

Zur Neuregelung der zivilrechtlichen materiellen Verantwortlichkeit der Verkehrsbetriebe für Vertrags- verletzungen beim Güter- und Personentransport

Der Leninsche Leitsatz, daß der Aufbau des Sozialismus auf dem Prinzip der materiellen Interessiertheit der Werktätigen an den Ergebnissen ihrer Arbeit beruhen muß, daß an dem sozialistischen Prinzip der Verteilung nach Quantität und Qualität der geleisteten Arbeit unbeirrbar festzuhalten ist, gehört zu den Grundpositionen, von denen auch die Arbeiten am neuen Zivilgesetzbuch der Deutschen Demokratischen Republik auszugehen haben. Dies muß um so mehr gelten, als aus den Erfahrungen unserer Gesetzgebungsarbeit der vergangenen Jahre und in Auswertung der Ergebnisse der Entwicklung der Zivilrechtswissenschaft und der Zivilgesetzgebung der UdSSR und anderer sozialistischer Länder sich bei uns die Erkenntnis Bahn gebrochen hat, daß das ZGB nicht nur die Vermögensbeziehungen, an denen Bürger beteiligt sind, zu umfassen hat, sondern im Grundsätzlichen auch die Kooperationsbeziehungen zwischen den sozialistischen Organisationen.

Unter den Instituten des sozialistischen Zivilrechts, deren Anwendung in besonderem Maße der Verwirklichung des Leistungsprinzips zu dienen hat, gebührt der zivilrechtlichen materiellen Verantwortlichkeit große Aufmerksamkeit, geht es hierbei doch um die materiellen Folgen undisziplinierten Verhaltens gegenüber dem sozialistischen Staat und der sozialistischen Gesellschaft, um den Schutz des gesellschaftlichen und des persönlichen Eigentums, des Lebens und der Arbeitskraft der Bürger. Hier erfordern eine konsequente und zuverlässige staatliche und gesellschaftliche Kontrolle über das Maß der Arbeit und des Konsums, der richtige, gut aufeinander abgestimmte Ansatz des materiellen und des moralischen Anreizes eine aufmerksame, nach den konkreten Umständen und Ursachen der Rechtsverletzung differenzierende Anwendung des Zivilrechts mit dem Ziel, die aufgetretenen Hemmnisse und Schwierigkeiten mit der Kraft der sozialistischen Gesellschaft nachhaltig zu überwinden.

Die spezifischen Wege, die das Zivilrecht in dieser Richtung einzuschlagen hat, müssen sich vor allem in den Voraussetzungen der materiellen zivilrechtlichen Verantwortlichkeit niederschlagen, wenn man von der bedeutsamen Frage der Art und des Umfangs der Ersatzleistung absieht. Diese Voraussetzungen sollen im folgenden für den Bereich der im ZGB zu regelnden Verhältnisse des Güter- und Personentransports näher untersucht werden.

Prinzipielle Forderungen an die Verantwortlichkeitsregelung im Transportwesen

Die genaue Feststellung der Ursachen von Störungen des Verkehrsablaufs und der Verantwortlichkeit für materielle Schäden, die im Transportgeschehen in Gestalt des Verlustes oder der Beschädigung des Frachtgutes und Gepäcks sowie der Verletzung oder des Todes von Reisenden auftreten, ist die Voraussetzung für eine wirkungsvolle Bekämpfung der Pflichtverletzungen und anderer Hemmnisse der Entwicklung unseres Verkehrswesens, die zu diesen für unsere Volkswirtschaft, für Gesundheit und Arbeitskraft der Werktätigen schäd-

lichen Folgen führen. Ziel einer jeden Regelung der zivilrechtlichen materiellen Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebes muß es sein, unter Ausgleich des Schadens, der dem verletzten Vertragspartner ohne sein Verschulden entstanden ist, die Kräfte des Betriebskollektivs, in dessen Arbeitsbereich die Hemmnisse aufgetreten sind, zur strengen Einhaltung aller gesetzlichen Bestimmungen und innerbetrieblichen Anordnungen zu mobilisieren, die zur Gewährleistung der Planmäßigkeit und der Sicherheit des Transportablaufs ergangen sind.

Die Lösung dieser gesetzgeberischen Probleme erfordert die Auseinandersetzung mit bürgerlichen Verkehrsvorstellungen. Das bürgerliche Recht des Transportvertrages spiegelt die Konkurrenz und die Anarchie der kapitalistischen Produktion wider. Der erbitterten Konkurrenz der Verkehrsbetriebe untereinander und ihrer einzelnen unterschiedlichen Einflußnahme auf die Gesetzgebungsmechanik des bürgerlichen Staates entspricht schon die äußere Rechtszersplitterung und Uneinheitlichkeit der Gesetzgebungsakte des kapitalistischen Verkehrsrechts. Die engen Mauern des Privatinteresses, des Egoismus und des Konkurrenzkampfes, die das gesamte bürgerliche Recht beherrschen, kennzeichnen auch die verschiedensten, vom Profitinteresse der Verkehrsmonopole diktierten Haftungs- und Verjährungsbestimmungen für Ansprüche aus Transport Schadensfällen. Diese Schadensfälle werden als unvermeidliche, schicksalhafte Begleiterscheinungen des „modernen Massenverkehrs“ behandelt. Ihre Regelung steht im Zeichen der Sicherung des Unternehmerprofits und der Ausbeutung der Arbeitskraft der im Transportwesen Beschäftigten, deren hoffnungslose Lage im Bonner Wirtschaftswunderland in den vergangenen Wochen im Zusammenhang mit der im Bereich der Bundesbahn durchgeführten Streikaktion „Adler“ wieder einmal in das Blickfeld der Weltöffentlichkeit getreten ist¹.

Demgegenüber sind die vom ZGB zu regelnden Transportverhältnisse sozialistische gesellschaftliche Beziehungen, die auf der Grundlage des gesellschaftlichen Eigentums an den Produktionsmitteln, insbesondere auch an den wichtigsten Transportmitteln, als Verhältnisse der kameradschaftlichen Zusammenarbeit eine neue gesellschaftliche Disziplin widerspiegeln und immer mehr festigen helfen: „die freiwillige, bewußte Disziplin der Gemeinschaft freier, gleichberechtigter Menschen, die ihre Kräfte rationell, ohne unproduktives, egoistisches Gegeneinander für die schnellere Erreichung des gemeinsam gesteckten Zieles einsetzen.“² Das gemeinsam gesteckte Ziel ist hier in erster Linie die Sicherung des reibungslosen Ablaufs und Ineinandergreifens aller Transportprozesse unseres einheit-

* Zur gegenwärtigen gesetzlichen Regelung der materiellen Verantwortlichkeit auf dem Gebiet des Gütertransports vgl. Walter: „Fragen der materiellen Verantwortlichkeit im Gütertransport“, Vertragssystem 1961 S. 258 f.

² Programmatikische Erklärung des Vorsitzenden des Staatsrates der DDR vor der Volkskammer am 4. Oktober 1960, Berlin 1960, S. 40.