

(volkseigene Kombinate des Kraftverkehrs, volkseigene Kraftverkehrsbetriebe, volkseigene Kombinate des Nahverkehrs und Nahverkehrsbetriebe, andere Verkehrsbetriebe) Auskunft über das Fahrplanangebot geben kann. Dem Bürger muß es möglich sein, sich ohne großen Aufwand die nötigen Auskünfte zu verschaffen. Deshalb sollten an allen Knotenpunkten des Verkehrs (z. B. auf Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn) und an anderen Stellen, wo ein Informationsbedürfnis besteht (z. B. in Großbetrieben, im Reisebüro, in Hotels) insbesondere übersichtliche Fahrpläne ausgehängt sein.

Die Verpflichtung zur ausreichenden Information schließt auch die exakte Beschilderung der Fahrzeuge ein. So wird u. E. das an einem Kraftomnibus angebrachte Stimschild „Linienverkehr“ dieser Forderung in der Regel nicht gerecht

Hierbei handelt es sich um Pflichten der Verkehrsbetriebe, deren Verletzung grundsätzlich Schadenersatzansprüche begründet.

Pflicht des Fahrgastes zum Entrichten des Beförderungsentgelts

Die Regelung über das Entrichten des Beförderungsentgelts (§ 10 PBO) berücksichtigt die im Interesse der Verkehrsbetriebe und der Bürger eingeführten vereinfachten Abfertungsverfahren. Der Verkehrsbetrieb muß alle Voraussetzungen schaffen, damit der Bürger den Pflichten nachkommen kann, die sich für ihn aus diesen Abfertungsverfahren ergeben.

Wird ein Bürger ohne gültigen Fahrausweis angetroffen, hat er ein Beförderungsentgelt in Höhe des doppelten Fahrpreises ohne Ermäßigung, mindestens jedoch 10 M, zu entrichten (§ 11 Abs. 3 PBO) 79/

Diese Nachlösegebühr ist ihrem Charakter nach eine Sanktion, die ein schuldhaftes Handeln des Fahrgastes im Sinne von Vorsatz oder Fahrlässigkeit nicht voraussetzt. Sie wird vielmehr bereits dann erhoben, wenn der Fahrgast das Beförderungsentgelt gar nicht oder nicht in der vorgeschriebenen Höhe gezahlt hat oder wenn er den Fahrausweis (z. B. Zeitkarte) nicht rrrit sich führt oder die für die Inanspruchnahme einer Fahrpreisermäßigung erforderliche Berechtigung nicht nachweisen kann. Neben der Nachlösegebühr kann das Beförderungsentgelt nicht mehr erhoben werden.

Pflicht des Verkehrskunden zur Abwendung bzw. Minderung von Schäden

Der allgemeine zivilrechtliche Grundsatz, daß Bürger und Betriebe ihre Rechte entsprechend dem gesellschaftlichen Inhalt und der Zweckbestimmung dieser Rechte ausüben (§ 15 Abs. 1 ZGB) und daß sie in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der sozialistischen Moral sich aktiv um die Verhütung, Abwendung oder Minderung von Schäden bemühen (§ 323 ZGB), gilt auch für die Bereiche der Personenbeförderung und des Gütertransports. So wird z. B. erwartet, daß jeder Verkehrskunde seine Rechte unter Berücksichtigung der berechtigten Interessen des Verkehrsbetriebes ausübt. Dazu gehört, daß er in den Fällen der Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebes für vertragliche Pflichtverletzungen gemäß § 25 PBO (z. B. bei vorzeitiger Abfahrt, Verspätung oder Ausfall eines Beförderungsmittels, bei unrichtigen Fahrplanaushängen oder -auskünften) den Schaden, soweit er von ihm beeinflusbar ist, abwendet oder in möglichst niedrigen Grenzen hält.

79/ Zu § 11 Abs. 4 PBO ist zu bemerken, daß nach der Berichtigung im GBl. 1976 I S. 428 im FaUe der Mitnahme von Sachen oder Tieren ohne gültigen Fahrausweis eine Nachlösegebühr in Höhe des doppelten Beförderungsentgelts, mindestens aber 5 M je Stück zu zahlen ist.

Personen- und Gepäckbeförderung im Taxiverkehr

Erstmalig wurde die Personen- und Gepäckbeförderung mit Personenkraftwagen im Taxiverkehr in eine Rechtsvorschrift aufgenommen (§§ 31 ff. PBO). Damit sind für diese Beförderungsart einheitliche rechtliche Regelungen geschaffen worden. Für den Bürger sind dabei u. a. solche Bestimmungen von besonderem Interesse, daß — sofern der Verkehrskunde den Beförderungsweg nicht bestimmt — vom Taxi der kürzeste Weg zu wählen ist und daß Beförderungsleistungen mit Taxi grundsätzlich auf allen öffentlichen Straßen und Wegen zu erbringen sind (§ 31 Abs. 1 PBO).

Die Regelung über die Benutzung eines Taxis durch mehrere Fahrgäste im gegenseitigen Einvernehmen (§ 32 Abs. 2 PBO) trägt dazu bei, daß im Interesse der auf ein Taxi wartenden Bürger die Fahrzeuge rationeller ausgelastet werden. Das gegenseitige Einverständnis der Fahrgäste, das die Bereitschaft zur Aufteilung des Beförderungsentgelts untereinander und ohne Zutun des Taxifahrers einschließt, ist jedoch Voraussetzung. Der Fahrer hat den Fahrgästen die Höhe des Beförderungsentgelts für Teilstrecken mitzuteilen. Der letzte Fahrgast, der das Taxi verläßt, ist gegenüber dem Verkehrsbetrieb zur Zahlung des Entgelts für die gesamte zurückgelegte Beförderungsstrecke verpflichtet.

Gesetzlich geregelt ist nunmehr auch, daß in Taxis — ebenso wie in Kraft- und Oberleitungsomnibussen, U-Bahnen und Straßenbahnen — nicht mehr geraucht werden darf (§ 18 Abs. 3 Satz 1 PBO).

Zu Einzelfragen des Ladungstransports

Beratungspflicht und Zustandekommen des Vertrags

Die LTOK erfaßt sowohl den allgemeinen Ladungstransport als auch den speziellen Ladungstransport (Gütertaxitransport, Möbeltransport, Schwertransport). Die Verkehrsbetriebe sind verpflichtet, die Bürger in allen Fragen der Durchführung von Ladungstransporten eingehend zu beraten. Diese Beratungspflicht bezieht sich auf die für den Ladungstransport bestehenden Verkehrsbestimmungen und -tarife, auf die Wahl der zweckmäßigsten Leistungsart und auf die Erläuterung der sich aus dem Ladungstransport ergebenden Rechte und Pflichten des Bürgers (§ 3 Abs. 2 LTOK).

Die Regelung über das Zustandekommen des Frachtvertrags wurde den typischen Besonderheiten der Ladungstransportarten angepaßt. Der Frachtvertrag gilt gemäß § 7 LTOK grundsätzlich mit der Bestätigung der Bestellung als zustande gekommen. Ein vereinfachtes Verfahren sieht § 33 LTOK für den allgemeinen Ladungstransport und § 38 Abs. 2 LTOK für den Gütertaxitransport vor. Danach gilt der Vertrag als zustande gekommen, wenn sich der Verkehrsbetrieb zur Bestellung nicht innerhalb einer bestimmten Zeit (24 bzw. 16 Stunden) vor dem geforderten Zeitpunkt der Bereitstellung des Transportmittels äußert.

Lieferfristen und Tatbestandsaufnahme bei Schäden

Die LTOK enthält in § 20 Abs. 1 erstmals Lieferfristen, innerhalb derer der Verkehrsbetrieb das zum Ladungstransport angenommene Gut zur Entladestelle zu transportieren und zur Entladung bereitzustellen hat. Diese Fristen betragen nach § 20 Abs. 2 LTOK vier Stunden im Nahverkehr und sechs bzw. acht Stunden im Fernverkehr je angefangene 100 km.

Im Interesse der Beweissicherung und einer zügigen Abwicklung von Schadenersatzforderungen sind Kraftverkehrsbetriebe und Bürger zur Aufnahme des Tatbestands verpflichtet, wenn Schäden an den Gütern aufgetreten sind oder vermutet werden (§ 27 LTOK). Die alleinige Verletzung dieser Verpflichtung durch den An-