über den Bereich des Sonderhaftpflichtgesetzes hinausgeht. Die betreffende Ergänzung bedeutet keine Veränderung der Rechtslage, weil der Oberste Gerichtshof wiederholt ausgesprochen hat, daß die Sonderbestimmung des Art. IV auch für die sogenannten langsam fahrenden Kraftfahrzeuge gilt.

Zu § 20:

Einem mehrfachen Verlangen entspricht es, den das Haftpflichtrecht kennzeichnenden Wahlgerichtsstand des Unfallsortes auch für jene aus demselben Unfall herrührenden Ansprüche zu gewähren, die nicht auf das Sonderhaftpflichtrecht gestützt werden. Wiewohl der Oberste Gerichtshof in der Entscheidung vom 13. Juli 1956, RZ. 1956, S. 176 = ZVR. 1957, S. 37 = JBl. 1957, S. 133, erklärt hat, dies ermögliche bereits das geltende Recht, kann doch eine ausdrückliche diesbezügliche Anordnung nur nützlich sein; dies umso mehr, als die eben genannte Ansicht des Obersten Gerichtshofes von der Lehre bestritten wird.

Dagegen besteht keine Notwendigkeit, das Arbeitsgerichtsgesetz durch Ausschaltung der Zuständigkeit der Arbeitsgerichte mittelbar zu ändern, weil gleiche Gründe auch für andere Zuständigkeiten des Arbeitsgerichts geltend gemacht werden können.

Zu § 21:

Für das Wirksamwerden sieht der Entwurf eine Frist von mindestens zwei Monaten vor, damit alle Beteiligten sich mit der kommenden Rechtslage vertraut machen können.

Zu § 22:

Hier werden diejenigen Vorschriften aufgezählt, die durch das neue Gesetz ihre Bedeutung verlieren werden und daher aufzuheben sind. Im Hinblick darauf, daß der vom Bundesministerium für Justiz ausgearbeitete Entwurf über die Haftung der gefährlichen Betriebe einer Sachverständigenkommission zur weiteren Prüfung unterbreitet wurde, können das RHG. und die dazugehörige Einführungsverordnung noch

nicht vollständig aufgehoben werden. Die im Abs. 1 Z. 1 und 2 genannten Rechtsvorschriften dürfen daher nur so weit außer Kraft gesetzt werden, als sie sich auf Eisenbahnen beziehen. Das im Abs. 1 Z. 8 genannte Gesetz ist, soweit es sich um einen Arbeitsunfall handelt, bereits durch den § 543 ASVG. als aufgehoben anzusehen, dagegen ist es hinsichtlich der Dienstunfälle weiterhin in Geltung, wenn auch ohne Inhalt, weil es im österreichischen Recht eine besondere Regelung der Haftung bei Dienstunfällen nicht gibt.

Der Abs. 3 nennt jene Rechtsvorschriften, die unberührt weiter gelten sollen. Es sind dies zunächst jene Bestimmungen des Eisenbahngesetzes und des Kraftfahrzeuggesetzes, die vom Gericht die Einholung einer Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe beziehungsweise des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau verlangen, wenn seine Entscheidung von der Vorfrage abhängt, ob eine Eisenbahn oder ein Kraftfahrzeug vorliegt; ferner die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 über die Haftung für Schäden, die durch den Bau oder den Bestand der Eisenbahnanlagen verursacht werden. Zwar müßte nicht ausdrücklich ausgesprochen werden, daß diese Bestimmungen unberührt bleiben, weil der vorliegende Entwurf doch nur die Haftung für Schäden beim Betrieb regelt, doch ist die Feststellung ein Ge-

bot der Vorsicht. Auch Art. IV der Einführungsverordnung zum SHG. hat dasselbe getan. Da der Entwurf nach seiner Beschließung gegenüber dem ASVG. das spätere Gesetz sein wird, mußte aber jedenfalls angeordnet werden, daß dieses Gesetz, insbesondere die die Haftung aus Arbeitsunfällen regelnden Bestimmungen (§§ 332 ff.) unberührt bleiben. Soweit es sich um Bestimmungen in Staatsverträgen handelt, nimmt der Entwurf auf die zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland geschlossenen Abkommen über den erleichterten Eisenbahndurchgangsverkehr auf den Strecken Mittenwald—Griesen und Ehrwald—Vils und über die Regelung des Grenzüberganges der Eisenbahnen Rücksicht.

Zu § 23:

Die Überleitung ist so einfach wie möglich zu gestalten. Dies geschieht dadurch, daß das neue Gesetz nur für Unfälle gelten soll, die sich nach seinem Wirksamwerden ereignet haben.

Zu § 24:

Diese Stelle enthält die Vollziehungsklausel. Es ist zu ihr weiter nichts zu bemerken.

Mit der Verwirklichung des in Aussicht genommenen Gesetzes sind für die öffentliche Verwaltung weder Mehrkosten noch ein höherer Verwaltungsaufwand verbunden.