

fürlich besprochenen 6. DBVVO vom 23. Dezember 1953 (GBl. 1954 S. 21) ihren schon bei Erlaß der 6. DBVVO in Aussicht genommenen neuen Inhalt erhält. Die 24. DB setzt an die Stelle der durch die 6. DB zur VO über die Finanzwirtschaft der VE-Betriebe eingeführten „Verzugszinsen“ in Höhe von 0,05% pro Tag — die rechtssystematisch als Vertragsstrafe anzusprechen sind und als solche auch von der späteren Gesetzgebung bezeichnet wurden — nunmehr „Verspätungszinsen“ in Höhe von 8% jährlich; schon dieser neue Begriff (im Gegensatz zu Verzugszinsen) soll zum Ausdruck bringen, daß die Berechnung der Zinsen bei Überschreitung des Fälligkeitstermins ohne Rücksicht auf ein Verschulden des Geldschuldners geschehen soll. Im Zusammenhang damit ersetzt die neue DB auch die bisherige, durch die Anweisung über Berechnung von Verzugszinsen vom 3. Juni 1953 (ZBl. S. 275) nur unzureichend getroffene Regelung der Frage, welches die Stichtage für die Zinsberechnung bei Forderungen sind, die im Rechnungseinzugsverfahren zur Tilgung gelangen. Die Anfangstage für die Berechnung der Verspätungszinsen sind natürlich verschieden, je nachdem, ob es sich um ein Sofortakzept oder ein stilles oder offenes Akzept handelt; das Nähere hierzu ergibt § 2 der 24. DB. Da die gesamte vorhergehende Regelung der Frage der „Verzugszinsen“ den Erfordernissen der wirtschaftlichen Situation nicht mehr entsprach, erstreckt § 4 die Geltung der Neuregelung „rückwirkend auf alle noch nicht abgewickelten Ansprüche aus verspäteter Zahlung“. Wegen aller Einzelheiten kann auf die ausführliche Darstellung von Graf⁵ *) verwiesen werden.

Eine Ergänzung der eben behandelten 24. DB stellt die **Verordnung über die Berechnung von Verspätungszinsen (PreisVO Nr. 355)** vom 17. Mai 1954 (GBl. S. 524) dar, die die Herabsetzung des Zinssatzes auf 8% auch für alle Preisvorschriften ausspricht. Und es ist anzunehmen, daß auch die 3. **Durchführungsbestimmung zur Verordnung über das Bankeneinkasso** vom 24. April 1954 (GBl. S. 462), durch welche die Frist für offene Akzente von 11 Tagen auf 8 Werktage herabgesetzt wird, im Zusammenhang mit der beschriebenen Neuregelung der Verzugszinsen steht.

Eine Anzahl wichtiger gesetzlicher Maßnahmen wurde in der Berichtsperiode auf dem Gebiet des Transportwesens getroffen. Hier ist zunächst die **Anordnung über die Einführung von allgemeinen Beförderungsbestimmungen für den Kraftomnibusverkehr** vom 26. April 1954 (GBl. S. 450) zu erwähnen. Während derartige Beförderungsbestimmungen für Eisenbahnen und Straßenbahnen seit Jahrzehnten existieren, war eine entsprechende allgemeinverbindliche Regelung für den Kraftomnibusverkehr bisher nicht erfolgt; die kommunalen und staatlichen Unternehmungen, insbesondere die Deutsche Post, hatten jeweils ihre eigenen Bestimmungen, ebenso die privaten Unternehmer, sofern diese überhaupt Beförderungsbestimmungen aufstellten und zum Vertragsinhalt machten. Die heue AO ist im Interesse der „einheitlichen Abwicklung des Kraftomnibusverkehrs in der Deutschen Demokratischen Republik“ ausnahmslos für den gesamten Kraftomnibusverkehr verbindlich. Sie enthält die üblichen Bestimmungen über den Fahrdienst, die Fahrtausweise, die Gepäckbeförderung, das Verhalten der Fahrgäste usw.; von besonderer zivilrechtlicher Bedeutung ist Abschnitt IV, der die Haftpflicht betrifft und Ansprüche wegen Verlustes oder Beschädigung von Reisegepäck auf 200 DM (bei mehreren Gepäckstücken auf 300 DM) begrenzt und sie von der Einhaltung einer Ausschlussfrist von 7 Tagen für die Geltendmachung des Anspruchs abhängig macht. Es handelt sich, wohl bemerkt, rechtlich hierbei nicht etwa um eine Abänderung der bisher die Verantwortlichkeit des Beförderers regelnden Normen des BGB bzw. des KFG oder anderer Gesetze durch eine Anordnung des Staatssekretariats für Kraftverkehr und Straßenwesen, sondern darum, daß die AO allen Beförderern zur Pflicht macht, diese Bestimmungen zum Gegenstand des Beförderungsvertrages zu machen, d. h. also eine zulässige vertragliche Beschränkung der Schadensersatzhöhe; die Annahme

des derart ausgestalteten Vertragsangebots durch den Fahrgast erfolgt, wie beim Personen-Beförderungsvertrag in der Regel, „mit dem Besteigen des Wagens“ (Präambel der Allgemeinen Beförderungsbestimmungen).

Die **Bekanntmachung des Mustervertrages für den Abschluß von Transportraumverträgen mit der Deutschen Reichsbahn** vom 28. April 1954 (ZBl. S. 191) be ruht auf § 23 der schon früher⁹) besprochenen TransportplanungsVO vom 4. März 1954. Der Mustervertrag enthält und regelt im einzelnen die beiderseitigen Verpflichtungen aus dem Transportraumvertrage, nämlich die Verpflichtung des Versenders von Gütern zur kontinuierlichen Bestellung und gleichmäßigen Verteilung des Gesamtbedarfs an Transportraum und die Verpflichtung der Deutschen Reichsbahn zu einer den Bestellungen entsprechenden Bereitstellung von Güterwagen. Der Mustervertrag bezieht sich nicht auf das Verhältnis zwischen der Deutschen Reichsbahn und den dem Staatssekretariat für Erfassung und Aufkauf unterstehenden Betrieben sowie den Betrieben der Kohlenindustrie; für diese beiden Wirtschaftszweige werden entsprechend den Besonderheiten bei der Versendung der von ihnen produzierten Güter besondere Musterverträge vereinbart.

Schließlich gehört hierher die **Anordnung über die Einführung von Lieferfristen für die Hauptstrecken in der Binnenschifffahrt** vom 19. Mai 1954 (ZBl. S. 261), mit der die in der letzten Übersicht erwähnten Bestrebungen zur Beschleunigung des Güterverkehrs fortgesetzt werden. Erstmals werden mit ihr bestimmte, in einer Tabelle verzeichnete Lieferfristen in der Binnenschifffahrt eingeführt, welche die AO als Höchstfristen bezeichnet und deren Überschreitung den Frachtführer zur Zahlung von Schadensersatz bis zur Höhe der Fracht verpflichtet. Bei der besonderen Natur der Binnenschifffahrt war es allerdings erforderlich, gewisse typische Verkehrshemmungen — z. B. Nebel, Hochwasser, Niedrigwasser, Schiffsunfall usw. — in Rechnung zu stellen, deren Eintritt den Lauf der Lieferfrist hemmt.

Die sprunghafte Erhöhung unseres Außenhandels machte Ende des vorigen Jahres den Erlaß einer Exportordnung (vom 17. Dezember 1953, GBl. S. 1312) erforderlich, welche die bisher verstreute Regelung des Abschlusses und der Durchführung von Exportverträgen zusammenfaßte und z. T. auf eine neue Basis stellte. Diese Exportordnung wird nunmehr im Hinblick auf das Verfahren durch die **Erste Durchführungsbestimmung zur Verordnung über die Durchführung von Exportaufträgen — Verfahrensregelung** — vom 25. März 1954 (GBl. ST 421) sowie die dazugehörigen **Allgemeinen Bedingungen für den Abschluß von Exportverträgen** (GBl. S. 426) ergänzt. Da es hier nicht möglich ist, die umfangreiche Regelung im einzelnen zu kennzeichnen, seien wenigstens die Prinzipien wiedergegeben, auf denen danach die rechtliche Regelung unserer Außenhandelsabschlüsse beruht. Träger des Außenhandels ist grundsätzlich die VEH Deutscher Innen- und Außenhandel. Diese hat das Außenhandelsmonopol für den Handelsverkehr „mit der UdSSR und den Volksrepubliken“, wickelt aber auch Exporte nach dem übrigen Ausland als Vertragspartner des Käufers ab. Alle diese Geschäfte bezeichnet das Gesetz als „Eigengeschäfte der VEH Deutscher Innen- und Außenhandel“. Zu ihrer Durchführung tritt die VEH mit volkseigenen oder privaten Lieferbetrieben in der Deutschen Demokratischen Republik in Verbindung, denen sie „Exportaufträge“ erteilt; rechtssystematisch ist der Exportauftrag ein Vertragsangebot, welches die Besonderheit aufweist, daß der Empfänger verpflichtet ist, es entweder anzunehmen oder innerhalb von 2 Tagen einen „begründeten Einspruch“ zu erheben. Der Vertrag kommt zwischen VEH und Lieferbetrieb durch die Unterzeichnung des „Exportauftrages“ seitens des vertretungsberechtigten Organs des Lieferbetriebes zustande; er gilt als „Regierungsauftrag“ und genießt seitens aller Beteiligten die Sonderbehandlung, wie sie die VO über die Erteilung und Durchführung von Regierungsaufträgen vom 17. Dezember 1953 (GBl. S. 1307) für die letzteren vorschreibt. Die Lieferung erfolgt auf Grund eines

⁵) Graf, „Verspätungszinsen und Rechnungseinzugsverfahren“, NJ 1954 S. 331.

⁹) NJ 1954 S. 295.