

Neue Rechtsvorschriften

Komplexe Gestaltung des Personenbeförderungsrechts

RUDOLF DIETRICH, wiss. Mitarbeiter
im Zentralen Forschungsinstitut des Verkehrswesens
HEINZ OSCHLIES, Sektorenleiter
in der Abteilung Recht des Ministeriums für Verkehrswesen

Zur Verwirklichung der Forderung des X. Parteitages der SED, die sozialistische Rechtsordnung ständig zu vervollkommen¹, wurde auch das Verkehrsrecht der DDR schrittweise neu geregelt. Das betrifft insbesondere die komplexe Neugestaltung des Gütertransportrechts^{1, 2} und des Personenbeförderungsrechts.³ Mit dem Inkrafttreten der VO über die Leitung und Durchführung der öffentlichen Personenbeförderung — PersonenbeförderungsVO (PBVO) — vom 5. Januar 1984 (GBl. I Nr. 4 S. 25), der AO über die öffentliche Personen-, Gepäck- und Expreßgutbeförderung der Eisenbahn — PersonenbeförderungsAO Eisenbahn (PBOE) — vom 5. Januar 1984 (GBl. I Nr. 4 S. 29) sowie der AO über die öffentliche Personen- und Gepäckbeförderung des Kraftverkehrs, Nahverkehrs und der Fahrgastschiffahrt — PersonenbeförderungsAO (PBO) — vom 5. Januar 1984 (GBl. I Nr. 4 S. 44) am 1. Juni 1984 existiert nunmehr eine die Beförderungsleistungen aller Binnenverkehrsträger erfassende, von einheitlichen Prinzipien bestimmte Neuregelung dieser Materie.

Zur Systematik des Personenbeförderungsrechts

In der PBVO werden alle Fragen der Leitung, Organisation und rationellen Durchführung der öffentlichen Personen- und Gepäckbeförderung aller Verkehrsträger für den Binnenverkehr einheitlich und unter Berücksichtigung der sich für die zentralen und örtlichen Staatsorgane, für die Territorien, Kombinate, Betriebe und andere Wirtschaftseinheiten daraus ergebenden Aufgaben, Rechte und Pflichten sowie die dafür maßgebenden verkehrspolitischen Zielstellungen komplex geregelt. Die PBVO fixiert ferner die Hauptpflichten der Verkehrsbetriebe und der Verkehrskunden, die Grundsätze für die vertragliche Gestaltung ihrer Beziehungen und die Zusammenarbeit bei der Beförderung, die Anforderungen zur Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit auf den Verkehrsanlagen und in den Beförderungsmitteln, die Rechtsfolgen bei Ordnungswidrigkeiten und die Grundsätze der Verantwortlichkeit bei Pflichtverletzungen.

Die speziellen Bedingungen für die Beförderungsleistungen der Verkehrsbetriebe der verschiedenen Verkehrsträger werden in den beiden auf der PBVO aufbauenden Anordnungen (PBOE und PBO) umfassend und nach einheitlichen Grundsätzen, jedoch unter Berücksichtigung technisch bzw. technologisch bedingter Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern oder einzelnen Leistungsarten geregelt. Diese Regelungen wurden in konsequenter Anwendung der Grundsätze des ZGB und in Übereinstimmung mit dem internationalen Verkehrsrecht, insbesondere dem Verkehrsrecht der sozialistischen Staaten, getroffen. Sie berücksichtigen die positiven Erfahrungen, die mit der PBO von 1976 gesammelt werden konnten, und verallgemeinern sie für alle Verkehrsträger.

Diese Systematik gewährleistet, daß sich der Bürger bei der Inanspruchnahme öffentlicher Personen-, Gepäck- oder Expreßgutbeförderungsleistungen schnell und umfassend aus einer Rechtsvorschrift informieren kann. Demgegenüber fällt der Nachteil, daß teilweise vergleichbare Tatbestände in beide Anordnungen aufzunehmen waren, wohl kaum ins Gewicht.

Grundsatzbestimmungen der PBVO

Besondere Bedeutung kommt hierbei den verkehrspolitischen Grundsätzen zu, die für die Personenbeförderung erstmalig rechtlich verbindlich fixiert wurden. Es geht vor allem darum, die umfassende Befriedigung des sich dynamisch entwickelnden gesellschaftlichen Beförderungsbedarfs in hoher Qualität und mit minimalem volkswirtschaftlichem Aufwand unter Berücksichtigung eines rationellen Energieeinsatzes zu gewährleisten. Das ist eine rechtlich verbindliche Aufgabe der für die Leitung und Durchführung der Personenbeförderung

verantwortlichen Staatsorgane und Verkehrsbetriebe (§ 3 Abs. 2 PBVO). Aus ihr leiten sich alle weiteren grundsätzlichen Festlegungen ab.

Danach ist das Ministerium für Verkehrswesen das zentrale Staatsorgan, das in Durchsetzung der sozialistischen Verkehrspolitik im Zusammenwirken mit anderen zentralen Staatsorganen für die einheitliche Leitung, Planung, Organisation und Entwicklung der öffentlichen Personenbeförderung, damit verbundene Leistungen sowie Maßnahmen zur Betreuung der Verkehrskunden verantwortlich ist (§ 4 Abs. 1 PBVO). Es hat insbesondere für die Durchsetzung einer effektiven, energieökonomischen Aufgabenteilung zwischen der Eisenbahn, dem Kraftverkehr, dem Städtischen Nahverkehr, der Fahrgastschiffahrt und dem Werkverkehr, für die Koordinierung und Kontrolle der Aufgabenerfüllung (§ 4 Abs. 2 PBVO) sowie für die Festlegung der Grundsätze für die Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit in der Personenbeförderung und auf Verkehrsanlagen (§ 4 Abs. 3 PBVO) Sorge zu tragen.

Die in den §§ 28, 42, 62 GöV formulierte Gesamtverantwortung der örtlichen Volksvertretungen und der Räte der Bezirke, Kreise, Städte und Gemeinden für die Erfüllung der Verkehrsaufgaben in ihrem Territorium wird sachbezogen auf der Grundlage der erwähnten verkehrspolitischen Grundsätze konkretisiert und weiter ausgestaltet (§ 5 PBVO). Das gleiche gilt für die Aufgaben der Berufsverkehrsaktive der Transportausschüsse, die erstmalig in einer Rechtsvorschrift für die Personenbeförderung geregelt werden (§ 6 PBVO).

Hinsichtlich der Verkehrsbetriebe beschränkt sich die Regelung auf die Hauptpflichten (§ 7 PBVO). Dabei ist insbesondere die Rechtspflicht hervorzuheben, die Möglichkeiten der Inanspruchnahme von Beförderungsleistungen für die Bürger durch kontinuierliche Weiterentwicklung der Abfertigungstechnologien (z. B. Fahren auf Betriebsausweis) zu erleichtern und ständig zu verbessern (§ 7 Abs. 4 PBVO). Hinzuweisen ist auch auf die Rechtspflicht der Verkehrsbetriebe, die Bürger in allen Fragen der Personenbeförderung, der damit verbundenen Leistungen und des Verhaltens auf Verkehrsanlagen und in Beförderungsmitteln zu beraten und ihnen Auskunft über die Fahrpläne und die für die Personenbeförderung geltenden Rechtsvorschriften, Tarife und sonstigen Bestimmungen sowie über die sich daraus ergebenden Rechte und Pflichten zu erteilen (§ 7 Abs. 5 PBVO). Damit korrespondiert die Verpflichtung der Bürger, sich ausreichend und rechtzeitig über die für die Beförderung geltenden Rechtsvorschriften, insbesondere über das Verhalten auf Verkehrsanlagen und in Beförderungsmitteln, sowie über wesentliche Bestimmungen der Tarife zu informieren (§ 9 Abs. 2 PBVO).

Wichtig sind ferner die Grundsätze der sozialistischen Zusammenarbeit zwischen Verkehrsbetrieben und Staatsorganen sowie Betrieben, die dem Geltungsbereich des Vertragsgesetzes (VG) unterliegen (§ 8 PBVO). Sie orientieren auf die gemeinschaftliche Erfüllung der Aufgaben im abgestimmten Zusammenwirken unter umfassender Mitwirkung der Bürger und ihrer Kollektive, auf die optimale Gestaltung und rationelle Durchführung einer effektiven, bedarfsgerechten Per-

1 Vgl. E. Honecker, Bericht des Zentralkomitees der SED an den X. Parteitag der SED, Berlin 1981, S. 119.

2 Vgl. dazu die VO über den öffentlichen Gütertransport durch Eisenbahn, Binnenschiffahrt und Kraftverkehr - GütertransportVO (GTVO) - vom 10. Dezember 1981 (GBl. I 1982 Nr. 2 S. 13) mit sieben Durchführungsbestimmungen für abgegrenzte Leistungsbereiche und Leistungsarten, die AO über den öffentlichen Ladungstransport des Kraftverkehrs für Bürger - Ladungstransportordnung Kraftverkehr (LTOK) - vom 16. Juni 1976 (GBl. I Nr. 26 S. 353), die VO über die Koordinierung des Güter- und Personenverkehrs mit Kraftfahrzeugen vom 22. Juli 1982 (GBl. I Nr. 31 S. 563) sowie die AO über den öffentlichen Transport von Stückgut - Stückgut-TransportAO (StTO) - vom 15. Februar 1984 (GBl. I Nr. 9 S. 93). Zur Erläuterung der GTVO vgl. H. Oschlies/E. Thiele, Wirtschaftsrecht 1982, Heft 2, S. 120 ff., und der LTOK vgl. K. Zetzschke/S. Joachim, NJ 1976, Heft 23, S. 708 ff.

3 Die jetzt aufgehobene AO über die Personenbeförderung durch den Kraftverkehr, Nahverkehr und die Fahrgastschiffahrt - Personenbeförderungsordnung (PBO) - vom 18. März 1976 (GBl. I Nr. 14 S. 206) stellte die erste weitgehend komplexe Rechtsvorschrift für die Leistungsbeziehungen zwischen den Verkehrskunden und den Verkehrsbetrieben des Kraftverkehrs, des Städtischen Nahverkehrs und der Fahrgastschiffahrt bei der öffentlichen Personenbeförderung im Binnenverkehr der DDR dar. Sie diente vor allem der Ergänzung des ZGB, das - von Grundtatbeständen der Verantwortlichkeit der Verkehrsbetriebe abgesehen (§ 232) - keine geschlossene Regelung der zivilrechtlichen Verkehrsbeziehungen enthält, sondern auf dafür bestehende Rechtsvorschriften verweist (§ 231 Abs. 1). Zur Erläuterung der PBO von 1976 vgl. K. Zetzschke/S. Joachim, a. a. O.