

Die Anwendung des Grundsatzes auf den zuletzt genannten Fall ergibt, daß hier nach allgemein herrschender Ansicht eine Anwendung der arbeitsrechtlichen materiellen Verantwortlichkeit ausgeschlossen ist und daß auf der Grundlage der §§ 330, 333 ZGB entschieden werden müßte, weil die arbeitsrechtliche Bindung durch das erhebliche Abweichen von der vorgegebenen Fahrtroute als zeitweise aufgehoben gilt. Daraus ergeben sich Konsequenzen für die Beziehungen zwischen dem geschädigten Dritten und dem Kraftfahrer:

Die erste und entscheidende Konsequenz ist, daß der Kraftfahrer prinzipiell nicht davon geschützt ist, zivilrechtlich verantwortlich gemacht zu werden. Wer vom Fahrauftrag erheblich abweicht, verliert den Schutz, den ihm § 345 Abs. 2 Satz 2 i. V. m. § 331 ZGB gewährt. Eine Verantwortlichkeit des Betriebes scheidet nach ständiger Rechtsprechung und Lehre aus, und es entsteht die Frage, ob der Kraftfahrer dem geschädigten Dritten gegenüber gemäß § 345 Abs. 3 ZGB verantwortlich ist oder ob er den Schutz des § 345 Abs. 2 Satz 1 ZGB genießen kann, d. h., ob er unbefugter Benutzer ist oder ob er nur bei schuldhafter Schadensverursachung neben dem Halter verantwortlich ist.

Meines Erachtens ist der rechtspolitische Ausgangspunkt für die Beantwortung dieser Fragen dadurch zu bestimmen, daß man sich die Funktion und das Zusammenwirken der Rechtszweige Strafrecht, Arbeitsrecht und Zivilrecht deutlich macht. Im Zivilrecht bietet sich außerdem die genaue Analyse der Regelungskasustik des § 345 ZGB zur Klärung dieser Frage an.

Bei Auseinandersetzungen mit Schwarzfahrern und den Folgen der von ihnen verursachten Unfälle ist wegen des fehlenden Zusammenhangs mit dem Arbeitsprozeß für die Anwendung des sozialistischen Arbeitsrechts kein Raum. Die Anwendung des Strafrechts, vornehmlich des § 201 StGB, bezieht sich ausschließlich auf solche Sachverhalte, in denen kriminelles Verhalten vorliegt.<sup>9</sup> Weder aus der arbeitsrechtlichen noch aus der strafrechtlichen Literatur bzw. Rechtsprechung lassen sich unmittelbar Ableitungen für die zivilrechtliche Bewertung der Handlung des „Schwarzfahrers“ als unbefugter Benutzer mit der Folge der Anwendung des § 345 Abs. 3 ZGB treffen.

Die differenzierte Regelung des § 345 ZGB zwingt m. E. zu der Schlußfolgerung, daß für die Entscheidung unseres Falls davon auszugehen ist, daß der „Schwarzfahrer“ nicht als unbefugter Benutzer i. S. des § 345 Abs. 3 ZGB anzusehen ist. Der Kraftfahrer ist demzufolge nur dann zivilrechtlich verantwortlich, wenn er gemäß § 345 Abs. 2 Satz 1 ZGB schuldhaft i. S. des § 333 ZGB gehandelt hat. Im Interesse der Fahrer von Kfz, die nicht den Schutz des § 331 ZGB gemäß § 345 Abs. 2 Satz 2 ZGB genießen, und die nicht als unbefugte Benutzer i. S. von § 345 Abs. 3 ZGB zu klassifizieren sind, wird mit der spezifischen Tatbestandsgestaltung des § 345 Abs. 2 Satz 1 die Schuld zur Voraussetzung eigener zivilrechtlicher Verantwortlichkeit, obwohl hier ein Fall der erweiterten materiellen Verantwortlichkeit vorliegt. Die Durchbrechung des Prinzips, ausschließlich bei Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses von der Verpflichtung zum Schadenersatz freizustellen, ist nicht zuletzt in der Notwendigkeit begründet, einerseits nicht allein die Halter, sondern auch die nicht unbedingt mit den Haltern identischen, an der Schadensverursachung unmittelbar beteiligten Fahrer verantwortlich zu machen, aber andererseits entsprechend der sozialen Qualität ihres Handelns zwischen ihnen zu differenzieren.

In unserem Fall, in dem ein plötzliches technisches Versagen am Pkw als ursächlich für den Verkehrsunfall und den Schadenseintritt anzusehen war, käme eine zivilrechtliche Verantwortlichkeit des Kraftfahrers gegenüber dem geschädigten Dritten gemäß § 345 Abs. 2 Satz 1 nicht in Frage. Anders ist die Rechtslage, wenn der Kraftfah-

rer bei der erheblichen Abweichung von der Fahrstrecke mit überhöhter Geschwindigkeit fuhr und dadurch den Unfall herbeiführte. Dann hat der Kraftfahrer gemäß § 345 Abs. 2 Satz 1 ZGB für den von ihm schuldhaft verursachten Schaden einzustehen.

Vergleicht man diesen Fall mit dem Beispiel, in dem der Kraftfahrer zwar die vorgeschriebene Fahrstrecke nicht verließ, jedoch mit überhöhter Geschwindigkeit fuhr und so den Unfall verursachte, dann fällt doch zumindest die Disproportion im Umfang der beiden Schadenersatzverpflichtungen auf.

Nun könnte dem Beispiel zwar entgegengehalten werden, daß Extremfälle keine vernünftige Beurteilung erlauben. Aber abgesehen davon, daß die Rechtsordnung auch für nicht eben typische Sachverhalte und Konflikte gerechte Lösungen bereithalten muß, ist doch hiermit nochmals die Frage nach dem Platz und der Funktion der arbeitsrechtlichen und der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit für diejenigen Fälle aufgeworfen, in denen Werk-tätige gravierend ihre Pflichten aus dem Arbeitsverhältnis verletzen und damit Dritten und ihrem Betrieb Schäden zufügen.

Der generelle Ausgangspunkt kann nur der sein, die Möglichkeiten des sozialistischen Arbeitsrechts zur Erziehung und Wiedergutmachung in vollem Umfang anzuwenden, ehe Überlegungen angestellt werden, das Zivilrecht zur Gestaltung solcher Beziehungen einzusetzen, die ihren Kern in der Verletzung arbeitsrechtlicher Pflichten haben. Dieser Ausgangspunkt bestimmte m. E. auch die Entscheidung des Obersten Gerichts vom 28. November 1978.<sup>10</sup>

W. Rudelt/C. Kaiser/M. Müller/H. Neumann haben erneut hervorgehoben, „daß die zivilrechtlichen Bestimmungen über den Schadenersatz dann anzuwenden sind, wenn der Zusammenhang mit der schädigenden Handlung und dem betrieblichen Geschehen gelöst ist“.<sup>11</sup> Die Bewertung des Sachverhalts, ob der Zusammenhang wirklich gelöst oder — wie bei allen Arbeitspflichtverletzungen — nur gestört ist, ist somit zugleich die Entscheidung darüber, ob der Werk-tätige mit Maßnahmen der arbeitsrechtlichen Verantwortlichkeit erzen-gen werden kann oder ob ein Verantwortlichkeitssystem anzuwenden ist, das spezifische Wirkungsrichtungen und Mechanismen hat, die den Funktionen und Aufgaben des sozialistischen Zivilrechts entsprechen. Diese Spezifik<sup>12</sup> der zivilrechtlichen materiellen Verantwortlichkeit gilt es gerade auch bei der Diskussion um die Frage zu beachten, ob Schadenersatz auf arbeits- oder auf zivilrechtlicher Grundlage geltend gemacht werden soll.<sup>1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12</sup>

1 E. Espig, „Die Schadenersatzpflicht des unbefugten Benutzers eines Kfz gegenüber dem Halter“, NJ 1979, Heft 9, S. 413 ff.

2 Vgl. M. Posch, „Schutz des Lebens, der Gesundheit und des Eigentums vor Schadenszufügung“, Grundriß Zivilrecht, Heft 8, Berlin 1977, S. 68 ff.

3 Vgl. BG Leipzig, Urteil vom 10. Juni 1968 - 5 BCB 32/68 - (NJ 1968, Heft 24, S. 767).

4 E. Espig, a. a. O., S. 414 r. Sp.

5 Vgl. auch OG, Urteil vom 24. November 1977 — 2 OZK 47/77 — (NJ 1978, Heft 2, S. 86).

6 Abgedruckt in: Die Grundlagen der sowjetischen Gesetzgebung, Moskau 1977, S. 410.

7 Vgl. OG, Urteil vom 15. Februar 1963 - 2a 1/63 - (OGA Bd. 4 S. 77); OG, Urteil vom 8. September 1964 - 2 Zz 21/64 - (NJ 1965, Heft 4, S. 125).

8 OG, Urteil vom 10. Juli 1973 - 2 Zz 13/73 - (NJ 1973, Heft 17, S. 518).

9 Vgl. E. Biebl/R. Schröder, „Erscheinungsformen der unbefugten Benutzung von Kraftfahrzeugen, rechtliche Beurteilung und wirksame Bekämpfung dieser Straftaten“, NJ 1973, Heft 19, S. 563 ff.; J. Schlegel/H. Blocker, „Zur strafrechtlichen Beurteilung der unbefugten Benutzung von Kraftfahrzeugen“, NJ 1979, Heft 7, S. 317 f.

10 Vgl. OG, Urteil vom 28. November 1978 - 2 OZK 31/78 - (NJ 1979, Heft 2, S. 90).

11 W. Rudelt/C. Kaiser/M. Müller/H. Neumann, „Geltendmachung materieller Verantwortlichkeit im Strafverfahren“ NJ 1978, Heft 11, S. 491.

12 Vgl. A. Oberländer, „Einheitlichkeit und Differenziertheit der Verantwortlichkeit im sozialistischen Recht“, Staat und Recht 1980, Heft 1, S. 2 ff.