

Verantwortlichkeit nur bei vorsätzlicher oder grob-fahrlässiger Schadensverursachung durch den Fahrgast eintreten¹⁶.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang noch, daß die sowjetische Spezialgesetzgebung auf dem Gebiet des Verkehrswesens ebenfalls zu einer differenzierenden Behandlung des schuldhaften Verhaltens des Fahrgastes gelangt, obwohl sie, wie im Falle des neuen Luftverkehrsgesetzes, zunächst davon ausgeht, daß eine Haftungsbefreiung des Verkehrsbetriebs nur Platz greift, wenn der Schaden vom Geschädigten vorsätzlich herbeigeführt worden ist. Der Luftverkehrsbetrieb haftet nach Art. 101 Abs. 2 des sowjetischen Luftverkehrsgesetzes auch für die körper- oder gesundheitsschädigenden Folgen höherer Gewalt, sofern er nicht beweisen kann, daß Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Geschädigten zur Entstehung oder Vergrößerung des Schadens beigetragen haben — eine für die Konsequenz, mit der das sowjetische Zivilrecht sich des Schutzes des Lebens und der Gesundheit der Bürger annimmt, charakteristische Sprengung des alten Grundsatzes, daß jegliches Verschulden des Geschädigten, auch leicht fahrlässiges Verhalten, die Rechtsfolgen der höheren Gewalt ausschließt. Praktisch noch wichtiger aber dürfte Satz 2 dieses Absatzes sein, demzufolge „in anderen Fällen, in denen der Beförderer beweisen kann, daß grobe Fahrlässigkeit des Geschädigten (Sperrung von mir — d. Verf.) zur Erhöhung oder Vergrößerung des Schadens beigetragen hat, die Höhe des Schadensersatzes in Übereinstimmung mit den allgemeinen Bestimmungen der Zivilgesetzgebung herabgesetzt oder eine Schadensersatzleistung abgelehnt“ werden muß. Auch dies zeigt, daß eine Differenzierung je nach der Schwere der Pflichtverletzung bei schuldhafter Schadensverursachung durch den Reisenden geboten ist.

Schließlich sei noch kurz eingegangen auf das Problem der materiellen Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebs für Sachen, die der Reisende mit sich führt, wie Kleidungsstücke oder, nicht aufgegebenes Gepäck.¹⁸

¹⁸ Daß im FaUe eines Mitverschuldens auf seiten des Verkehrsbetriebes die allgemeinen zivilrechtlichen Regeln über die Rechtsfolgen dieses Mitverschuldens eingreifen, braucht weder hier noch im Bereich des Gütertransports ausdrücklich erwähnt zu werden, da die allgemeinen Bestimmungen über Schuldverhältnisse, die die Grundlage für die Vertragsverhältnisse darstellen, den Verschuldensgrundsatz in diesem Punkt vollständig zum Ausdruck bringen müssen.

Diese Frage sollte nicht bei der Güterbeförderung, sondern bei der Personenbeförderung geregelt werden, in deren Zusammenhang sie gehört. Bei Verkehrsunfällen können dem Reisenden außer Verletzungen erhebliche Sachschäden entstehen, aber auch unabhängig von Verletzungen durch Beschädigung oder Zerstörung der mitgeführten Sachen, ihren Verlust bei Hilfeleistungen im Unglücksfall u. dgl. Wegen des sachlichen Zusammenhangs dieser materiellen Einbußen des Reisenden mit dem betriebstypischen Gefahrenkreis, der für die Verantwortlichkeitsregelung bei Personenschäden maßgebend ist, sollten deren Grundsätze auch für den Ersatz beschädigter, zerstörter oder abhanden gekommener Gegenstände Anwendung finden, die der Reisende mit sich führt. Eine Bestimmung, wonach der Verkehrsbetrieb zwar zum Ersatz von Heilungskosten und Verdienstaustausch, nicht aber der bei dem Unfall beschädigten Kleidungsstücke verpflichtet wäre, weil der Verkehrsbetrieb dem Reisenden insoweit den Einwand mangelnden Verschuldens entgegenzusetzen könnte, würde bei unseren Bürgern kaum auf Verständnis stoßen. Durch Einbau einer kurzen Frist für die Anzeige derartiger Schäden, die dem Verkehrsbetrieb eine alsbaldige Nachprüfung des Sachverhalts ermöglicht, würde eine mißbräuchliche Ausnutzung des erleichterten Rechtsschutzes durch den Reisenden bereits wesentlich eingeschränkt werden.

Unter Berücksichtigung aller dieser Gesichtspunkte wird für die materielle Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebs innerhalb der Vertragsbeziehungen des Personenverkehrs folgende These vorgeschlagen:

„(1) Der Verkehrsbetrieb ist für den Schaden verantwortlich, der dadurch entsteht, daß ein Fahrgast während des Transports oder beim Ein- und Aussteigen getötet, verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird. Das gleiche gilt bei Beschädigung, Zerstörung oder Verlust von Sachen, die der Fahrgast mit sich führt.

(2) Diese Verantwortlichkeit entfällt, wenn festgestellt wird, daß der Schaden durch grobe Fahrlässigkeit des Fahrgastes oder durch einen unabwendbaren Zufall verursacht worden ist.

(3) Die Verpflichtung des Verkehrsbetriebs zur sofortigen Untersuchung der Ursachen des Schadens nach These ... (Gütertransport) besteht auch im Personenverkehr.“

dl&ckt und Justiz in dev dHundaspapublik

CARLOS FOTH und GERHARD ENDER, Staatsanwälte

beim Generalstaatsanwalt der DDR

Der Fall Schiedermaier

Ende Juli lehnte die CSU-Mehrheit des Würzburger Stadtrates einen Antrag der SPD-Fraktion ab, eine Straße nach dem in Würzburg geborenen, weltbekannten humanistischen Schriftsteller Leonhard Frank zu benennen. Die Empörung über diesen Vorfall war noch nicht abgeklungen, als schon ein neuer Skandal die Öffentlichkeit alarmierte: Der Präsident des Verwaltungsgerichts Würzburg, Prof. Dr. Rolf Schiedermaier, wurde durch eine von dem Würzburger Arzt Dr. Elmar Herterich veröffentlichte Dokumentation überführt,¹

1. schon 1936 mit Adenauers Staatssekretär Dr. Hans Globke im sog. Judenreferat des damaligen Reichs- und

Preußischen Innenministeriums zusammengearbeitet und mehrere Arbeiten über die faschistische Rassen- und Judengesetzgebung allein oder mit dem im Nürnberger Wilhelmstraßen-Prozeß verurteilten Staatssekretär Dr. Wilhelm Stuckart verfaßt zu haben;

2. als SS-Sturmabteilungsführer in Oslo 1941 Standgerichts-urteile gegen norwegische Staatsbürger gefällt und im „Rassepolitischen Amt der Reichsleitung der NSDAP“ die Stelle „Gesetzgebung“ geleitet zu haben.

Die Dokumentation über die Verbrechen Schiedermaiers wurde auch dem bayrischen Staatsminister des Innern, Alfons Goppel, zugeleitet. Wie die westdeutsche Presse meldete, hat Schiedermaier daraufhin gegen den Würz-