

antwortlichkeit des Verkehrsbetriebs ohne Rücksicht auf Verschulden ebenfalls von erzieherischer Wirkung, besonders im Hinblick auf die ständige Erhöhung der Sicherheit des Reiseverkehrs.

Voraussetzung hierfür ist allerdings, daß bei Unfällen in der Personenbeförderung mit der gleichen Schnelligkeit, Gründlichkeit und Objektivität die wirklichen Ursachen der Schadensfälle ermittelt werden, wie dies für die Verantwortlichkeitsregelung im Gütertransport gefordert worden ist. Es wäre eine unzulässige, rechtsformalistische Anwendung des Gesetzes, wollte man bei der Überprüfung eines Schadensersatzanspruchs im Bereich des Verkehrsbetriebs oder im Verfahren vor dem Gericht mit dem Argument, daß der Verkehrsbetrieb „ohnehin“ haftbar sei, die eigentlichen Ursachen des Unglücksfalles unaufgedeckt lassen. Es muß selbstverständliche Verpflichtung des überprüfenden Organs sein, dem tieferen gesellschaftlichen Widerspruch, der den äußeren Umständen des Unfallgeschehens zugrunde liegt, nachzugehen und auf seine Überwindung Einfluß zu nehmen. Ist das Gericht mit der Sache befaßt und diese entscheidungsreif, so erfolgt diese Einflußnahme in der Form, daß das Gericht nötigenfalls den Anstoß zu einer genaueren Untersuchung der Ursachen gibt, die zu dem Verkehrsunfall geführt haben. Es wird sich bei sorgfältigen Überprüfungen herausstellen, daß es sich in der Hauptsache um durchaus vermeidbare, schuldhaft verursachte Schadensfälle handelt und die Zahl der schadensverursachenden betriebstechnischen Störungen, denen kein menschliches Versagen zugrunde liegt, sehr gering ist.

Grenzen der erweiterten Verantwortlichkeit für Personenschäden

Diese gegenüber den Vertragsverhältnissen im Bereich des Gütertransports erweiterte Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebs, oft ungenau als Verantwortlichkeit ohne Rücksicht auf Verschulden bezeichnet, eröffnet aber keinen schrankenlosen Haftungsbereich. Vielmehr muß seine Grenze, für das gesamte Personentransportwesen einheitlich, zunächst dort gezogen werden, wo der Schaden durch ganz außergewöhnliche Umstände herbeigeführt worden ist, die in keinerlei Zusammenhang mit den Gefahrenquellen stehen, die der Verkehrsbetrieb in einem bestimmten, wenn auch beständig zu verringern den Mindestmaß mit sich bringt.

Die außergewöhnlichen Umstände, bei deren Vorliegen eine materielle Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebs ausscheidet, sind in der bisherigen Gesetzgebungsarbeit unter dem Begriff „unabwendbares Ereignis“ zusammengefaßt. Die sowjetische Gesetzgebung verwendet hierfür den Begriff „höhere Gewalt“¹⁵, das Vertragsgesetz spricht von „unabwendbarer Gewalt“. Nach den bisher vorliegenden Thesen der Unterkommission „Außervertragliche Verantwortlichkeit für rechtswidrige Schadenszufügung“ soll ein Ereignis dann als unabwendbar angesehen werden, „wenn es auf die Einrichtung oder die mit ihrer Führung und Wartung betrauten Personen von außen eingewirkt hat und nicht auf Fehler in der Beschaffenheit der Anlage, Versagen ihrer Vorrichtungen oder andere betriebstypische Gefahrenquellen zurückzuführen ist“. Es kommt weniger auf den Begriff des „unabwendbaren Ereignisses“ an als vielmehr auf seinen Inhalt. Dem Vorschlag der Unterkommission sollte auch für den Bereich des Personentransportvertrags gefolgt werden. Eine Befreiung des Verkehrsbetriebs von der materiellen Verantwortlichkeit würde danach nur eintreten, wenn der Unfall durch eine Naturkatastrophe oder einen gewaltsamen Eingriff von außen verursacht worden ist, der völlig

außerhalb des verkehrsbetriebstypischen Gefahrenkreises steht. Letzteres wäre bei einem Sabotageakt der Fall, nicht aber bei dem oben erwähnten Beispiel des von der Böschung auf den Personenzug herabstürzenden Traktors, einem Ereignis, welches zufolge der Schienegebundenheit der Eisenbahn und der baulichen Eigenart ihrer Verkehrswege in einem weiteren Sinn dem betriebstypischen Gefahrenkreis dieses Verkehrsmittels zuzurechnen ist.

Tendenzen einer völligen Subjektivierung des Begriffs des unabwendbaren Ereignisses sollte nicht gefolgt werden, wie z. B. seiner Erweiterung auf Ereignisse, die von dem Verkehrsbetrieb bei Anwendung aller Vorsichtsmaßnahmen weder vorausgesehen noch abgewendet werden konnten. Dies würde dazu führen, daß jedes schuldhafte Verhalten eines Dritten, das Verkehrsstörungen mit Unfallfolgen auslöst, für den Verkehrsbetrieb haftungsbefreiend wirkt, wenn der Zusammenhang dieses Verhaltens mit dem betriebstypischen Gefahrenkreis zweifelhaft ist. Das Gesetz würde dann keine klare, auf absolute Ausnahmefälle abgestellte Begrenzung der erweiterten Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebs mehr vornehmen, sondern die Abgrenzung im Grunde genommen der Rechtsprechung überlassen. Dies alles würde mit den besondern Rechtsschutzgedanken, die der Verantwortlichkeit für Quellen erhöhter Gefahr zugrunde liegen, wohl kaum zu vereinbaren sein. Es sollte im Gegenteil geprüft werden, ob nicht für einzelne Verkehrszweige, wie z. B. den der Luftfahrt, unter bestimmten Voraussetzungen eine Verantwortlichkeit auch für solche Personenschäden Platz greifen soll, die Folge eines unabwendbaren Ereignisses sind. Sollte dies bejaht werden, müßte ein entsprechender Vorbehalt in das ZGB aufgenommen werden.

Eine weitere notwendige Begrenzung der erhöhten materiellen Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebs muß dann gegeben sein, wenn der Fahrgast die bei der Benutzung des Verkehrsmittels eingetretene Verletzung selbst verschuldet hat. Die Grundlagen für die Zivilgesetzgebung der UdSSR und der Unionsrepubliken befreien bei der außervertraglichen Haftung für Quellen erhöhter Gefahr die Organisationen, die für sie verantwortlich sind, bei Vorliegen eines eigenen Verschuldens des Getöteten oder Verletzten nur, wenn dieser den Schaden vorsätzlich verursacht hat (vgl. Art. 90). Ähnlich schließt § 9 Abs. 1 des Atomenergiewerkschutzgesetzes vom 28. März 1962 (GBl. I S. 47) die hiernach grundsätzlich gegebene objektive Haftung für Schäden, die durch radioaktive Strahlung verursacht werden, bei vorsätzlicher Herbeiführung des Schadens durch den Geschädigten aus.

Man sollte sich indessen davor hüten, diese Regelungen mit ihrem — wie im Falle der Haftung für Strahlenschäden ohne weiteres einleuchtet — sehr weitgehenden Schutz des Geschädigten schematisch auf die Verhältnisse des Personenverkehrs anzuwenden. Daß jegliche Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebes schon bei dem geringsten eigenen Verschulden des verletzten Fahrgastes entfallen soll, würde zu ungerechtfertigten Härten führen. Umgekehrt wäre es mit den Aufgaben der Erziehung zur strengen Einhaltung der Verkehrsdisziplin durch den Reisenden schwerlich vereinbar, wenn der Fahrgast trotz groben, für den Eintritt des Schadens ursächlichen Verstoßes gegen die Grundregeln des Verhaltens bei der Benutzung der Transportmittel und Verkehrsanlagen ohne weiteres einen Ersatzanspruch gegen den Verkehrsbetrieb erheben könnte. Deshalb sollte hier — anders als bei dem Haftungsausschluß im Gütertransport — zwischen grober und leichter Fahrlässigkeit unterschieden werden und eine Befreiung des Verkehrsbetriebs von seiner

¹⁵ Vgl. Art. 90 der Grundlagen für die Zivilgesetzgebung der UdSSR und der Unionsrepubliken.