

beitsstelle vom Wohnsitz, aber auch die Höhe des Gehaltes in Betracht“ kommen (S. 63). Das heißt also, daß nur eine solche Arbeit zugemutet werden kann, die der bisher ausgeübten etwa vergleichbar ist.

Zur Schadensberechnung

Bei der Schadensberechnung ist zunächst einmal von dem Lohn zugehen, den der Werk tätige in dieser Zeit im Betrieb verdient hätte, und zwar einschließlich eines etwa gewährten Leistungszuschlags und von Erschwerniszuschlägen sowie unter Berücksichtigung der in dieser Zeit fällig werdenden, gesetzlich oder kollektivvertraglich geregelten Lohnerhöhungen. Dazu kommen — in analoger Anwendung des Urteils des Obersten Gerichts vom 28. Juli 1967 — Za 13/67 — (NJ 1967 S. 711; Arbeit und Arbeitsrecht 1967, Heft 18, S. 431) — alle sonstigen Einkünfte, die er ohne das Fernhalten von der Arbeit im Betrieb erzielt hätte, z. B. Lohn und Zuschläge für die in dieser Zeit angefallenen Überstunden, für Sonn- und Feiertagsarbeit, Feierabendarbeit usw. Auch ein durch das zeitweilige Nichtarbeiten im Betrieb dem Werk tätigen später entstehender

Schaden, z. B. durch Verkürzung der Jahresendprämie oder Ausfall oder Verkürzung sonstiger Prämien, ist ihm zu ersetzen.

Von dem so ermittelten Betrag der Einkünfte, die der Werk tätige ohne die umstrittene Kündigung erzielt hätte, ist dann der Betrag abzusetzen, den der Werk tätige in der Zwischenzeit anderweitig verdient hat oder in einer ihm zumutbaren Arbeit — nach Maßgabe der obigen Ausführungen — hätte verdienen können. Liegt der Betrag, den er tatsächlich verdient hat, unter dem Betrag, den er entsprechend seinen Fähigkeiten hätte verdienen können, so ist der letztere in Abzug zu bringen<sup>2</sup>.

Von dem so ermittelten Schaden ist noch abzuziehen, was der Werk tätige durch die unterbliebene Arbeitsleistung erspart hat, z. B. bei auswärts wohnenden Werk tätigen die Fahrkosten, soweit sie vom Betrieb nicht erstattet werden.

<sup>2</sup> Vgl. zur Gesamtproblematik auch Kirmse, „Pflichtverletzungen des Betriebes bei Beendigung eines Arbeitsrechtsverhältnisses“, Arbeit und Arbeitsrecht 1068, Heft 18, S. 523 ff.

## Zur Diskussion

Dr. JOACHIM GÖHRING, wiss. Mitarbeiter der Sektion Rechtswissenschaft der Humboldt-Universität Berlin

### Zulässigkeit des Gerichtswegs für Ansprüche der Bürger aus Maßnahmen der Straßenunterhaltung

Im Zusammenhang mit dem Versuch, die Stellung des Zivilgerichts im System der Organe unseres Staates zu bestimmen, hatte ich u. a. auch die Frage aufgeworfen, ob die Rechtsprechung zum Problem der Zulässigkeit des Gerichtswegs für Ansprüche der Bürger aus Maßnahmen der Straßenunterhaltung einer Veränderung bedarf<sup>1</sup>. Eine solche Fragestellung gewinnt insbesondere dadurch an aktueller Bedeutung, daß sowohl in den Beschlüssen des VII. Parteitags als auch auf der 9. Tagung des Zentralkomitees der SED erneut die Forderung erhoben wurde, den Inhalt der Tätigkeit der staatlichen Organe aller Ebenen und der Betriebe sowie ihr wechselseitiges Zusammenwirken zu bestimmen. Die Vielfalt der Berührungspunkte der Bürger mit dem Straßenwesen als Verkehrsteilnehmer, als Anlieger usw. rechtfertigt es, diese Problematik speziell zu untersuchen.

Die rechtliche Regelung des Straßenwesens

Den Zivilkammern der Kreisgerichte wurden und werden immer wieder Sachverhalte unterbreitet, in denen Bürger einen Schadenseintritt durch Nichterfüllung oder nicht gehörige Erfüllung von Pflichten aus der Straßen Unterhaltung behaupten: unterlassene Beseitigung von Schlaglöchern, Beschädigung von Wäsche bei Asphaltierungsarbeiten, unterlassene oder mangelhafte Durchführung des Straßenwinterdienstes usw. In diesen Fällen erhebt sich die Frage, wem gegenüber Ansprüche bestehen, welchen Rechtscharakter sie tragen und wie sie schließlich durchsetzbar sind. Bevor zur bisherigen Rechtsprechung des Obersten Gerichts zu diesem Problemkreis Stellung genommen wird, ist es erforderlich, auf die rechtliche Regelung des Straßenwesens einzugehen.

Die VO über das Straßenwesen vom 18. Juli 1957

(GBl. I S. 377)<sup>2</sup> kennzeichnet alle öffentlichen Straßen der DDR als Bestandteile eines einheitlichen Straßennetzes (§ 1). Die Ausübung der Straßenverwaltung wird dem Ministerium für Verkehrswesen sowie den Räten der Bezirke, Kreise, Städte und Gemeinden übertragen (§ 13). Als Aufgaben der Straßenverwaltung werden die „Planung, Finanzierung und Durchsetzung aller Maßnahmen“ zum Neu- und Ausbau, zur Werterhaltung und Unterhaltung der Straßen, zur Sicherung des reibungslosen Gemeingebrauchs und zur Durchführung des Straßenwinterdienstes genannt (§ 11). Ferner wird bestimmt, daß für den Neu- und Ausbau der Straßen volkseigene Straßenbaubetriebe und zur Werterhaltung und Unterhaltung Staatliche Straßenunterhaltungsbetriebe gebildet werden (§§ 22, 23). Im Statut dieser Betriebe, die nach dem Prinzip der wirtschaftlichen Rechnungsführung arbeiten, ist festgelegt, daß ihnen die „technisch-operative Durchführung von Aufgaben“ im Sinne der angeführten Verordnung obliegt.

Die VO über das Straßenwesen orientiert die Räte der Kreise, Städte und Gemeinden darauf, eigene Betriebe oder Einrichtungen für die Wahrnehmung der entsprechenden Aufgaben zu schaffen (§ 13 Abs. 2). Deshalb wurden kommunale Zweckverbände gegründet, die für einen größeren Bereich die Straßenunterhaltungsarbeiten übernommen haben. In Dresden wurde z. B. ein Verkehrs- und Tiefbaukombinat gebildet, das aus dem VEB Tiefbau und aus Bauabteilungen der Staatlichen Straßenunterhaltungsbetriebe hervorgegangen ist.

In der letzten Zeit entstanden in den meisten Bezirken sog. Bezirksdirektionen für Straßenwesen. Sie

<sup>1</sup> Gühring, „Die Bestimmung der Stellung des Zivilgerichts“, NJ 1968 S. 401 ff. (404).

<sup>2</sup> Die durch diese VO aufgehobenen Regelungen aus den Jahren 1951/1952 wiesen hinsichtlich der hier interessierenden Fragen keinen anderen Inhalt auf.

<sup>3</sup> AO über das Statut der volkseigenen Betriebe des Straßenwesens vom 25. September 1959 (GBl. II s. 278).