

voraussetzt — nur gefordert, daß der Schaden durch das Fahrzeug des geschädigten Halters (mit) verursacht worden ist. Diese Mitverursachung wirkt bei der Entstehung des gesamten Schadens mit. Sie läßt sich im Verhältnis zur Mitverursachung durch das andere Fahrzeug unter Berücksichtigung aller Umstände, insbesondere einer vorwiegenden Verursachung, zwar quotenmäßig bewerten, aber nicht auf die eine oder andere Schadensfolge und die sich in einem Geldbetrag ausdrückende Höhe des Schadens einschränken. Daraus folgt die Beteiligung des nur eine mitwirkende Betriebsgefahr treffenden Fahrzeughalters am gesamten Schaden, also auch eine Minderung der sich aus schuldhafter Mitverursachung des anderen Fahrzeughalters ergebenden, die Höchstbeträge des § 12 KFG übersteigenden Ansprüche und auch eines dem geschädigten Fahrzeughalter zustehenden Schmerzensgeldes. Dem kann nicht entgegengehalten werden, daß ein solches Ergebnis die verschiedenen Haftungsgründe der Beteiligten nicht berücksichtige. Das schuldhaft Verhalten des anderen Teils bleibt nicht außer Betracht. Abgesehen davon, daß es die weitergehenden Ansprüche des geschädigten Fahrzeughalters überhaupt erst begründet* beeinflusst es auch die Höhe des auf den schuldhaft handelnden Fahrzeughalter entfallenden Anteils am Schaden.

Es besteht auch sonst kein gesellschaftlich begründeter Anlaß, die Beteiligung des Fahrzeughalters am eigenen Schaden im Umfang der ihm obliegenden beschränkten Ersatzpflicht bei Schädigung eines Dritten zu begrenzen. Für die künftige Gesetzgebung ist vielmehr die Frage aufzuwerfen, ob derartige Haftungsbeschränkungen aufrechterhalten werden sollten. Ist ein sozialistischen gesellschaftlichen Verhältnissen entsprechendes Bedürfnis für eine besondere Verantwortlichkeit aus Quellen erhöhter Gefahr gegeben, dann sollte der damit dem Bürger gesetzlich zu garantierende größere Schutz grundsätzlich — von möglicherweise gesellschaftlich gerechtfertigten Ausnahmefällen abgesehen — nicht dadurch wieder eingeschränkt werden, daß ihm nur ein Teil des erlittenen Schadens ersetzt wird.

Jedenfalls haben in unserer sozialistischen Gesellschaftsordnung Beschränkungen der Haftpflicht in einem solchen Umfang keinen Platz, wie sie z. B. § 12 KFG festlegt, der — eindeutig geprägt von kapitalistischen Motiven und Anschauungen — den monatlichen Rentenbetrag auch bei völliger Erwerbsunfähigkeit des Verletzten oder die monatliche Gesamtunterhaltsrente für alle Hinterbliebenen eines tödlich Verunglückten auf 125 M begrenzt — ein Betrag, der noch dazu wegen des „als Kapital“ zu ersetzenden Schadens erheblich gemindert werden kann. Der Grund für die Festsetzung dieser völlig unzureichenden Höchstbeträge war für den kapitalistischen Gesetzgeber die Erwägung, daß nur eine derartige Begrenzung der Ersatzpflicht den Kraftfahrzeughaltern die Möglichkeit verschaffe, sich gegen die verschärfte Haftung, die ihnen mit der Gefährdungshaftung auferlegt wurde, ohne unverhältnismäßig hohe Kosten zu versichern⁵. Solche Erwägungen haben unter unseren sozialistischen gesellschaftlichen Verhältnissen keinen Raum.

Verursachung des Schadens durch Kraftfahrzeug und Eisenbahn

Die Vorschriften des § 17 Abs. 1 KFG finden nach Abs. 2 entsprechende Anwendung, wenn der Schaden durch ein Kraftfahrzeug und eine Eisenbahn verursacht wird. Für die Ausgleichung treffen sowohl bei der Schädigung eines Dritten durch das Zusammenwir-

ken von Kraftfahrzeug und Eisenbahn als auch bei Schäden, die sich diese Fahrzeuge gegenseitig zufügen oder nur der Kraftfahrzeughalter bzw. das Eisenbahnunternehmen erleidet, im Prinzip die bisherigen Ausführungen zu.

Haftungsgrundlage des Eisenbahnunternehmens ist, soweit es sich um Personenschäden handelt, § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 (RGBl. S. 207). Soweit Sachschaden verursacht wird, gilt das Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden vom 29. April 1940 (RGBl. I S. 691). § 17 KFG regelt lediglich die Ausgleichspflicht.

Auch hier ist von der konkreten für den Unfall ursächlichen Betriebsgefahr auszugehen. Deshalb kann nicht von vornherein eine höhere Betriebsgefahr der Eisenbahn z. B. gegenüber einem Pkw angenommen werden, weil die Schienengebundenheit kein Ausweichen ermöglicht oder die Bremsfähigkeit der Eisenbahn weit geringer ist als die eines Kraftfahrzeugs.

Das Oberste Gericht hat hierzu ausgesprochen, daß in Anbetracht der spezifischen Besonderheiten der Betriebsgefahr der verschiedenen Verkehrsmittel ein abstrakter Vergleich der Betriebsgefahren nicht vorgenommen und daher bei der Schadensausgleichung auch nicht in Betracht gezogen werden kann, daß die Betriebsgefahr der Eisenbahn an sich schon größer sei als die eines Omnibusses. Maßgebend für das Ausmaß der Betriebsgefahr seien vielmehr die Umstände des konkreten Falles⁶.

Mit Urteil vom 17. Februar 1970 — 2 Zz 16/69 — (unveröffentlicht) hat das Oberste Gericht entschieden, daß für die Eisenbahn z. B. die Funktionsuntüchtigkeit der Schrankenanlage eines Bahnübergangs bei einem Zusammenstoß zwischen Bahn und Kraftfahrzeug gefahrerhöhend wirkt. Das trifft, zumindest bei Dunkelheit, auch für einen unbeschränkten und nicht durch eine Blinklichtanlage gesicherten Bahnübergang zu⁷.

Auch die Ausgleichung von Schäden, die beim Zusammenstoß eines Kraftfahrzeugs und einer Eisenbahn gegenseitig entstanden sind, beschränkt sich aus dem im Abschnitt über die Ausgleichspflicht mehrerer Kraftfahrzeughalter für den ihnen entstanden Schaden genannten Gründen nicht auf die Haftung nach einer der beiden Gefährdungshaftungsregelungen (KFG oder Haftpflichtgesetz), wie das im Falle der Schädigung eines Dritten infolge des Zusammenwirkens beider Fahrzeuge zutrifft. Das gilt nicht nur für den Fall, daß einer der Beteiligten Verschulden zu vertreten hat, sondern im Hinblick auf die verschieden hohe Haftung nach dem KFG und dem Haftpflichtgesetz auch bei beiderseitiger reiner Gefährdungshaftung. Berechnet sich z. B. danach die Rente des geschädigten Kraftfahrzeughalters wegen Erwerbsminderung mit monatlich 50 M, dann muß er sich bei einer auf seiner Seite zur Hälfte mitwirkenden Betriebsgefahr nicht nur den monatlichen Höchstrentenbetrag nach dem KFG mit 125 M anrechnen lassen; er hat gegenüber dem Eisenbahnunternehmen vielmehr lediglich einen Anspruch von 250 M.

Verursachung des Schadens durch Kraftfahrzeug und Tier

Hier ist die Regelung des § 17 Abs. 1 KFG gemäß seinem Abs. 2 ebenfalls entsprechend anzuwenden. Insoweit kann auf das bisher Gesagte verwiesen werden.

⁶ Vgl. OG, Urteil vom 11. Juli 1957 - 2 UzV 2/57 - OGZ Bd. 5 S. 254 ff. (260).

⁷ Vgl. Urteil vom 11. Juli 1957 - a. a. O., S. 261. In diesem Urteil ist weiter ausgeführt worden, daß in Anbetracht dessen das äußerst fahrlässige Verhalten des Fahrers des am Unfall beteiligten Omnibusses die Betriebsgefahr der Eisenbahn als Unfallursache nicht völlig ausschalten kann.

⁵ Vgl. Begründung des KFG-Entwurfes 1908 (Reichstagsvorlage Nr. 988, S. 10), Kommissionsbericht, S. 25