

spruehsberechtigten führt jedoch nicht zum Verlust von Schadenersatzforderungen, wenn der Schaden anderweitig bewiesen werden kann.

Mit der Regelung des Gütertaxitransports wird die Begrenzung dieser Transportart auf eine bestimmte Kilometerzone, wie sie vielerorts bestanden hat, aufgehoben. Das wesentliche Kriterium ist die Nutzmasse, die bis zu 3,51 betragen kann (§ 36 LTOK).

Bestimmungen fiber die materielle Verantwortlichkeit

Die PBO und die LTOK verweisen hinsichtlich der Regelung über die Verantwortlichkeit für Pflichtverletzungen grundsätzlich auf das ZGB (§ 24 Abs. 1 PBO, § 28 Abs. 1 LTOK). Die Verantwortlichkeitsregelungen des ZGB werden für die Beförderungs- und Transportbeziehungen zwischen Bürger und Verkehrsbetrieb nur für diejenigen Fälle spezifiziert, für die das ZGB eine solche Spezifizierung ausdrücklich zuläßt (vgl. §§ 231, 232) und bei denen die Besonderheit der Leistung dies erfordert. Insoweit sind die Verantwortlichkeitsregelungen der PBO und der LTOK die speziellen Regelungen gegenüber den Bestimmungen des ZGB.

Bei vertraglicher Personenbeförderung finden gemäß § 232 ZGB für entstandene Personenschäden und für die Beschädigung und den Verlust des Handgepäcks und anderer Sachen, die der Bürger mit sich führte (§ 16 PBO)/10/, die Bestimmungen des ZGB über die Verantwortlichkeit für außervertraglich verursachte Schäden (insbesondere §§ 343, 345) Anwendung. Eine Befreiung von der Verpflichtung zum Schadenersatz nach § 334 ZGB ist ausgeschlossen. Schadenersatz muß in dem Umfang und der Art geleistet werden, wie dies die §§ 336 ff. ZGB festlegen, wobei allerdings die Bestimmungen der §§ 341, 342 ZGB (Mitverantwortlichkeit des Geschädigten bzw. Verantwortlichkeit mehrerer Schadensverursacher) zu beachten sind.

Bei allen anderen Pflichtverletzungen sind Umfang und Höhe der Schadenersatzpflicht entsprechend ihren Besonderheiten differenziert in §§ 24 ff. PBO und §§ 28 ff. LTOK festgelegt. Dabei wurde von den durchschnittlich zu erwartenden materiellen Auswirkungen der Pflichtverletzungen, von den Möglichkeiten, auf die Abwendung von Störfaktoren Einfluß zu nehmen, und von dem auf Grund der materiell-technischen Basis bestehenden Leistungsvermögen der Verkehrsbetriebe ausgegangen. Zum Schutz der Rechte der Bürger wurden Begrenzungen von Schadenersatzansprüchen nur noch in diesem Zusammenhang vorgesehen.

Im Vordergrund der Verantwortlichkeitsregelung stehen die qualitäts- und termingerechte Erbringung der Beförderungs- bzw. Transportleistung. Dem entspricht z. B. die in § 26 PBO enthaltene Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebes für mitgenommene und aufbewahrte Sachen sowie für Reisegepäck, und die in § 29 LTOK festgelegte Verantwortlichkeit für Schäden an Gütern.

Für den Verlust oder die Beschädigung von Sachen oder Tieren, die in das Beförderungsmittel mitgenommen worden sind, hat der Verkehrsbetrieb Schadenersatz im nachgewiesenen Umfang zu leisten. Die wertmäßige Begrenzung des Schadenersatzes beim Verlust oder bei der Beschädigung von Reisegepäck, Gütern oder aufbewahrten Sachen, bei Überschreitung der Beförderungs- bzw. Lieferfristen (§ 26 Abs. 6 PBO, § 29 Abs. 3 LTOK) oder bei anderen in den beiden Rechtsvorschriften genannten Pflichtverletzungen entspricht den spezifischen Besonderheiten des Verkehrswesens. Eine Begrenzung des Schadenersatzes wurde grundsätzlich nur dann aufgenommen, wenn davon ausgegangen werden

kann, daß der Verkehrskunde sich auf diese spezifischen Besonderheiten einzustellen Vermag, um evtl. mögliche Schäden für sich und die Volkswirtschaft zu verhindern oder so gering wie möglich zu halten.

Die Begrenzung des Schadenersatzanspruchs wegen des Ausfalls oder der Verspätung von Beförderungsmitteln ist dann nicht möglich, wenn der Schaden von Mitarbeitern des Verkehrsbetriebes vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht wurde (§ 25 Abs. 3 PBO, § 29 Abs. 6 LTOK)./11/ Damit wird der Bürger insbesondere vor Disziplinverstößen einzelner Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe geschützt.

Bei der Anwendung dieser Vorschriften ist davon auszugehen, daß der Anspruchsberechtigte Umstände und Fakten glaubhaft macht, die auf das Vorhandensein dieser Voraussetzungen hindeuten. Ein grobfahrlässiges oder vorsätzliches Verhalten der Mitarbeiter des Verkehrsbetriebes in jedem einzelnen Fall von vornherein zu unterstellen, widerspräche dem Sinn dieser Regelung und würde auch dem verantwortungsbewußten Verhalten der weitaus meisten Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe nicht gerecht.

Der Verkehrsbetrieb ist jedoch gegenüber dem Geschädigten verpflichtet, die Ursachen der Vertragsverletzung darzulegen. Kann er das nicht, wird er sich auch nicht entlasten können.

Soweit im Einzelfall ein Bürger daran interessiert ist, sich über die Schadenersatzverpflichtung des Verkehrsbetriebes hinaus zu schützen, vermitteln die Verkehrsbetriebe auf seinen Wunsch den Abschluß einer Versicherung. Diese Verpflichtung enthält § 29 Abs. 8 LTOK.

Die Schadenersatzverpflichtung des Verkehrsbetriebes für nichttermingerechte Erfüllung ist in besonderem Maße auf den Einzelfall abgestellt. Sie erfaßt in § 25 Abs. 5 und 6 PBO unrichtige Informationen über Abfahrzeiten sowie in § 25 Abs. 1 und 2 PBO den Ausfall von Beförderungsleistungen und die vorzeitige Abfahrt oder verspätete Ankunft des Beförderungsmittels. Die LTOK regelt zum einen die Verantwortlichkeit des Verkehrsbetriebes für die Überschreitung der festgelegten oder vereinbarten Lieferfrist (§ 29 Abs. 3) und zum anderen seine Verpflichtung zur rechtzeitigen Bereitstellung von Fahrzeugen (§ 12).

Die Regelung der Preissanktionen für die nicht rechtzeitige Bereitstellung von Fahrzeugen durch den Kraftverkehrsbetrieb (§§ 35 Abs. 1, 39 Abs. 1, 47 Abs. 1, 53 Abs. 1 LTOK) wurde erstmalig in eine derartige Rechtsvorschrift aufgenommen. Mit diesen Sanktionen — gegen die ein Entlastungsbeweis grundsätzlich nicht möglich ist — sollen dem Bürger entstandene Schäden ausgeglichen und zugleich die Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe zur korrekten Erfüllung übernommener Verpflichtungen erzogen werden. Dabei hat der Verkehrsbetrieb die Preissanktion von sich aus vom Rechnungsbetrag abzusetzen.

Obwohl für Pflichtverletzungen, für die Preissanktionen nach der LTOK festgelegt sind, der Ersatz eines weitergehenden Schadens nicht gefordert werden kann (§ 28 Abs. 2 LTOK), sind aber solche Forderungen nicht ausgeschlossen, die das ZGB dem Bürger im Fall der Änderung oder Beendigung von Verträgen zubilligt (Aufwendersatz gemäß § 79 Abs. 2 ZGB), soweit diese Aufwendungen nicht durch die Preissanktion abgedeckt sind. Den Ersatz von Aufwendungen kann der Bürger daher dann im nachgewiesenen Umfang fordern, wenn sich die Vertragspartner bei Nichtbereitstellung des Fahrzeugs auf einen neuen Termin einigen.

/11/ Es ist darauf hinzuweisen, daß die Formulierung in § 29 Abs. 6 LTOK durch GBl. 1976 I S. 428 da hin berichtigt wurde, daß der Kraftverkehrsbetrieb in diesen Fällen den Schaden im nachgewiesenen Umfang zu ersetzen hat.

/10/ Dazu zählt gemäß § 16 Abs. 4 und 5 PBO auch Handgepäck (Kinderwagen, Fahrräder), das im Gepäckraum untergebracht ist.