

Schlußfolgerungen für die Verantwortlichkeitsregelung im ZGB

Die Aufzählung der wichtigsten Umstände, bei deren Vorliegen der Verkehrsbetrieb von der materiellen Verantwortlichkeit befreit wird, unterstreicht die Notwendigkeit, an den Nachweis der Haftungsbefreiung strenge Anforderungen zu stellen. Es müßte eine sofort einsetzende sorgfältige Untersuchung der wirklichen Ursachen des eingetretenen Schadens durch den Verkehrsbetrieb gefordert werden.

Wesentliche Anhaltspunkte in dieser Hinsicht gibt die in § 112 Abs. 2 getroffene Regelung des Gesetzbuches der Arbeit über die Verpflichtung des Betriebsleiters, bei Schäden am sozialistischen Eigentum die Ursachen unter Teilnahme der Werktätigen unverzüglich aufzudecken und zu beseitigen. Dabei kommt es nicht nur darauf an, eine sofortige Untersuchung einzuleiten, sondern auch die geeigneten Maßnahmen zu treffen, durch die eine Wiederholung der festgestellten Störungen weitestgehend verhindert wird. Vor allem müßte der Verkehrsbetrieb von vornherein zu einer *U n t e r s u c h u n g* der Schadensursachen verpflichtet sein; der Gefahr der Einseitigkeit einer solchen Untersuchung, des Strebens nach Überbetonung „objektiver Ursachen“ des Schadens muß entgegengetreten werden. Deshalb sollte das Verschuldensprinzip, ähnlich wie im Gesetzbuch der Arbeit, mit einer Verpflichtung des Verkehrsbetriebs verbunden werden, gründlich und unvoreingenommen alle schadensverursachenden und -begünstigenden Faktoren und ihr Verhältnis zueinander zu ermitteln.

Überhaupt sollte bei der Verantwortlichkeitsregelung im Gütertransportvertragsrecht des ZGB der Unterschied des sozialistischen Verschuldensbegriffs gegenüber den traditionellen Beweislastregeln des bürgerlichen Privatrechts noch deutlicher zum Ausdruck gebracht werden. Auf der Grundlage des allgemeinen zivilrechtlichen Verschuldensprinzips in seiner Zielsetzung und näheren Ausgestaltung, wie dies bereits oben befürwortet worden ist, wird für den Abschnitt „Transportverhältnisse“ des ZGB folgende These vorgeschlagen:

„(1) Der Verkehrsbetrieb ist für die Unversehrtheit des Frachtguts oder Gepäcks vom Zeitpunkt ihrer Annahme bis zu ihrer Ablieferung an den Empfänger verantwortlich.

(2) Diese Verantwortlichkeit entfällt, wenn festgestellt wird, daß den Verkehrsbetrieb an dem Eintritt des Schadens kein Verschulden trifft. Das gilt insbesondere, wenn der Schaden durch eigenes Verschulden des Absenders oder Empfängers, natürliche Eigenschaften des Gutes, einen Mangel der Verpackung oder die Verladeweise eines der genannten Verkehrsbeteiligten eingetreten ist.

(3) Der Verkehrsbetrieb ist verpflichtet, unmittelbar nach Kenntnis einer Störung des Verkehrsablaufs oder eines bei ihm aufgetretenen Schadens die Ursachen zu ermitteln und alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, die eine Wiederholung derartiger Störungen oder Schäden verhüten und die weiteren Auswirkungen eingetretener Schäden eindämmen.“

Schutz des Lebens und der Gesundheit der Reisenden beim Personentransport

Auch beim Personentransport ist der weitaus größte Teil aller Schadensfälle, soweit sie nicht von dem Reisenden selbst verschuldet worden sind, auf das Versagen einzelner Werktätiger der Verkehrsbetriebe bei der Erfüllung ihrer Arbeitspflichten zurückzuführen. Ein — wenn auch zahlenmäßig geringer — Teil der Unfälle kann auf dem Versagen technischer Vorrichtungen be-

ruhen. Es besteht hierbei die Möglichkeit, daß die für ihre Bedienung verantwortlichen Werktätigen nachweisbar alle nötige Sorgfalt haben walten lassen, von einem Verschulden auf Seiten des Verkehrsbetriebs also keine Rede sein kann.

Unlängst ging eine Meldung durch die Presse, nach der ein die Böschung herabstürzender Traktor mit einem Wagen des vorbeifahrenden Personenzugs zusammenstieß; durch den Zusammenprall wurden mehrere Reisende verletzt¹³. Aus dem Sachverhalt geht nicht hervor, ob die Deutsche Reichsbahn ein Verschulden an dem Unfall trifft, ob der Traktor auf einem landwirtschaftlichen Betrieb neben dem Reichsbahngelände oder bei Gleisbauarbeiten der Reichsbahn selbst eingesetzt war. Nur im ersteren Fall scheidet ein Verschulden des Verkehrsbetriebs aus. Trotzdem wäre es verfehlt, eine materielle Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebs in dem einen Falle zu bejahen, in dem anderen zu verneinen. Aus dem Gesichtspunkt des sofortigen, umfassenden Schutzes des Lebens und der Gesundheit der Reisenden sollte von einer unterschiedlichen Regelung der Ersatzpflicht abgesehen werden und diese auch dann gegeben sein, wenn das schadenstiftende Ereignis von dritter Seite ausgelöst worden ist.

Für den Bereich der Personenbeförderung muß daher von dem Grundsatz der Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebs ohne Rücksicht auf Verschulden ausgegangen und eine ähnliche Regelung wie bei der außervertraglichen Verantwortlichkeit für Quellen erhöhter Gefahr ins Auge gefaßt werden.

Hier gilt es zunächst, ein Mißverständnis auszuräumen, das in den Diskussionen über die Verantwortlichkeitsregelung für Transportschäden verschiedentlich aufgetreten ist. Die für die Verantwortlichkeitsregelung im Personenverkehr notwendige Gleichstellung der modernen Transportmittel des Verkehrswesens mit „Quellen erhöhter Gefahr“ bedeutet keine Unterschätzung der Sicherheit, die der moderne Reiseverkehr bietet, und ist keineswegs auf die Auffassung zurückzuführen, daß die Anwendung der modernen Technik eine Gefahr an sich darstelle, auf die der Mensch nur ungenügend Einfluß nehmen könne. Nicht die moderne Technik des Transports, die bei seiner Durchführung ineinandergreifenden physikalischen Kräfte und Bewegungsvorgänge als solche stellen eine Gefahr dar, wohl aber kann die zuweilen noch unvollkommene Beherrschung dieser Kräfte und Bewegungsabläufe schwerwiegende Folgen, für Leben und Gesundheit der Bürger haben. Diese Tatsache kann nicht einfach mit dem Hinweis auf die prinzipielle Vermeidbarkeit von Schadensfällen hinwegdiskutiert werden¹⁴.

Wenn in Art. 90 der Grundlagen für die Zivilgesetzgebung der UdSSR und der Unionsrepubliken als ein Beispiel für Organisationen, „deren Tätigkeit mit einer erhöhten Gefahr für ihre Umgebung verbunden ist“, auch und sogar an erster Stelle Transportorganisationen angeführt werden und bei der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit des Beförderers für Tötung oder Gesundheitsschädigung eines Fahrgastes auf diese allgemeinen Regeln der außervertraglichen Verantwortlichkeit verwiesen wird, so ist dagegen nichts einzuwenden; dies bedeutet insbesondere keine resignierende Behandlung technischer Störungen des Verkehrsablaufs als angeblich unvermeidlicher Begleiterscheinungen des modernen Massenverkehrs, sondern dient in erster Linie dem maximalen Rechtsschutz für Leben und Gesundheit der Bürger mit dem Ziel der immer wirkungsvolleren Ausschaltung solcher Störungsquellen. Insofern, ist die Ver-

¹³ Vgl. ND vorn 34. August 1962 (AUSg. B), S. 5.

¹⁴ Vgl. Bley, a. a. O., S. 1525.