

620 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XI. GP.

11. 7. 1967

Regierungsvorlage**Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX,
mit dem das Eisenbahn- und Kraftfahrzeug-
haftpflichtgesetz geändert wird**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz vom 21. Jänner 1959, BGBl. Nr. 48, wird in folgender Weise geändert:

1. Der § 2 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Der Begriff des Kraftfahrzeugs ist im Sinne der kraftfahrrechtlichen Vorschriften auszulegen. Soweit sich aus dem vorliegenden Bundesgesetz nicht anderes ergibt, ist dieses auf Kraftfahrzeuge, bei denen nach ihrer Bauart und ihrer Ausrüstung dauernd gewährleistet ist, daß mit ihnen auf gerader, waagrechter Fahrbahn bei Windstille eine Geschwindigkeit von 10 km in der Stunde nicht überschritten werden kann, nicht anzuwenden.“

2. Der § 12 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Im Falle der Tötung sind zu ersetzen

1. die Kosten der versuchten Heilung des Verletzten,

2. der Vermögensnachteil, den der Verletzte dadurch erlitten hat, daß infolge der Verletzung seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert gewesen ist,

3. die Kosten aus einer Vermehrung seiner Bedürfnisse,

4. ein angemessenes Schmerzgeld und

5. die Kosten angemessener Bestattung; Anspruch auf Ersatz der Bestattungskosten hat derjenige, der sie zu tragen verpflichtet ist oder sie tatsächlich getragen hat.“

3. Der § 13 hat zu lauten:

„§ 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,

3. die Kosten aus einer Vermehrung seiner Bedürfnisse,

4. ein angemessenes Schmerzgeld und

5. im Fall einer Verunstaltung, durch die das bessere Fortkommen des Verletzten verhindert werden kann, eine angemessene Entschädigung.“

4. Der § 15 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung für Tötung und Verletzung von Menschen ist der Höhe nach mit folgenden Beträgen begrenzt:

1. bei einem Unfall aus dem Betrieb einer Eisenbahn mit Ausnahme der Haupt- und Kleinseilbahnen, 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, einer nicht-öffentlichen Eisenbahn oder eines Kraftfahrzeugs einschließlich eines Oberleitungs-Kraftfahrzeugs mit

einem Kapitalsbetrag von 600.000 S

oder mit einem Rentenbetrag von

jährlich 36.000 S

für den einzelnen Verletzten.“

5. Der § 15 Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) Im Falle der Tötung oder der Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis haftet der Halter eines Kraftfahrzeugs insgesamt nur bis zu den im folgenden genannten Höchstbeträgen. Hierbei bleiben hinsichtlich der einzelnen Verletzten die im Abs. 1 Z. 2 genannten Höchstbeträge unberührt. Übersteigen die mehreren Menschen zu leistenden Ersätze (Abs. 1 Z. 2) die nachstehenden Höchstbeträge, so verringern sich die einzelnen Ersätze in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht. Die Gesamthöchstbeträge sind:

1. für den Halter eines jeden Kraftfahrzeugs das Dreifache der im Abs. 1 Z. 2 genannten Höchstbeträge;

2. für den Halter eines Kraftfahrzeugs, das ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter im Sinne der jeweiligen Internationalen Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID) (derzeit BGBl. Nr. 137/1967) bestimmt ist und entsprechend der Gefährlichkeit sowie der Menge der zu befördernden Güter gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein muß, bezüglich des Schadens, der auf die gefährliche Beschaffenheit des Gutes zurückzuführen ist, überdies das Siebenfache der im Abs. 1 Z. 2 genannten Höchstbeträge;

3. für den Halter eines Omnibusses mit nicht mehr als 19 Plätzen außer dem Lenkerplatz bezüglich der beförderten Menschen überdies das Dreifache und eines Omnibusses mit mehr als 19 Plätzen außer dem Lenkerplatz bezüglich der beförderten Menschen für je angefangene weitere 5 Plätze zusätzlich das Eineinhalbfache der im Abs. 1 Z. 2 genannten Höchstbeträge. Diese zusätzlichen Beträge gelten auch für den Halter eines Lastkraftwagens, der nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften zur Beförderung von mindestens 8 Menschen außer dem Lenker verwendet werden darf, bezüglich der beförderten Menschen.“

6. Der § 16 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte Haftung für Schäden an Sachen ist der Höhe nach mit folgenden Beträgen begrenzt:

1. bei einem Unfall aus dem Betrieb einer Eisenbahn mit Ausnahme der Haupt- und Kleinseilbahnen, der Oberleitungs-Omnibusbetriebe und der nicht-öffentlichen Eisenbahnen mit

einem Betrag von 300.000 S;

2. bei einem Unfall aus dem Betrieb einer Haupt- oder Kleinseilbahn, eines Oberleitungs-Omnibusbetriebes, einer nicht-öffentlichen Eisenbahn oder eines Kraftfahrzeugs einschließlich eines Oberleitungs-Kraftfahrzeugs, mit Ausnahme der in der Z. 3 genannten Schäden, mit

einem Betrag von 180.000 S;

3. bei einem Unfall aus dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs, das ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter im Sinne der jeweiligen Internationalen Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID) (derzeit BGBl. Nr. 137/1967) bestimmt ist und entsprechend der Gefährlichkeit sowie der Menge der zu befördernden Güter gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein muß, bezüglich des Schadens, der auf die gefährliche Beschaffenheit des Gutes zurückzuführen ist, überdies mit

einem Betrag von 270.000 S; in allen diesen Fällen auch dann, wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden.“

7. Der § 22 Abs. 3 Z. 2 hat zu lauten:

„2. der § 1 Abs. 4 Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. XXXXXX,“

8. In den § 22 Abs. 3 wird eine neue Z. 3 mit folgendem Wortlaut eingefügt:

„3. das Atomhaftpflichtgesetz, BGBl. Nr. 117/1964,“

9. Die bisherigen Bezeichnungen „3.“ und „4.“ im § 22 Abs. 3 erhalten die Bezeichnungen „4.“ bzw. „5.“.

10. Der § 24 hat zu lauten:

„§ 24. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist das Bundesministerium für Justiz betraut. Dieses hat das Einvernehmen herzustellen,

1. soweit es sich um Eisenbahnen handelt, mit dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen,

2. soweit es sich um Kraftfahrzeuge handelt, mit dem Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie und,

3. soweit es sich um die Bestimmungen über die Haftungshöchstbeträge für Kraftfahrzeuge handelt, außerdem mit dem Bundesministerium für Finanzen.“

Artikel II

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

Artikel III

§ 1. Dieses Bundesgesetz tritt mit dem 1. Jänner 1968 in Kraft.

§ 2. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist das Bundesministerium für Justiz betraut. Dieses hat das Einvernehmen herzustellen,

1. soweit es sich um Eisenbahnen handelt, mit dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen,

2. soweit es sich um Kraftfahrzeuge handelt, mit dem Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie und,

3. soweit es sich um die Bestimmungen über die Haftungshöchstbeträge für Kraftfahrzeuge handelt, außerdem mit dem Bundesministerium für Finanzen.

Erläuternde Bemerkungen

A. Allgemeiner Teil

Die geplante Neuordnung des Kraftfahrrechts durch Schaffung eines Kraftfahrgesetzes 1967 (KfG. 1967) macht auch die Überprüfung des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes vom 21. Jänner 1959, BGBl. Nr. 48 (EKHG.), notwendig. Besteht doch zwischen dem Kraftfahrrecht und dem Kraftfahrzeughaftpflichtrecht insoweit ein Zusammenhang, als nach dem letztgenannten der Begriff des Kraftfahrzeugs im Sinn des Kraftfahrgesetzes 1955 auszulegen ist und vor allem nach einer hergebrachten Übung zwischen den Mindestversicherungssummen und den Haftungshöchstgrenzen eine annähernde Übereinstimmung anzustreben ist.

Aus diesem Anlaß war auch zu untersuchen, inwieweit sich das EKHG. bisher bewährt hat oder ob es einer Verbesserung dort bedarf, wo seine Wirkung lückenhaft geblieben ist.

Dem Ergebnis dieser Prüfung gemäß lassen sich die im vorliegenden Gesetzentwurf enthaltenen Neuerungen im wesentlichen in drei Gruppen teilen:

1. Anpassung des EKHG. an das KfG. 1967,
2. Neuordnung der Haftungshöchstbeträge und
3. Einführung eines Schmerzgeldes und einer Entschädigung für Verunstaltung.

Zu 1 (Anpassung des EKHG. an das KfG. 1967):

Das EKHG. verweist an verschiedenen Stellen auf andere Gesetze, wie das Eisenbahngesetz 1957 und das Kraftfahrgesetz 1955. Die Schaffung des KfG. 1967, das an die Stelle des Kraftfahrgesetzes 1955 treten soll, macht es daher notwendig, diejenigen Gesetzesstellen des EKHG. zu ändern, die das Kraftfahrgesetz 1955 oder eine Bestimmung daraus anführen. Dies trifft auf den § 2 Abs. 2 und den § 22 Abs. 3 Z. 2 zu.

Auch inhaltlich muß das EKHG. auf das KfG. 1967 abgestimmt werden. So haben zukünftig die im § 2 Abs. 2 vorgesehene Geschwindigkeitsgrenze für die Anwendung des EKHG. 10 km in der Stunde zu betragen und die in dieser Gesetzesstelle enthaltene Anordnung, daß Motorfahräder hinsichtlich der Haftung als Kraftfahrzeuge gelten, zu entfallen.

Auch die Einräumung der Mitvollziehung des Bundesministeriums für Finanzen hängt mit dem KfG. 1967 zusammen. Nach diesem müssen sich nämlich die Mindestversicherungssummen für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach den Haftungshöchstbeträgen des EKHG. richten. Bei der diesbezüglichen Anordnung des KfG. 1967 ist auch das Bundesministerium für Finanzen mit der Mitvollziehung betraut, weil es als Versicherungsaufsichtsbehörde Belange der Versicherungswirtschaft wahrzunehmen hat. Auf dem Umweg über die Mindestversicherungssummen hat es diese Belange daher auch bei der Festsetzung der Haftungshöchstbeträge zu vertreten.

Jedoch darf nicht übersehen werden, daß eine völlige Übereinstimmung zwischen dem EKHG. und dem KfG. 1967 nicht erreicht werden kann, weil ihr Anwendungsbereich auf verschiedenen Grundlagen beruht: Das EKHG. gilt für Unfälle, die sich beim Betrieb einer Eisenbahn oder beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs ereignen (§ 1 EKHG.), während sich das KfG. 1967 auf Kraftfahrzeuge und Anhänger, die auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden, und auf den Verkehr mit diesen Fahrzeugen auf solchen Straßen bezieht (§ 1 der Regierungsvorlage zum KfG. 1967).

Zu 2 (Neuordnung der Haftungshöchstbeträge):

Anlässlich der Ausarbeitung dieses Gesetzentwurfs ist auch verlangt worden, die Haftungshöchstbeträge abzuschaffen und die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeuge auf die unbegrenzte Haftung abzustellen. Da in der heutigen Zeit eine Gefährdungshaftung im Kraftfahrverkehr ohne einen entsprechenden Versicherungsschutz undenkbar ist, muß bei der Prüfung dieses Vorschlags jedenfalls auf die versicherungsrechtliche Seite Bedacht genommen werden. In Österreich wird eine Versicherung für eine unbegrenzte Summe nicht gegeben. Daher kann das EKHG. schon aus diesem Grund nicht die unbegrenzte Haftung einführen. Wäre eine Versicherung auch für einen unbegrenzten Betrag möglich, so müßten die Versicherungsprämien erheblich erhöht werden. Eine solche Maßnahme würde den Kraftfahrverkehr empfindlich stören. Da heute

ein Kraftfahrzeug kein Luxusgegenstand, sondern ein wichtiges Verkehrsmittel ist, wäre dies nicht zu verantworten. Abgesehen davon, sind die Haftungshöchstbeträge auch nach internationalen Erkenntnissen ein Kennzeichen der Gefährdungshaftung.

Mit Ausnahme der Haftungshöchstbeträge für Personenschäden aus Unfällen beim Betrieb von Eisenbahnen haben sich die in den §§ 15 und 16 EKHG. enthaltenen Haftungshöchstbeträge nicht als ausreichend erwiesen. Ein Haftungshöchstbetrag kann seinen Zweck nur erfüllen, wenn der Kapitalsbetrag die durchschnittlich aufgelaufenen Kosten (§§ 12 und 13 EKHG.) und die Rente die durchschnittlichen Lebensbedürfnisse eines Ersatzberechtigten decken. Unter diesem Gesichtspunkt waren die genannten Haftungshöchstbeträge schon im Jahr 1959 (zur Zeit der Schaffung des EKHG.) zu niedrig bemessen. Höhere Haftungshöchstbeträge konnten damals nicht durchgesetzt werden. Im Hinblick auf die seither gestiegenen Lebenskosten können die Haftungshöchstbeträge heute ihrer Aufgabe, wesentlich zur Verringerung eines erlittenen Schadens beizutragen, noch weniger gerecht werden. Ihre Erhöhung ist daher dringend geboten.

Freilich können bei einer Begrenzung der Haftung der Höhe nach Schäden von außergewöhnlichem Ausmaß nie ganz ersetzt werden. Nun liegt es aber im Wesen der Haftungshöchstbeträge, daß der Ersatzpflichtige, der mit der strengen Gefährdungshaftung belastet wird, nicht mit der Pflicht zum Ersatz außergewöhnlicher Schäden rechnen muß, er also seine Haftung von vornherein wirtschaftlich abschätzen kann.

Nach dem Gesetzentwurf ist der Kapitalsbetrag im Fall der Tötung oder der Verletzung bei einem Unfall aus dem Betrieb einer Eisenbahn oder aus dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs in gleicher Höhe bestimmt. Der Grund für diese einheitliche Regelung liegt darin, daß die Kosten, die mit einem Kapitalsbetrag abzugelten sind, im allgemeinen weder höher noch niedriger sind, ob sie nun durch einen Schaden aus einem Eisenbahnunfall oder einem Kraftfahrzeugunfall entstanden sind. Bei diesen Kosten handelt es sich heute ausschließlich, zukünftig zumindest teilweise, um tatsächliche Aufwendungen, die der Geschädigte oder ein anderer für ihn (Heilungskosten, Bestattungskosten) erbracht hat. Den Ersatzberechtigten in seinen Ansprüchen diesbezüglich zu beschneiden, nur weil der Kraftfahrzeughalter wirtschaftlich nicht so leistungsfähig ist wie der Betriebsunternehmer einer Eisenbahn, wäre unbillig. Dazu kommen das Schmerzensgeld und die Entschädigung für Verunstaltungsschäden, die ja hinkünftig auch durch den Kapitalsbetrag gedeckt werden müssen. Schließlich ist als Fernziel eine Vereinheitlichung im gesamten Sonderhaftpflichtrecht anzustreben. So haben be-

reits die §§ 15 und 29 des Atomhaftpflichtgesetzes vom 29. April 1964, BGBl. Nr. 117 (im folgenden AtomhaftG. genannt), gleichgültig, ob es sich um Kernanlagen und Kernmaterialien oder um Radionuklide handelt, die Haftungshöchstbeträge im Fall der Tötung oder der Verletzung eines Menschen mit je 600.000 S festgelegt. Ebenso hat der vom Bundesministerium für Justiz vorbereitete Entwurf eines Bundesgesetzes über die Haftung für den Ersatz von Schäden, die durch eine gefährliche Anlage entstehen, in seinem § 14 im Fall der Tötung oder der Verletzung eines Menschen einen Kapitalsbetrag von 600.000 S bestimmt. Wohl aber ist auf die ungleiche wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Kraftfahrer und der Eisenbahnen bei der Festsetzung der Renten Bedacht zu nehmen; dabei ist besonders zu berücksichtigen, daß der Halter eines Kraftfahrzeugs aus eigenen Mitteln zum Ersatz beitragen muß, wenn die Deckung durch die Versicherung nicht ausreicht. Bei der Abgeltung der Schäden, für die eine Rente zu zahlen ist, handelt es sich größtenteils nicht um den Ersatz barer Auslagen, sondern um die Vergütung dessen, was zukünftig entgeht. Hier läßt sich die bisher schon bestehende ungleiche Behandlung der Opfer aus einem Eisenbahnunfall und einem Kraftfahrzeugunfall daher leichter rechtfertigen. Die Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Kraftfahrzeughalter bezweckt auch, da die Mindestversicherungssummen mit den Haftungshöchstbeträgen im wesentlichen übereinstimmen werden, die Prämien für die Haftpflichtversicherung in angemessenen Grenzen zu halten.

Die Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, von der soeben die Rede gewesen ist, hat dabei nicht nur den einzelnen Kraftfahrzeughalter im Auge, sondern die Entwicklung des Kraftfahrverkehrs im allgemeinen, die nicht durch untragbar hohe Versicherungsprämien gestört werden darf. Nun würde eine Erhöhung der Mindestversicherungssummen auf das Dreifache, entsprechend der im vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehenen durchschnittlichen Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen, die Prämienleistung für die höhere Versicherungssumme nur unwesentlich beeinflussen. Nach dem gegenwärtigen Tarif beträgt die Prämienenerhöhung bei einer Steigerung der Mindestversicherungssummen um 200 v. H., also auf das Dreifache, nur 20 v. H. der für die Mindestversicherungssumme zu entrichtenden Prämie. Aber selbst diese Erhöhung um 20 v. H. fällt, im großen gesehen, deshalb nicht ins Gewicht, weil sich ja heute schon die meisten Kraftfahrzeughalter nicht mit den gesetzlichen Mindestversicherungssummen begnügen, sondern sich oft auf ein Mehrfaches davon — in der Regel gerade auf das Dreifache — versichern lassen.

Im besonderen muß der Gesetzentwurf durch Festsetzung eigener, höherer Haftungshöchstbeträge der Lage gerecht werden, die sich aus den zahlreichen Unfällen von Tankwagen ergibt. Nach einer Ermittlung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft ist seit dem Inkrafttreten des EKHG. die Anzahl der Tankwagenunfälle erheblich gestiegen; die Haftungshöchstbeträge für Sachschäden bei Kraftfahrzeugen sind in keiner Weise ausreichend, um die Kosten zur Behebung der Schäden zu decken, die beispielsweise durch das Einsickern des Öles in den Boden, durch die Verunreinigung des Grundwassers oder durch Fischsterben entstanden sind.

Der Gesetzentwurf beschränkt sich dabei nicht nur auf eine Sonderregelung für Schäden aus Tankwagenunfällen, er stellt vielmehr im Hinblick auf den zukünftigen § 92 KfG. 1967 allgemein auf Kraftfahrzeuge ab, die ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter im Sinn der Internationalen Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID), derzeit BGBl. Nr. 137/1967, bestimmt sind und entsprechend der Gefährlichkeit sowie der Menge der zu befördernden Güter gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein müssen. Wenngleich Schäden aus der Beförderung anderer gefährlicher Güter als Mineralöl nicht sehr häufig sind, können sie doch aus rechtssystematischen Gründen nicht anders behandelt werden.

Eine gewisse Schwierigkeit liegt freilich darin, daß Fahrzeuge, die gefährliche Güter befördern, auch „gewöhnliche“ Unfälle verursachen können, also Unfälle, die in keinem Zusammenhang mit der gefährlichen Ladung stehen. Überfährt etwa ein solches Fahrzeug ein Kind, das über die Straße läuft, oder zerstört es ein Brückengeländer durch die Wucht des Anpralls, so ist keinerlei Zusammenhang mit der mitgeführten Ladung gegeben. Die besonderen Haftungshöchstbeträge dürfen nur für Schäden gelten, die auf die gefährliche Beschaffenheit des Gutes zurückzuführen sind.

Die besonderen Haftungshöchstbeträge, von denen eben die Rede gewesen ist, gelten für die Tötung oder die Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis und für Sachschäden. Für die Tötung oder die Verletzung eines einzelnen Menschen einen höheren Haftungshöchstbetrag festzusetzen, besteht dagegen keine Veranlassung; werden doch Art und Größe des Verletzungserfolgs durch das gefährliche Gut nicht in erschwerender Hinsicht beeinflusst.

Somit ist es zwar nicht angezeigt, besondere Haftungshöchstbeträge für die Tötung oder die Verletzung eines einzelnen Menschen einzuführen, doch muß dem Umstand Rechnung getragen werden, daß die gefährliche Ladung mehr Menschen beschädigen kann als ein gewöhnlicher

Kraftfahrzeugunfall. Es muß daher die im § 15 Abs. 3 EKHG. festgesetzte Haftungsbegrenzung erweitert werden. Auf eine doppelte Haftungsbegrenzung überhaupt zu verzichten, wie dies bei der Eisenbahn der Fall ist, ist aus versicherungswirtschaftlichen Gründen nicht möglich. Abgesehen davon, daß die Versicherungsprämien in wirtschaftlich tragbarer Höhe bleiben müssen, ist dem Ersatzpflichtigen eine Deckung seines Wagnisses durch Versicherung zu ermöglichen; wird doch eine Haftpflichtversicherung ohne Summenbegrenzung, wie schon erwähnt, in Österreich nicht gegeben.

Die auch für den Halter eines Omnibusses bei der Tötung oder der Verletzung mehrerer Menschen geltende zusätzlich erweiterte Haftungsgrenze soll sich nur auf die beförderten Menschen beziehen, weil nur diese wegen ihrer Vielzahl in einer besonderen Weise gefährdet sind.

Dem Halter eines Lastkraftwagens, der nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften zur Beförderung von mindestens 8 Menschen außer dem Lenker verwendet werden darf, wird bezüglich der beförderten Menschen ebenfalls eine solche höhere Haftung auferlegt werden, weil es nicht gerechtfertigt wäre, ihn anders als den Halter eines Omnibusses zu behandeln.

Zu 3 (Einführung eines Schmerzensgeldes und einer Entschädigung für Verunstaltung):

Mehrere Gründe haben das Bundesministerium für Justiz bewogen, in den Gesetzentwurf Ansprüche auf ein Schmerzensgeld und eine Entschädigung für Verunstaltung aufzunehmen:

Zunächst sei daran erinnert, daß auch das altösterreichische Kraftfahrzeughaftpflichtrecht solche Ansprüche gekannt hat. Daß sie das EKHG. nicht gewährt, beruht darauf, daß sie dem deutschen Gesetz vom 3. Mai 1909, RGBl. S. 437, über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, das zum Teil für das EKHG. Pate gestanden hat, fremd sind.

Die §§ 12 und 13 AtomhaftG. sind zuerst wieder zur altösterreichischen Auffassung zurückgekehrt. Somit würde die Einführung eines Schmerzensgeldes und einer Entschädigung für Verunstaltung in das EKHG. keine Einzelercheinung für den Bereich der Sonderhaftpflichtgesetze bedeuten. Auch ist die Nichtzuerkennung eines Schmerzensgeldes und einer Entschädigung für Verunstaltung kein Merkmal der Gefährdungshaftung, weil die Auferlegung dieser Leistungen keinen Vorwurf enthält und auch nicht das Wesen einer Strafe oder einer Buße hat. Sie sind Ersatz positiven Schadens und widersprechen daher nicht dem System des EKHG. Im übrigen setzt auch der § 1325 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuchs vom 1. Juni 1811, JGS. Nr. 946 (im folgenden ABGB. genannt), kein Verschulden voraus, er gilt vielmehr allgemein

für alle Haftungstatbestände, so etwa auch für den des § 1318 ABGB., der sich teilweise als Fall einer Gefährdungshaftung darstellt.

Ein weiterer bedeutsamer Anlaß für die Gewährung eines Schmerzensgeldes und einer Entschädigung für Verunstaltung ist die Beobachtung, daß das EKHG. gerade wegen des Fehlens dieser Ansprüche die Erwartungen nicht erfüllt hat, die man in diese Vorschrift gesetzt hatte. Meist versuchen die Geschädigten, sich unter Behauptung eines Verschuldens auf das allgemeine bürgerliche Recht zu stützen, nur um zu einem Schmerzensgeld zu gelangen. Auch die Gerichte sind wegen des Schmerzensgeldes geneigt, einem entfernten Verschulden nachzuspüren, das vielfach unerörtet geblieben wäre, wenn es ein Schmerzensgeld und eine Entschädigung für Verunstaltung nach dem EKHG. gäbe.

Trotz aller dieser Gründe hätte das Bundesministerium für Justiz weder das Schmerzensgeld noch die Entschädigung für Verunstaltung in den Gesetzentwurf aufgenommen, wenn es dies nicht für gerecht und billig hielte. Menschen, die möglicherweise auf Grund der sozialversicherungsrechtlichen Leistungen keinen wirtschaftlichen Schaden haben, aber monatelang mit heftigen Schmerzen im Krankenhaus sein müssen oder sogar für ihr ganzes Leben zum Krüppel oder verunstaltet werden, sollen von einer Entschädigung nicht ausgeschlossen bleiben.

Die Einzelheiten der vorgesehenen Änderungen werden in dem folgenden Besonderen Teil erläutert.

B. Besonderer Teil

Zu Z. 1 (§ 2 Abs. 2):

Der erste Satz dieses Absatzes ordnet an, daß der Begriff des Kraftfahrzeugs im Sinn der kraftfahrrechtlichen Vorschriften auszulegen ist. Damit soll die Anknüpfung an das neue Kraftfahrzeuggesetz gefunden werden; um sogleich allfälligen späteren Änderungen dieser Rechtsvorschrift gerecht zu werden, wird sie bloß mit einer allgemeinen Bezeichnung genannt. Die Berufung der neuen Vorschriften bedeutet zugleich eine inhaltliche Änderung, weil nunmehr im Gegensatz zum Kraftfahrzeuggesetz 1955 auch die Motorfahräder unter den Begriff des Kraftfahrzeugs fallen. Somit ist der heutige zweite Satz des § 2 Abs. 2 überflüssig geworden, der bestimmt, daß Motorfahräder hinsichtlich der Haftung als Kraftfahrzeuge gelten.

Im Hinblick auf den zukünftigen § 1 Abs. 2 Buchstabe a KfG. 1967 ist auch der letzte Satz dahingehend geändert worden, daß für die Frage, welche Geschwindigkeit Fahrzeuge höchstens zu erreichen imstande sein dürfen, damit für sie das EKHG. nicht gilt, nunmehr 10 km in der Stunde (bisher 9 km) maßgebend sind. Mit einigen kleinen sprachlichen Abweichungen ist der

letzte Satz wie der § 1 Abs. 2 Buchstabe a der Regierungsvorlage zum KfG. 1967 gefaßt worden. Wie aus den Erläuterungen zu dieser Regierungsvorlage hervorgeht, ist eine Geschwindigkeit von 10 km mit Rücksicht auf die geplante Neufassung des Genfer Übereinkommens über den Straßenverkehr gewählt worden.

Zu Z. 2 (§ 12 Abs. 1):

Nach der neuen Fassung der Z. 4 dieses Absatzes besteht im Fall der Tötung ein Anspruch auf angemessenes Schmerzensgeld. Die für die Einführung eines Schmerzensgeldes maßgebenden Gründe sind im Allgemeinen Teil ausgeführt worden. Hier soll nur noch über die Voraussetzungen zu diesem Anspruch und den Zweck dieser Bestimmung gesprochen werden.

Obwohl sich das Schmerzensgeld des EKHG. seinem Wesen nach nicht vom Schmerzensgeld des ABGB. unterscheiden soll, führt der Entwurf nicht den § 1325 ABGB. an. Für den Bereich des EKHG. soll nämlich nicht die Rechtsprechung hinsichtlich der Entstehung und der Vererblichkeit des Schmerzensgeldanspruchs übernommen werden. Nach dem zukünftigen EKHG. wird der Anspruch in dem Augenblick entstehen, in dem der Verletzte Schmerzen erleidet. Der Anspruch soll auch sofort und ohne Einschränkung vererblich sein. Will der Geschädigte von seinem Anspruch keinen Gebrauch machen, dann steht es ihm frei, ihn nicht geltend zu machen oder darauf zu verzichten. In diesen Punkten die Rechtsprechung zum § 1325 ABGB. anzuwenden, würde hier zu großen Härten und Ungerechtigkeiten führen. Gerade bei Verkehrsunfällen müssen Verletzte oft furchtbare Schmerzen mitmachen, ohne daß sie einen Schmerzensgeldanspruch noch gerichtlich geltend machen können. Auch eine vertragsmäßige Anerkennung des Anspruchs ist oft nicht mehr möglich. Aus diesen Gründen muß eine unterschiedliche Regelung gegenüber dem ABGB. in Kauf genommen werden.

Zu Z. 3 (§ 13):

Der § 13 wird durch den Entwurf um die Z. 4 und die Z. 5 erweitert, die für den Fall der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit ein angemessenes Schmerzensgeld und bei einer Verunstaltung, durch die das bessere Fortkommen des Verletzten verhindert werden kann, eine angemessene Entschädigung vorsehen.

Auf die Ausführungen zur Z. 2 hinsichtlich des Schmerzensgeldes wird verwiesen.

Der Wortlaut der Z. 5 lehnt sich an den § 1326 ABGB. an.

Zu Z. 4 (§ 15 Abs. 1):

Der Kapitalbetrag bei der Tötung oder der Verletzung eines Menschen durch einen Unfall

beim Betrieb einer Eisenbahn oder beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs wird nunmehr einheitlich mit 600.000 S festgesetzt. Die durch einen Kapitalbetrag abzugelenden Ansprüche (§§ 12 und 13), einschließlich der auf Schmerzensgeld und auf Verunstaltungsschädigung, werden im allgemeinen bei einem Betrag von 600.000 S gedeckt sein.

Die Höhe der Rente für Unfälle aus dem Betrieb von Eisenbahnen ist nicht geändert worden, weil hierzu keine Notwendigkeit besteht. Dagegen muß von der Erhöhung sowohl der Rentenbetrag, der bisher für Unfälle aus dem Betrieb von Seilbahnen, Oberleitungs-Omnibusbetrieben und nicht-öffentlichen Eisenbahnen vorgesehen ist (18.000 S), als auch der für Unfälle aus dem Betrieb von Kraftfahrzeugen bestimmte Rentenbetrag (12.000 S) erfaßt werden, weil beide ungenügend sind. Sie sollen zukünftig 36.000 S betragen. Wie bereits im Allgemeinen Teil ausgeführt worden ist, soll die Rente die durchschnittlichen Lebensbedürfnisse decken. Nach einer Auskunft des Instituts für Wirtschaftsforschung hat das monatliche Durchschnittsrohgehalt eines Österreicher im Jahr 1965 3650 S ausgemacht. Demgemäß ist eine Rente von monatlich 3000 S als angemessen zu betrachten.

Von mehreren Seiten sind Bedenken gegen das Verhältnis der Rente zum Kapitalbetrag erhoben worden. Als Beispiel ist ein 35jähriger Mann mit einem durchschnittlichen Monatseinkommen von 3000 S angeführt worden, der durch einen Verkehrsunfall vollkommen arbeitsunfähig wird. Ein Kapitalbetrag von 600.000 S würde aber nicht den Kapitalwert der zu leistenden Rente erreichen. Da nun der Versicherungsschutz nicht ausreichen würde, müßte sich der Versicherungsnehmer an der Rentenleistung mit eigenen Mitteln beteiligen. Tatsächlich besteht ein Mißverhältnis im mathematischen Sinn zwischen Rente und Kapitalbetrag. Um es zu beseitigen, gäbe es zwei Wege: bei Renten in annehmbarer Höhe könnte man den Kapitalbetrag über die Millionengrenze erhöhen oder man könnte die Renten sehr niedrig festsetzen, um die Kapitalbeträge noch tragbar zu gestalten. Keine dieser beiden Möglichkeiten erschien dem Bundesministerium für Justiz als zweckmäßig. Der Gesetzentwurf sieht daher keine mathematisch richtige Lösung, sondern einen vernünftigen Mittelweg vor. Sowohl der Kapitalbetrag als auch die Renten haben eine zumutbare Höhe.

Im Hinblick darauf, daß der Rentenbetrag für Seilbahnen, Oberleitungs-Omnibusbetriebe, nicht-öffentliche Eisenbahnen und Kraftfahrzeuge dergestalt einheitlich geregelt werden soll, können die Z. 2 und die Z. 3 zur neuen Z. 2 zusammengezogen werden.

Zu Z. 5 (§ 15 Abs. 3):

Dieser Absatz enthält die Haftungsbeschränkung im Fall der Tötung oder der Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis.

An der Haftung des Halters eines Kraftfahrzeugs hat sich im Grundsatz nichts geändert, sie ist weiterhin mit dem Dreifachen der Haftungshöchstbeträge für den einzelnen Verletzten festgesetzt. Durch das Wort „jeden“ soll erreicht werden, daß die Z. 1 auch für den Halter der in der Z. 2 und der Z. 3 genannten Fahrzeuge gilt. Demnach haftet der Halter eines Omnibusses für drei Verletzte nach der Z. 1, ob es sich nun um beförderte oder nichtbeförderte Menschen handelt. Auch der Halter eines „Tankwagens“ hat für drei Verletzte nach der Z. 1 einzustehen, ob nun die Verletzung auf die gefährliche Beschaffenheit des Gutes zurückzuführen ist oder nicht.

Nach dem bisherigen Wortlaut des § 15 Abs. 3 Z. 2 hat der ersatzpflichtige Halter eines Omnibusses bis zu den Mindestversicherungssummen zu haften, die dem § 24 Abs. 3 und 4 der Verordnung vom 16. Dezember 1955, BGBl. Nr. 288, in der Fassung der Verordnung vom 30. November 1956, BGBl. Nr. 233, über das Kraftfahrzeugwesen (Kraftfahrverordnung 1955) zu entnehmen sind. Da nun nach dem zukünftigen § 59 KfG. 1967 die Mindestversicherungssummen gleich hoch sein müssen wie die im EKHG. angeführten Haftungshöchstbeträge, muß das EKHG. selbst die Haftungshöchstbeträge bestimmen. Daher war in den Gesetzentwurf eine entsprechende Anordnung bezüglich der Haftungsbeschränkung für den Halter eines Omnibusses aufzunehmen. Inhaltlich bedeutet die neue Regelung insofern eine Änderung, als nun nicht mehr zwischen dem Omnibus und dem Omnibusanhänger unterschieden wird. (Das EKHG. selbst macht diesen Unterschied nicht, aber die Kraftfahrverordnung 1955, auf die es verweist.) Diese beiden Fahrzeugarten werden vielmehr zukünftig als eine Einheit gewertet. Das geltende Recht unterscheidet bei der Ausmessung der doppelten Beschränkung zwischen dem Omnibus und dem Omnibusanhänger. Im betraglichen Ergebnis ändert sich aber durch die Behandlung des Omnibusses und des Omnibusanhängers als einer Einheit nichts. Ein Unterschied könnte sich nur dann ergeben, wenn das Zugfahrzeug und der Anhänger nicht miteinander verbunden sind und der Unfall sich aus dem Betrieb des Anhängers allein ergibt. Hier würde der Halter des Omnibusanhängers, wenn dieser etwa 10 Plätze hat, nach der neuen Regelung insgesamt bis zum Sechsfachen haften (nach der Z. 1 und der Z. 3), während er heute nur bis zum Dreifachen einzustehen hat. Die Erhöhung der doppelten Beschränkung für den Omnibusanhänger ist aber durchaus richtig, weil ja nicht einzusehen ist, warum der Anhänger für sich allein gegenüber

dem Zugfahrzeug begünstigt sein soll. Außerdem kann dies um so mehr in Kauf genommen werden, als sich Unfälle aus dem Betrieb des Anhängers allein nur selten ereignen werden.

Im Gegensatz zur bisherigen Regelung soll die besondere Haftungsbegrenzung für die Omnibusse nur noch bezüglich der beförderten Personen gelten, weil der Omnibus gegenüber außenstehenden Personen doch keine andere Gefahrenquelle darstellt als jedes größere Kraftfahrzeug. Die erweiterte Haftung soll daher nur Menschen zugute kommen, die durch den Betrieb eines Omnibusses in einem stärkeren Ausmaß als durch den Betrieb eines anderen Kraftfahrzeugs gefährdet sind. Dies trifft, abgesehen von der viel größeren Anzahl der beförderten Menschen, auf die Insassen des Omnibusses zu, deren Rettung bei einem Unfall im allgemeinen wesentlich schwieriger ist als die Rettung von Insassen eines gewöhnlichen Kraftfahrzeugs. Man denke etwa an den Fall, daß ein Omnibus in eine Schlucht oder in einen Fluß stürzt.

Im Hinblick auf die Fassung des § 59 Abs. 3 Z. 2 Buchstabe b der Regierungsvorlage zum KfG. 1967 spricht der Entwurf nicht von 20 Plätzen, sondern von 19 Plätzen außer dem Lenkerplatz.

Aus dem letzten Satz der Z. 3 ergibt sich, daß der Halter eines Lastkraftwagens, mit dem nicht mehr als 19 Menschen außer dem Lenker befördert werden dürfen, für die beförderten Menschen überdies mit dem Dreifachen der in der Z. 1 genannten Haftungshöchstbeträge zu haften hat. Dürfen mehr als 19 Menschen außer dem Lenker befördert werden, dann erhöht sich die Haftung des Halters des Lastkraftwagens zusätzlich um das Eineinhalbfache der in der Z. 1 genannten Beträge für je angefangene weitere 5 genehmigte Plätze. Beim Omnibus kommt es auf die Anzahl der von vornherein genehmigten Plätze an, beim Lastkraftwagen darauf, wieviel Menschen damit im Einzelfall auf Grund einer Bewilligung gemäß dem § 106 Abs. 5 KfG. 1967 befördert werden dürfen.

Wie im Allgemeinen Teil erläutert worden ist, muß durch eine besondere Anordnung die Tatsache berücksichtigt werden, daß bei Unfällen beim Betrieb von Fahrzeugen, die eine gefährliche Ladung mit sich führen, viele Menschen getötet oder verletzt werden können. Der Entwurf sieht daher außer der grundsätzlichen doppelten Begrenzung auf das Dreifache eine weitere doppelte Haftungsgrenze bis zum Siebenfachen der Haftungshöchstbeträge vor, die für solche Kraftfahrzeuge bestimmt sind. Die Schäden, die durch einen Unfall beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs, das ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt ist, entstanden sind, aber in keinem Zusammenhang mit der gefährlichen Ladung stehen, sind dagegen nicht anders zu beurteilen als Schäden, die von einem Unfall beim Betrieb eines gewöhn-

lichen Kraftfahrzeugs herrühren. Die Z. 2 des § 15 Abs. 3 soll demgemäß nur für Schäden gelten, die auf die gefährliche Beschaffenheit des Gutes zurückzuführen sind.

In Anlehnung an den zukünftigen § 92 KfG. 1967 spricht der Entwurf von einem Kraftfahrzeug, das ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt ist und entsprechend der Gefährlichkeit sowie der Menge der zu befördernden Güter gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein muß. Der § 92 der Regierungsvorlage zum KfG. 1967 hat dabei die gefährlichen Güter im Auge, die das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) als solche ansieht. Sie sind in der Anlage I zu diesem Übereinkommen aufgezählt, die als Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID), derzeit BGBl. Nr. 137/1967, bezeichnet wird. Die besondere Haftung nach der Z. 2 wird nur dann ausgelöst, wenn das Fahrzeug ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt ist und entsprechend der Gefährlichkeit sowie der Menge der zu befördernden Güter gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein muß. Demgemäß würde beispielsweise ein Lastkraftwagen, der nur gelegentlich Benzin mit sich führt und für diese Beförderung auch nicht entsprechend gebaut sein muß, nicht darunterfallen. Der Wortlaut ist deshalb so gefaßt, damit bei einem Fahrzeug von vornherein feststeht, ob sein Halter unter Umständen nach der Z. 2 herangezogen werden kann. Dies muß man vor allem für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung wissen.

Die bisher in der Z. 2 des § 15 Abs. 3 nach dem Strichpunkt enthaltene Anordnung, daß die einzelnen Haftungshöchstbeträge hinsichtlich der einzelnen Verletzten unberührt bleiben, steht nunmehr im zweiten Satz dieses Absatzes. Daran schließt sich der bisherige letzte Satz der Z. 2, der den Fall regelt, daß die mehreren Menschen zu leistenden Ersätze die unter Z. 1 und 2 genannten Höchstbeträge übersteigen. Hierdurch soll deutlich gemacht werden, daß diese Bestimmungen in allen Fällen der doppelten Haftungsbegrenzung anzuwenden sind. Nach dem Wort „Ersätze“ im ersten Nebensatz des neuen letzten Satzes wird der Klammerausdruck „Abs. 1 Z. 2“ eingefügt. Das ist notwendig, weil sich im Begutachtungsverfahren gezeigt hat, daß Zweifel über die Höhe des dem einzelnen Verletzten zu leistenden Ersatzes bestehen. Durch die Anführung des Abs. 1 Z. 2 soll klargestellt werden, daß ein den für Einzelschäden festgesetzten Höchstbetrag übersteigender Schaden bei der Berechnung unberücksichtigt bleibt. Hierzu folgendes Beispiel: A hat einen Schaden von 900.000 S, B von 600.000 S, C von 500.000 S, D von 400.000 S und E von 300.000 S erlitten. Der Schaden des A ist auf 600.000 S zurückzuführen. Die Summe des

verringerten Betrages und der übrigen Beträge macht 2.400.000 S aus. Die bei der Tötung oder der Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis festgesetzte Haftungshöchstgrenze ist mit 1.800.000 S bestimmt, das sind drei Viertel des vorhin errechneten Betrages. A erhält daher drei Viertel des herabgesetzten Betrages und die übrigen Verletzten bekommen je drei Viertel ihres wirklichen Schadens. A und B bekommen somit je 450.000 S, C 375.000 S, D 300.000 S und E 225.000 S.

Zu Z. 6 (§ 16 Abs. 1):

Die Haftungshöchstbeträge bei Sachschäden aus Eisenbahnunfällen sind auf das Dreifache und aus Kraftfahrzeugunfällen auf das Viereinhalbfache erhöht worden, weil sich die derzeit im EKHG. enthaltenen Beträge als unzulänglich erwiesen haben. Durch diese Erhöhung der Haftungshöchstbeträge werden die Sachschäden in Hinkunft voraussichtlich zu einem Großteil gedeckt werden.

Auch bei Sachschäden gilt der Grundsatz, daß bei Unfällen beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs, das ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt ist und entsprechend der Gefährlichkeit sowie der Menge der zu befördernden Güter gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein muß, zwischen „gefährlichen“ und „gewöhnlichen“ Unfällen unterschieden werden muß.

Um den Einklang mit dem zukünftigen § 59 Abs. 3 Z. 3 KfG. 1967 herzustellen, der sich mit den Versicherungssummen für Kraftfahrzeuge, die zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind, befaßt, ist ein zusätzlicher Haftungshöchstbetrag von 270.000 S für die Schäden aus der gefährlichen Ladung festgesetzt worden. Dieser Betrag erscheint im Hinblick auf die Mitteilung des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, daß zur Behebung von Schäden aus Tankwagenunfällen Beträge zwischen rund 20.000 S und 600.000 S erforderlich gewesen seien, angemessen.

Im Hinblick auf den einheitlichen Haftungshöchstbetrag für Schäden aus Unfällen beim Betrieb von Haupt- und Kleinseilbahnen, Oberleitungs-Omnibusbetrieben, nicht-öffentlichen Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen einschließlich der Oberleitungs-Kraftfahrzeuge können die Z. 2 und die Z. 3 zur neuen Z. 2 zusammengezogen werden.

Zu Z. 7 (§ 22 Abs. 3 Z. 2):

Hier war eine Änderung deshalb notwendig, weil dem § 1 Abs. 3 Kraftfahrgesetz 1955 der § 1 Abs. 4 KfG. 1967 entsprechen wird.

Zu Z. 8 (§ 22 Abs. 3 Z. 3):

Das RID nennt unter den gefährlichen Gütern auch die radioaktiven Stoffe. Demgemäß würden unter die in den §§ 15 Abs. 3 Z. 2 und 16 Abs. 1 Z. 3 genannten Unfälle auch solche fallen, die mit der radioaktiven Ladung zusammenhängen. Da nun die vorliegend entworfene Novelle des EKHG. gegenüber dem AtomhaftG. das spätere Gesetz sein wird, ist der Auslegung vorzubeugen, es würde durch sie das AtomhaftG. in seinen haftungsrechtlichen Bestimmungen bezüglich der Beförderung radioaktiver Stoffe verdrängt werden. Deshalb ist im § 22 Abs. 3 eine neue Z. 3 zu schaffen, die das AtomhaftG. als unberührt erklärt.

Zu Z. 9 (§ 22 Abs. 3 Z. 4 und 5):

Durch die Einfügung des AtomhaftG. in den § 22 Abs. 3 als neue Z. 3 verschiebt sich die Stellung der bisherigen Z. 3 und 4. Sie erhalten die Bezeichnungen „4“ und „5“.

Zu Z. 10 (§ 24):

Zum § 59 KfG. 1967, der Regeln über die Mindestversicherungssummen für die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung aufstellt, wird das Bundesministerium für Finanzen zur Mitvollziehung berufen sein. Da sich nach dem KfG. 1967 die Mindestversicherungssummen nach dem EKHG. zu richten haben werden, muß das Mitteilungsrecht des Bundesministeriums für Finanzen auf das EKHG. ausgedehnt werden, soweit sich dieses mit den Haftungshöchstgrenzen für Kraftfahrzeuge befaßt. Die Mitvollziehung des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie bleibt in ihrem bisherigen Umfang bestehen.

An Stelle der Bezeichnungen „Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau“ und „Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft“ sind die neuen Bezeichnungen für diese Bundesministerien genommen worden (BGBl. Nr. 70/1966).

Zu Artikel II:

Im Hinblick auf die geänderten Haftungshöchstbeträge und die Einführung eines Schmerzensgeldes und einer Entschädigung für Verunstaltung ist eine Übergangsbestimmung notwendig. Sie ist gleichgestaltet worden wie die Überleitungsbestimmung des § 23 EKHG.

Zu Artikel III:

Der § 1 betrifft den Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Regelung. Der 1. Jänner 1968 ist gewählt worden, damit sie gleichzeitig mit dem KfG. 1967 wirksam wird.

Der § 2 weist die Vollziehung dem Bundesministerium für Justiz zu, weil es hier um Fragen des Schadensersatzrechts geht, das zum Zivilrecht gehört. Da sich der vorliegende Gesetzentwurf auch mit den Haftungshöchstbeträgen für Kraftfahrzeugunfälle befaßt, ist dem Bundesministerium für Finanzen die Mitvollziehung einzuräumen, soweit es sich eben um die Bestimmungen über die Haftungshöchstbeträge für

Kraftfahrzeuge handelt. Im übrigen entspricht die Mitvollziehung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen und des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie dem § 24 EKHG.

Die Regelung wird mit keinerlei Belastung der Verwaltung noch mit einer finanziellen Belastung des Staates verbunden sein.

Anhang zu den Erläuternden Bemerkungen

Die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 21. Jänner 1959, BGBl. Nr. 48, über die Haftung für den Ersatz von Schäden aus Unfällen beim Betrieb von Eisenbahnen und beim Betrieb von Kraftfahrzeugen (Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz — EKHG.), die durch die gesetzliche Neuordnung geändert werden sollen, haben in der geltenden Fassung folgenden Wortlaut:

„§ 2. (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 waagrechter Fahrbahn eine Geschwindigkeit von 9 km in der Stunde nicht zu überschreiten vermögen, nicht anzuwenden.“

„§ 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.“

„§ 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.“

„§ 15. (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte 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 Kleinseilbahnen, 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.“

„§ 15. (3) Im Falle der Tötung oder der 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 Kraftfahrgesetzes 1955, BGBl. Nr. 223, hinsichtlich der Personenschäden für das einzelne Ereignis festgesetzt sind; die im Abs. 1 Z. 3 genannten Höchstbeträge bleiben hinsichtlich der einzelnen Verletzten unberührt. Übersteigen die mehreren Personen zu leistenden Ersätze die vorstehend unter Z. 1 und 2 genannten

Höchstbeträge, so verringern sich die einzelnen Ersätze in dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.“

„§ 16. (1) Die in diesem Bundesgesetz festgesetzte 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 Kleinseilbahnen, 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.“

„§ 22. (3) Unberührt bleiben:

.....

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.“

„§ 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.“