

Nach den Regeln der §§ 330 ff. ZGB hat der unbefugte Benutzer — in der Regel der Dieb — für alle Schadenszufügungen, die Folgen seiner unbefugten Benutzung sind, einzustehen. Mit dem Blick auf gemeinschaftlich begangene unbefugte Benutzungen — und somit erst recht für den Einzeltäter anwendbar — stellt Ziff. 5.3. der Richtlinie des Plenums des Obersten Gerichts zur Rechtsprechung bei der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen vom 14. September 1978 (GBI. I Nr. 34 S. 369) fest: „Eine gemeinschaftliche Ersatzpflicht aller Täter besteht auch, wenn das nach unbefugter Benutzung abgestellte Kraftfahrzeug durch anderweitige Einwirkungen abhanden kommt oder beschädigt wird, soweit der Verlust oder die Beschädigung nicht ausnahmsweise auch ohne die unbefugte Benutzung eingetreten wäre.“⁵

Das bedeutet, daß hier ein Kausalverlauf aufgezeigt wird und es nicht, wie Espig annimmt, darum geht, daß sich der unbefugte Benutzer nach § 333 ZGB entlasten kann. Er hat vorsätzlich einen Kausalverlauf in Gang gesetzt, für dessen Folgen er verantwortlich ist. Ein Versuch, sich von der Verpflichtung zum Schadenersatz nach § 333 ZGB zu befreien, hat keine Grundlage.

Geht bei einem Dieb das Diebesgut zufällig unter oder verschlechtert es sich, dann ist bisher noch niemals angenommen worden, daß der Dieb nur für den verbliebenen Rest, den er vorsätzlich oder fahrlässig zerstört oder veräußert hat, verantwortlich ist.

Die Interessen des durch den unbefugten Benutzer geschädigten Halters werden gemäß § 330 ZGB hinreichend gewahrt. Hatte der unbefugte Benutzer beim Betrieb des von ihm benutzten Kfz auch Dritte geschädigt, so haftet er für diese Schäden neben dem Halter gemäß § 345 Abs. 3 ZGB. Leistete die Staatliche Versicherung an die Geschädigten für den Versicherten (den Halter) Entschädigungen, dann ist der unbefugte Benutzer gemäß § 5 Abs. 1 Buchst. b der AO über die Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahr-Haftpflicht-Versicherung vom 12. Januar 1971 (GBI. II Nr. 14 S. 93) zum Regreß gegenüber der Staatlichen Versicherung verpflichtet.

Der daraus von Espig gezogene Schluß, daß dadurch die Haftung des Halters gegenstandslos würde, verkennt das Wesen der Versicherung wie auch das Anliegen des § 345 ZGB. Es besteht kein Grund, für die Beziehungen zwischen unbefugtem Benutzer und geschädigtem Halter § 330 ZGB nicht anzuwenden, und es ist auch nicht notwendig, § 345 ZGB zu einer Regelung umzudeuten, die de facto einen privilegierten Diebstahls- und Schadensschutz für Kfz-Halter darstellen würde.

Mit der zweiten Frage, die zur Auseinandersetzung mit dem rechtspolitischen Gesamtanliegen und dem Platz der erweiterten materiellen Verantwortlichkeit im System der zivilrechtlichen Verantwortlichkeitsregelungen zwingt, setzt sich Espig nur wenig auseinander. Auch die rechtsvergleichenden Überlegungen zu Art. 90 der Grundlagen der Zivilgesetzgebung der UdSSR und der Unionsrepubliken⁶ führen durchaus nicht zwingend zu dem von Espig angeführten Ergebnis, zumal auch eine Auseinandersetzung mit den anderen Regelungen zur Verantwortlichkeit (z. B. Art. 88 der Grundlagen der Zivilgesetzgebung) fehlt.

Materielle Verantwortlichkeit im Zusammenhang mit Schwarz- oder Umwegfahrten

Die bisher erörterten Aspekte der Schadenersatzpflicht des unbefugten Kfz-Benutzers sollen in folgendem auf der Grundlage der Rechtsprechung und der Literatur zur Abgrenzung und Anwendung der arbeitsrechtlichen und zivilrechtlichen Verantwortlichkeit im Zusammenhang mit sog. Schwarz- oder Umwegfahrten untersucht werden. Dabei geht es m. E. vor allem um Probleme der Angemessenheit der rechtlichen Sanktionen für die verschiedenen For-

men des pflichtwidrigen schädigenden Verhaltens. Einige Beispiele mögen das deutlich machen:

Der Kraftfahrer A. des VEB X. hat den Auftrag von B. nach C. zu fahren. Hält er sich an diesen Auftrag und verletzt er dabei arbeitsrechtliche Pflichten und die Bestimmungen der StVO, indem er z. B. mit überhöhter Geschwindigkeit fährt und deshalb einen Verkehrsunfall herbeiführt, dann ist die Rechtslage klar: Schäden, die Dritte durch den Unfall erlitten haben, hat der Halter des Kraftfahrzeugs — der VEB X. — gemäß § 345 Abs. 1 und 2 Satz 2 ZGB i. V. m. § 331 ZGB zu ersetzen. Allein der VEB X. ist also passiv legitimiert; jeder zivilrechtliche Schadenersatzanspruch gegen A. ist ausgeschlossen.

Wegen des Schadens an seinem Kraftfahrzeug kann der VEB X. die arbeitsrechtliche materielle Verantwortlichkeit gemäß §§ 260 ff. AGB gegen den Kraftfahrer geltend machen. Außerdem ist die arbeitsrechtliche materielle Verantwortlichkeit des A. gemäß § 5 Abs. 3 Buchst. a der AO über die Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahr-Haftpflicht-Versicherung zu prüfen.

Wenn A. bei der Fahrt von B. nach C. zwar mit überhöhter Geschwindigkeit fuhr, für den Verkehrsunfall aber das technische Versagen der Lenkung oder der plötzliche Druckabfall in einem Reifen ursächlich war, so ändert sich für den geschädigten Dritten — eben weil es sich um einen Fall der erweiterten materiellen Verantwortlichkeit handelt — nichts. Eine arbeitsrechtliche materielle Verantwortlichkeit des A. dürfte dann jedoch nicht vorliegen, weil dieser schuldlos war. Eine disziplinarische Verantwortlichkeit, z. B. wegen zu schnellen Fahrens, bleibt von diesen Feststellungen zur materiellen Verantwortlichkeit unberührt.

Soll der Kraftfahrer A. laut Fahrauftrag von B. nach C. fahren und weicht er aus persönlichen Gründen von der vorgeschriebenen oder üblichen Fahrstrecke erheblich ab, dann ist, wenn während dieser Umwegfahrt technisches Versagen der oben beschriebenen Art zu einem Verkehrsunfall führt, hinsichtlich des Schadenersatzanspruchs geschädigter Dritter gegenüber dem VEB X. (als Kfz-Halter) die Rechtslage klar. Der Schadenersatzanspruch ist nach § 345 Abs. 1 ZGB begründet. Eine Befreiung von dieser Verpflichtung gemäß § 343 Abs. 2 ZGB ist bei der gegebenen Sachlage unmöglich.

Die Beantwortung der Frage, ob auch der Kraftfahrer neben dem VEB X. dem Geschädigten gegenüber zivilrechtlich verantwortlich ist und welche Anspruchsgrundlage dafür besteht, setzt zuerst die Klärung des Charakters des Rechtsverhältnisses voraus, in dem sich der Kraftfahrer zum Zeitpunkt des Schadensfalls befand.

Hinsichtlich der Wiedergutmachung der Schäden des VEB X. durch den Kraftfahrer A. muß diese Frage ebenfalls zum Ausgangspunkt der Entscheidung darüber genommen werden, ob ein Fall der arbeitsrechtlichen oder der zivilrechtlichen materiellen Verantwortlichkeit vorliegt.

Das Oberste Gericht hat immer wieder den Grundsatz bestätigt⁷, daß es darauf ankommt, ob der Schaden in Erfüllung oder bei Gelegenheit betrieblicher Aufgaben verursacht wurde: „Ein Werkstätter ist gegenüber seinem Beschäftigungsbetrieb zivilrechtlich materiell verantwortlich, wenn er zwar innerhalb der Arbeitszeit, aber ohne inhaltliche Beziehung zu seinem Arbeitsverhältnis und ohne räumlichen Zusammenhang zum Betrieb ein Kraftfahrzeug des Betriebes benutzt und dadurch einen Schaden verursacht.“⁸

Die zivilrechtliche Verantwortlichkeit des Kraftfahrers ist entsprechend diesem Urteil derzeit nach § 330 ZGB zu prüfen. Von dieser so begründeten zivilrechtlichen Schadenersatzverpflichtung könnte sich der Schädiger (Fahrer und Mitarbeiter des Betriebes) nur befreien, wenn er seine Schuldlosigkeit hinsichtlich der Schadensverursachung nachweist.