

liehen, nach den gesamtwirtschaftlichen Bedürfnissen aufgebauten und geleiteten Verkehrsnetzes. Die Regelung der zivilrechtlichen materiellen Verantwortlichkeit muß auf die aktive, bewußte Mitarbeit jedes am Transportgeschehen beteiligten Werktätigen abzielen und bei ihren Sanktionen für vertragswidrige Schadensverursachungen von der prinzipiellen Vermeidbarkeit der aufgetretenen Störungen des Verkehrsablaufs ausgehen; sie muß dazu beitragen, daß die Vorzüge unserer neuen Gesellschaftsordnung, die ökonomischen Gesetze des Sozialismus auch im Bereich des Transportwesens voll ausgenutzt werden.

Das sozialistische Transportwesen erfordert entsprechend seiner Stellung im gesellschaftlichen Reproduktionsprozeß als selbständiger, nach einheitlichen Grundsätzen gelenkter Produktionszweig eine im Grundsätzlichen für alle Verkehrsträger einheitliche und verbindliche Regelung der materiellen Verantwortlichkeit. Diese für die uneingeschränkte Durchsetzung der ökonomischen Gesetze des Sozialismus und die Erziehung aller Transportbeteiligten zur strikten Einhaltung der sozialistischen Gesetzlichkeit im Verkehrswesen notwendige einheitliche Rechtsgrundlage der materiellen Verantwortlichkeit für Transportschäden muß das ZGB mit seinen Grundprinzipien, seinen allgemeinen Bestimmungen über Schuldverhältnisse und über die materielle Verantwortlichkeit außerhalb von Vertragsbeziehungen, insbesondere aber mit seinem auf diesen allgemeinen Bestimmungen aufbauenden Abschnitt über die Transportverhältnisse schaffen. Das ZGB stellt daher die bindende Grundlage für die im Bereich des Verkehrsrechts erforderliche Spezialgesetzgebung sowie für die Allgemeinen Leistungs- und Benutzungsbedingungen dar, die für das einzelne, durch Vertrag begründete Transportrechtsverhältnis in den verschiedenen Verkehrszweigen Gültigkeit haben.

Im Hinblick darauf, daß das Transportwesen unserer Deutschen Demokratischen Republik einen wesentlichen Faktor bei der ständigen Vervollkommnung der internationalen Arbeitsteilung im sozialistischen Welt-system, bei der verstärkten ökonomischen Zusammenarbeit der Staaten des sozialistischen Lagers bedeutet, kommt es auch im Bereich des Transportrechts darauf an, die Rechtsentwicklung innerhalb des sozialistischen Lagers aufmerksam zu verfolgen und unter schöpferischer Nutzenanwendung dieser internationalen Erfahrungen die verstärkte ökonomische Zusammenarbeit auch bei den Grundsätzen der Verantwortlichkeit für Transportschäden so weit wie möglich zu unterstützen³ 4.

Die allgemeinen Tendenzen der Verantwortlichkeitsregelungen innerhalb des Transportvertragsrechts in der jüngsten Zivilgesetzgebung der sozialistischen Staaten, wie insbesondere die Grundlagen für die Zivilgesetzgebung der UdSSR und der Unionsrepubliken sowie das ZGB der Volksrepublik Ungarn zeigen, lassen zunächst zweierlei deutlich erkennen: erstens treffen sie keine nennenswerten Unterscheidungen, ob der Partner des Transportvertrages ein Bürger oder eine sozialistische Wirtschaftsorganisation ist, und zweitens unterscheiden sie sehr scharf zwischen der Verantwortlichkeit für Sachschäden bei dem Transport von Frachtgut und Gepäck und der Verantwortlichkeit für Körper- und Gesundheitsschäden beim Personentransport⁵. Beide Gesichtspunkte sollten auch in unserer Zivilgesetzgebung berücksichtigt werden. Es gibt keinen

³ Mit Recht fordert Teuchert eine stärkere Berücksichtigung der Entwicklung des internationalen Verkehrsrechts der sozialistischen Länder (vgl. Püschel/Krüger, „Erste Auswertung des XXII. Parteitags der KPdSU und des 14. Plenums des Zentralkomitees der SED für die Schaffung des neuen ZGB und der neuen ZPO“, NJ 1962 S. 111, hier S. 114).

⁴ Vgl. Art. 74 und 77 der sowjetischen Grundlagen für die Zivilgesetzgebung sowie §§ 501 und 506 Abs. 3 ung. ZGB,

zwingenden Grund, die Verantwortlichkeitsgrundsätze der Transportbeziehungen, an denen Bürger beteiligt sind, wesentlich anders auszugestalten als die innerhalb der volkseigenen Wirtschaft bestehenden. Die vom ZGB zu regelnden Transportverhältnisse sind geradezu ein Musterbeispiel dafür, daß eine solche Trennung in Zivil- und Wirtschaftsrecht durch nichts gerechtfertigt ist. Das schließt eine getrennte Regelung der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit im Gütertransport einerseits und im Personentransport andererseits nicht aus; nach den Erfahrungen unserer eigenen Gesetzgebungsarbeit würde eine solche schematische Vereinheitlichung des Transportrechts zu Abstraktionen führen, die den Erfordernissen der Volkswirtschaft nur ungenügend Rechnung tragen. Die bisher von der ZGB-Grundkommission gutgeheißene Konzeption einer allgemeinen, für alle Transportverhältnisse gültigen Verantwortlichkeitsregelung sollte daher zugunsten einer exakten, nach Güter- und Personentransport getrennten Herausarbeitung der zivilrechtlichen materiellen Verantwortlichkeit aufgegeben werden.

Keine Durchbrechung des Verschuldensprinzips im Gütertransport

Im Hinblick auf die hohen vorbeugend-erzieherischen Anforderungen, die an die Voraussetzungen der zivilrechtlichen materiellen Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebs gestellt werden müssen, bedürfen die hierzu in der bisherigen Kommissionsarbeit unterbreiteten Gesetzgebungsvorschläge einer genauen Prüfung. So war u. a. mit dem erklärten Anliegen, zur Überwindung bürgerlicher Vorstellungen von der Gefährdungshaftung des Verkehrsbetriebs bei der Durchführung von Transporten beizutragen und einen neuen, die volkswirtschaftlich-organisatorische und erzieherische Funktion des sozialistischen Zivilrechts voll berücksichtigenden Verschuldensbegriff zu entwickeln, von der ZGB-Unterkommission „Transportverhältnisse“ folgender Vorschlag für eine allgemeine Regelung der materiellen Verantwortlichkeit im Gütertransport zur Diskussion gestellt worden:

„(1) Der Verkehrsbetrieb ist dem Verkehrsbeteiligten für alle Schäden, die im Zusammenhang mit Verkehrsleistungen eingetreten sind und von ihm hätten verhindert werden können (Sperrung von mir — d. Verf.), verantwortlich. Der Verkehrsbetrieb wird von dieser Verantwortlichkeit nicht befreit, wenn der Schaden durch Umstände des betrieblichen Geschehens verursacht worden ist.

(2) Die Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebs entfällt, wenn der Schaden durch ein unabwendbares Ereignis, durch eigenes Verschulden des Verkehrsbeteiligten, durch die natürlichen Eigenschaften des Gutes, durch einen Mangel der Verpackung oder — bei Verladung durch den Verkehrsbeteiligten — durch die Verladeweise verursacht worden ist.“

Schon auf den ersten Blick ist erkennbar, daß hier in dem durchaus richtigen Bestreben, die das Vertragsrecht beherrschenden Grundsätze der materiellen Verantwortlichkeit von vornherein in die allgemeine Verantwortlichkeitsregelung des Transportvertragsrechts aufzunehmen, unbedenken die wenig geglückte Regelung der §§ 37 Abs. 2 und 38 Abs. 1 VG übernommen wird. Im Transportwesen ist der weitaus größte Teil aller auftretenden Schäden durch „Umstände des betrieblichen Geschehens“ bedingt. An Stelle dieser „Umstände des betrieblichen Geschehens“ könnte man ohne weiteres den gleichermaßen farblosen Begriff des Zeitraums „während des Transports“ setzen. In beiden Fällen würde im Endergebnis das Verschuldensprinzip, von dem doch ausgegangen werden soll, im gleichen Atemzug mit dem vagen Begriff der Umstände des betrieb-