

Von der bisherigen Regelung abweichend geregelt wurde das Zustandekommen des Personenbeförderungsvertrags. Dieser kommt nach § 11 Abs. 1 PBOE nicht bereits mit dem Erwerb eines Fahrausweises, sondern erst dann zustande, wenn der Reisende den Zug oder den abgegrenzten Bereich eines Bahnhofes — letzteres gilt insbesondere für S-Bahnsteige mit Entwertereinrichtungen — zum Zwecke der Beförderung betritt und einen gültigen Fahrausweis besitzt bzw. das Beförderungsentgelt entrichtet hat. Diese Regelung entspricht derjenigen in § 5 PBO von 1976, die sich im Kraftverkehr, im Städtischen Nahverkehr und in der Fahrgastschiffahrt bewährt hat. Das gleiche gilt hinsichtlich der präzisen Regelung in § 12 PBOE für das Aufstellen von Fahrplänen, den notwendigen Inhalt ihrer Veröffentlichung, den Umfang und das Verfahren ihrer Änderung und die Pflicht der Eisenbahn zur Auskunftserteilung über die Fahrpläne und die für die Eisenbahnbeförderung geltenden Rechtsvorschriften einschließlich der Tarife und sonstiger Bestimmungen.

In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, daß eine klare Regelung über die Verantwortlichkeit der Eisenbahn für unrichtige Aushangfahrpläne sowie unrichtige Auskunftserteilung getroffen wurde (§ 24 Abs. 7 und 8 PBOE).

Die PBOE präzisiert in § 16 die Bestimmungen des § 12 Abs. 2 und 3 PBVO über die Zahlung einer Nachlösegebühr, wenn der Verkehrskunde keinen gültigen Fahrausweis hat. Neben den Tatbeständen, die eine ermäßigte Nachlösegebühr für solche Fälle vorsehen, in denen mit einem an sich gültigen Fahrausweis Beförderungsleistungen in Anspruch genommen werden, die nicht oder nicht ohne Entrichtung eines weiteren Entgelts (z. B. Zuschlag für den Übergang in die 1. Klasse) hätten in Anspruch genommen werden dürfen (§ 16 Abs. 5 PBOE), ist vor allem § 16 Abs. 2 PBOE bedeutsam, mit dem ungerechtfertigte soziale Härten vermieden werden sollen. Danach ermäßigt sich die Nachlösegebühr von 20 M auf 10 M, wenn ein Reisender, der keinen gültigen Fahrausweis vorzeigen konnte, innerhalb einer Woche ab Feststellung nachweist, daß er zum Zeitpunkt der Beförderung eine gültige Zeitkarte oder die Berechtigung zu einer in Anspruch genommenen Ermäßigung besaß und bei der Feststellung (Kontrolle) auf diesen Sachverhalt ausdrücklich hingewiesen hat.

Durch diese Regelung soll — anders als bei den sog. Schwarzfahrern — eine differenzierte Behandlung derjenigen Reisenden ermöglicht werden, die nachweislich eine Zeitkarte oder den zu einem ermäßigten Fahrausweis gehörenden ausgefüllten und bestätigten Antrag besitzen, aber nicht bei sich führten. Eine Ausdehnung dieses Tatbestandes auf weitere Arten der Fahrausweise oder auf andere Pflichtverletzungen ist jedoch nicht möglich, weil der notwendige nachträgliche Nachweis nur bei Zeitkarten und Berechtigungsnachweisen für Ermäßigungen eindeutig zu führen ist; in allen anderen Fällen wären Manipulationen nicht auszuschließen.

Selbstverständlich werden keine Nachlösegebühren erhoben, wenn der Reisende aus Gründen, für die die Eisenbahn verantwortlich ist, keinen gültigen Fahrausweis erwerben bzw. den Fahrausweis nicht entwerfen konnte oder wenn das Beförderungsentgelt von der Eisenbahn nicht in vorgeschriebener Höhe erhoben worden ist (§ 16 Abs. 7 PBOE). Vom Reisenden muß allerdings verlangt werden, daß er die Unmöglichkeit, einen Fahrausweis erwerben oder durch Entwertung gültig machen zu können, unverzüglich und unaufgefordert dem Zugbegleiter oder einem anderen Mitarbeiter der Eisenbahn anzeigt, sofern das im konkreten Fall möglich und ihm zuzumuten ist.

Entsteht einem Reisenden durch die vorzeitige Abfahrt eines Zuges ein Schaden, dann hat die Eisenbahn diesen im nachgewiesenen Umfang zu ersetzen (§ 24 Abs. 1 PBOE). Dagegen begründen in Übereinstimmung mit dem internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht und den nationalen Verkehrsrechtsvorschriften anderer sozialistischer Staaten die verspätete Abfahrt oder Ankunft, der Ausfall oder die verhinderte Weiterfahrt eines Zuges keinen Anspruch auf Schadenersatz (§ 24 Abs. 2 PBOE). Die sich aus derartigen Sachverhalten ergebenden anderen Ansprüche der Reisenden und die von der Eisenbahn zur Weiter- oder Rückbeförderung der Reisenden und zur Schadensminderung zu treffenden Maßnahmen sind in § 24 Abs. 3 und 4 PBOE konkret dargelegt.

Bei gänzlichem oder teilweise Verlust, bei Beschädigung oder sonstiger Wertminderung von Reisegepäck und Expreßgut ist die Eisenbahn zum Ersatz des nachgewiesenen unmittelbaren Schadens verpflichtet (§ 45 Abs. 1 bis 3 PBOE), sofern nicht besondere Umstände vorliegen, die die Verant-

wortlichkeit der Eisenbahn ausschließen (§ 45 Abs. 7 PBOE). Bei Überschreitung der festgelegten Lieferfrist — diese Fristen werden in den §§ 32 Abs. 2, 41 Abs. 2 PBOE erstmalig sowohl für Reisegepäck als auch für Expreßgut konkret und abhängig von der Entfernung festgelegt — hat die Eisenbahn im Fall ihrer Verantwortlichkeit den nachgewiesenen Schaden bis zum Betrag von 200 M je Stück zu ersetzen (§ 45 Abs. 4 PBOE). Außerdem verdoppeln sich die Höchstbeträge des von der Eisenbahn zu leistenden Ersatzes, wenn nachgewiesen wird, daß der eingetretene Schaden durch grobe Fahrlässigkeit von Eisenbahnern verursacht wurde (§ 45 Abs. 6 PBOE). Diese Regelungen stellen den Reisenden erheblich besser als das bisher der Fall war.

Für die Bearbeitung von Schadenersatzanträgen sind Bearbeitungsfristen festgelegt. Werden diese überschritten, ist die Eisenbahn verpflichtet, die von ihr zu zahlenden Schadenersatzbeträge auf Verlangen mit 5 Prozent ab Eingang des Schadenersatzantrags zu verzinsen (§ 53 Abs. 6 und 9 PBOE).

Die Verjährungsfrist für Ansprüche aus Beförderungsverträgen beträgt abweichend von § 474 ZGB ein Jahr (§ 54 Abs. 1 PBOE). Außervertragliche Ansprüche verjähren in zwei Jahren (§ 54 Abs. 3 PBOE).

#### *Zur Regelung der Personenbeförderung durch Kraftverkehr, Nahverkehr und Fahrgastschiffahrt*

Der Geltungsbereich der neuen PBO ist gegenüber der durch sie aufgehobenen PBO von 1976 dahin erweitert worden, daß sie auch für Beförderungsleistungen der Pionierreisbahnen gilt. Außerdem enthält sie im Interesse der Straffung sachlich zusammengehörender Rechtsvorschriften in den § 36 bis 45 PBO nun auch — inhaltlich im wesentlichen unverändert — Bestimmungen über den vertragsgebundenen Berufs- und Schülerverkehr mit Kraftomnibussen.<sup>5</sup>

Eine wesentliche Änderung betrifft die Neuregelung der Nachlösegebühren (§ 16 PBO). Sie ist in gleicher Weise ausgestaltet wie in der PBOE.

Im Interesse des Schutzes der Verkehrsbetriebe vor ungerechtfertigter Inanspruchnahme und zur besseren Beweissicherung wurde neu die Verpflichtung des Fahrgastes aufgenommen, dem Verkehrsbetrieb unverzüglich nach Kenntnisnahme anzuzeigen, wenn aus Gründen, die der Verkehrsbetrieb zu vertreten hat, vom Fahrgast mitgenommene Sachen beschädigt oder in ihrem Wert beeinträchtigt bzw. Tiere verletzt oder getötet wurden. Wird diese Anzeige unterlassen, besteht kein Anspruch auf Schadenersatz (§ 20 Abs. 11 PBO). Ebenfalls neu ist die vergleichbare Verpflichtung des Verkehrskunden, den gänzlichen oder teilweisen Verlust, die Beschädigung oder die sonstige Wertminderung von Sachen, die in einem Gepäckschließfach aufbewahrt wurden, unverzüglich dem Verkehrsbetrieb anzuzeigen. Auch hier entfällt der Schadenersatzanspruch, wenn die Anzeige unterlassen wird (§ 23 Abs. 5 PBO).

Der Vollständigkeit halber sei darauf verwiesen, daß inhaltlich gleiche Regelungen für beide Fälle auch für die Eisenbahn vorgesehen sind (§§ 20 Abs. 10, 23 Abs. 8 PBOE).

Erweitert wurde die Verantwortlichkeit der Verkehrsbetriebe für die Überschreitung der für die Beförderung von Reisegepäck festgelegten Lieferfrist (§ 27 Abs. 3 PBO). Die Regelung deckt sich mit der in § 45 Abs. 4 PBOE.

Neu geregelt wurde schließlich, daß im Taxiverkehr der Verkehrsbetrieb bzw. der Fahrer des Taxi berechtigt ist, vom Fahrgast nicht benötigte Sitzplätze im Taxi anderen Fahrgästen zur Beförderung zu einem gleichen oder zu einem in der gleichen Richtung bzw. nahegelegenen anderen Ziel zur Verfügung zu stellen, wenn die berechtigten Interessen des ersten Fahrgastes dadurch nicht beeinträchtigt werden (§ 32 Abs. 4 PBO). Der Taxifahrer hat dann das Beförderungsentgelt angemessen auf die Fahrgäste aufzuteilen. Wird eine Quittung verlangt, sind in ihr auch die für die Aufteilung des Beförderungsentgelts maßgebenden Angaben auszuweisen (§ 33 Abs. 3 PBO).

Mit diesen Bestimmungen soll dem erheblich gestiegenen Bedarf nach Taxibeförderungsleistungen bei Wahrung der Interessen der Bürger Rechnung getragen werden. Zugleich trägt dies zur intensiveren Nutzung der Kapazitäten der Verkehrsbetriebe und zur ökonomischen Verwendung von Kraftstoff bei.

<sup>5</sup> Hierfür galt bisher die durch § 21 Abs. 2 Ziff. 2 PBVO aufgehobene AO über den vertragsgebundenen Berufs- und Schülerverkehr mit Kraftomnibussen — Vertragsverkehrsordnung Kraftomnibus (VVO-KOM) — vom 18. März 1978 (GBl.-Sdr. Nr. 828).