

lichen Geschehens, bei deren Vorliegen eine zivilrechtliche Verantwortlichkeit ohne Rücksicht auf Verschulden eintreten soll, wieder aus den Angeln gehoben werden. Wollte man bei einer derartigen Regelung, die dem Bürger wohl kaum verständlich wäre, dem Verschuldensprinzip dennoch zum Durchbruch verhelfen, so müßte man als Auslegungsregel hinzufügen, daß eine Verantwortlichkeit nach Abs. 1 Satz 2 des obigen Vorschlags nur gegeben wäre, wenn zunächst alles unternommen worden ist, das Vorliegen eines Verschuldens zu überprüfen und damit die Verantwortlichkeit nach Satz 1 auf der Grundlage des Verschuldensprinzips festzustellen. Damit würde aber das Verschuldensprinzip verwässert werden. Es müßte dann der zivilrechtlichen Regelung eine ähnliche — das Gesetz in Wahrheit korrigierende! — Anweisung über die Gesetzesanwendung folgen, wie sie bezüglich §§ 37 und 38 VG im Bereich des Staatlichen Vertragsgerichts notwendig geworden war^{5 6}.

Diese offensichtlichen Mängel des zur Diskussion gestellten Vorschlags zur zivilrechtlichen materiellen Verantwortlichkeit im Gütertransport sollten aber keine Veranlassung geben, das Verschuldensprinzip in diesem wichtigen Bereich der vom Zivilrecht erfaßten ökonomischen Beziehungen überhaupt über Bord zu werfen und statt dessen von dem sog. Grundsatz der objektiven Haftung auszugehen, wie das bisher von der ZGB-Grundkommission empfohlen worden ist⁹. Die dagegen erhobenen Einwände wiegen sehr schwer und sollten bei der weiteren Gesetzgebungsarbeit beachtet werden. Sie betonen insbesondere, daß es bei der materiellen Verantwortlichkeit um die Aufdeckung der tieferen Ursachen des dem einzelnen Schadensfall zugrunde liegenden gesellschaftlichen Widerspruchs gehe, weshalb die materielle Verantwortlichkeit unmittelbar an das subjektive Versagen der Menschen anknüpfen und zum bewußten gesellschaftlichen Handeln der Werk tätigen der Verkehrsbetriebe hinführen müsse. Wie neueste Untersuchungen im Bereich unseres Verkehrswesens ergeben haben, beruhen Transportschäden in der Hauptsache auf subjektivem Versagen; sie sind also in ihrer weitaus überwiegenden Mehrzahl abwendbar. Deshalb ist die Forderung unabweisbar, daß von dieser typischen Situation und nicht von den untypischen Schadensfällen ausgegangen werden müsse, denen kein subjektives Versagen zugrunde liegt⁷.

Es ist daher zunächst als Zwischenergebnis festzuhalten, daß keine Veranlassung besteht, im Bereich des Gütertransports von dem allgemein die materielle Verantwortlichkeit im Zivilrecht beherrschenden Verschuldensprinzip⁸ abzuweichen, auch nicht in der Form, daß dieses Prinzip durch eine sog. objektive Haftung für „Umstände des Transportgeschehens“ eingeschränkt, wenn nicht völlig durchlöchert wird.

Inhalt und Aufbau des Verschuldensprinzips

Die große Frage ist aber, wie das Verschuldensprinzip für das sozialistische Zivilrecht bei der materiellen Ver-

antwortlichkeit für Transportschäden auszugestalten ist. Beläßt man es nach Abs. 1 Satz 1 des oben wiedergegebenen Thesenvorschlags bei der Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebs für während des Transports aufgetretene Schäden, die von dem Betrieb hätten verhütet werden können, so verleiht dieses Kriterium dem Verschuldensgrundsatz nicht mit der erforderlichen Schärfe Nachdruck. Es geht nicht nur darum, daß der aufgetretene Transportschaden hätte verhindert werden können, sondern daß er hätte verhindert werden müssen. Es fehlt der unmittelbare Appell des Gesetzes an die Pflicht zur bewußten Einhaltung der staatlichen und gesellschaftlichen Disziplin⁹. Daß es auch Schäden gibt, die weder vom Verkehrsbetrieb noch durch rechtzeitiges Eingreifen von anderer Seite abwendbar sind, Naturkatastrophen u. dgl. (sog. „unabwendbares Ereignis“, oft auch als „höhere Gewalt“ bezeichnet), kann hier außer Betracht bleiben.

Weiterhin darf nicht übersehen werden, daß der Geschädigte Vertragspartner im allgemeinen keinen Einblick in den Ablauf des Transportgeschehens hat. Er wird sich meist nur schwer ein Urteil darüber bilden können, auf welches konkrete subjektive Versagen der Werk tätigen des Verkehrsbetriebes der Schaden zurückzuführen ist, ja er wird mitunter gar nicht feststellen können, in welchem Verkehrsbereich der Schaden überhaupt eingetreten ist, falls mehrere Verkehrsträger an einem Transport beteiligt sind. Dem Geschädigten die Pflicht aufzuerlegen, das Verschulden des Verkehrsbetriebes konkret darzulegen und gegebenenfalls nachzuweisen, wäre eine durch nichts gerechtfertigte Erschwerung des Rechtsschutzes, den er zu beanspruchen hat. Auch aus diesem Grunde muß bei der Ausgestaltung des Verschuldensprinzips ein anderer Weg als der aus Abs. 1 Satz 1 des obigen Vorschlags ersichtliche beschritten werden.

Die Tatsache, die den Ausgangspunkt unserer Erörterungen darstellt, daß nämlich in dem Zeitraum seit der Annahme des Frachtgutes bis zu seiner Auslieferung an den Empfänger eine Beschädigung des Gutes oder ein anderer materieller Schaden eingetreten ist, kann doch im allgemeinen nur den Schluß zulassen, daß der Schaden auf unsachgemäße bzw. unaufmerksame Behandlung des Gutes während des Transportes zurückzuführen ist. Der Schaden ist durch Umstände verursacht worden, auf deren Abwendung in aller Regel nur die Werk tätigen des Verkehrsbetriebes Einfluß nehmen können. Der Eintritt des Schadens während des Transportes ist damit ein außerordentlich wichtiges Indiz für die Verletzung von Arbeitspflichten im Bereich des Verkehrsbetriebs, ein Indiz, dessen Richtigkeit durch eingehende Untersuchungen der Ursachen des Schadens in den allermeisten Fällen bestätigt wird. Diese Sachlage aber gebietet es, in der gesetzlichen Regelung von der Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebs für den eingetretenen Schaden auszugehen und dem Verkehrsbetrieb den konkreten Nachweis aufzuerlegen, daß der Schaden nicht durch Verletzung von Pflichten seiner Werk tätigen bei der Durchführung des Transportes, sondern durch andere, vom Verkehrsbetrieb nicht zu vertretende Umstände verursacht worden ist.

⁵ Vgl. Mitteilung des Staatlichen Vertragsgerichts vom 14. Oktober 1959, Nr. 44.

⁶ Der zivilrechtlichen materiellen Verantwortlichkeit aus Frachtvertragsverletzungen wird im ung. ZGB (§ 501) ebenfalls der Grundsatz der objektiven Haftung zugrunde gelegt: „Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch vollständigen oder teilweisen Verlust, Untergang oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entstanden ist, es sei denn, daß der Schaden durch ... (es folgen die bekannten Haftungsausschließungsgründe wie höhere Gewalt, eigenes Verschulden des Geschädigten usw.) entstanden ist.“

⁷ Vgl. Walter, a. a. O., S. 261.

⁸ Vgl. Drews, „Zur Neuregelung der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit für rechtswidrige Schadensverursachung“, NJ 1960, S. 18 ff., insbes. S. 20; Bley, „Zur Neuregelung der materiellen Verantwortlichkeit für rechtswidrige Schadenszufügung“, Staat und Recht 1961, Heft 8, S. 1513 ff., insbes. S. 1524; Panzer, „Verantwortlichkeit ist Voraussetzung für die materielle Verantwortlichkeit“, Vertragssystem 1962, S. 196 ff.

⁹ Wesentlich stärker kommt das Moment der Pflichtverletzung als wichtigster Anknüpfungspunkt der zivilrechtlichen materiellen Verantwortlichkeit z. B. in Art. 129 des neuen sowjetischen Luftverkehrsgesetzes zum Ausdruck, der für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Ladungen im internationalen Luftverkehr folgende Sonderregelung enthält: „Der Beförderer wird von der in Art. 127 und 128 dieses Gesetz buchs vorgesehenen Haftung befreit, wenn er beweisen kann, daß er oder die von ihm bevollmächtigten Personen alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder diese Maßnahmen nicht treffen konnten.“