

278 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates VII. GP.

9. 6. 1954.

Inhaltsverzeichnis

zum nachstehenden Entwurf eines Bundesgesetzes über die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern mit der Eisenbahn (Eisenbahn-Verkehrsordnung — EVO.).

	Seite		Seite
I. Allgemeine Bestimmungen.			
§ 1 Geltungsbereich	3	§ 34 Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder	
§ 2 Beförderungsbedingungen. Abweichungen ...	3	teilweisem Verlust oder bei Beschädigung	
§ 3 Pflicht zur Beförderung. Beförderungsmittel.	3	des Reisegepäcks	14
§ 4 Haftung der Eisenbahn für ihre Leute	3	§ 35 Höhe der Entschädigung für verspätete Aus-	
§ 5 Verlorene und zurückgelassene Gegenstände.	4	lieferung von Reisegepäck	14
§ 6 Tarife	4	§ 36 Höhe der Entschädigung bei Angabe des Inter-	
§ 7 Ordnungsvorschriften. Feiertage	5	esses an der Lieferung. Höhe der Ent-	
§ 8 Zahlungsmittel	5	schädigung bei Vorsatz oder grober Fahr-	
		lässigkeit der Eisenbahn	14
II. Beförderung von Personen.			
§ 9 Fahrpläne	5	IV. Gepäckträger. Aufbewahrung von Gepäck.	
§ 10 Von der Beförderung ausgeschlossene oder	5	§ 37 Gepäckträger	15
nur bedingungsweise zugelassene Personen ..	5	§ 38 Aufbewahrung von Gepäck	15
§ 11 Fahrausweise. Nachzahlung und Erstattung		V. Beförderung von Expressgut.	
bei unrichtig eingehobenen Beförderungs-	5	§ 39 Beförderungsbedingungen. Angabe des Inter-	
preisen	5	esses an der Lieferung. Nachnahme. Zoll-	
§ 12 Fahrpreise. Fahrpreisermäßigungen	6	und sonstige Rechtsvorschriften. Abschluß	
§ 13 Sonderzüge. Sonderwagen	6	des Beförderungsvertrages. Nachträgliche	
§ 14 Bestellung von Abteilen oder einzelnen Sitz-		Verfügungen	15
plätzen	6	§ 40 Haftung für die Angaben im Expressgut-	
§ 15 Einnehmen der Plätze. Übergang in andere		schein. Prüfung der Sendung. Frachtzu-	
Wagenklassen	6	schläge	17
§ 16 Prüfung der Fahrausweise. Zahlung des		§ 41 Zahlung der Kosten	17
Fahrpreises im Zuge. Bahnsteigsperrung	7	§ 42 Beförderung	17
§ 17 Unterwegsbahnhöfe. Fahrtunterbrechung ..	7	§ 43 Ablieferung. Abforderung. Benachrichtigung.	
§ 18 Warteräume	7	Zuführung	17
§ 19 Nichtraucherwagen. Nichtraucherabteile	7	§ 44 Feststellung des Tatbestandes. Haftung der	
§ 20 Versäumen der Abfahrt	8	Eisenbahn	17
§ 21 Verhalten während der Fahrt. Verunrein-		§ 45 Allgemeine Bestimmungen	17
igung und Beschädigung von Eisenbahneigen-	8		
tum	8	VI. Beförderung von Leichen.	
§ 22 Handgepäck. Zoll- und sonstige Rechtsvor-		§ 46 Annahme zur Beförderung. Verladung. Zah-	
schriften	8	lung der Kosten	18
§ 23 Mitnahme von lebenden Tieren	8	§ 47 Beförderung. Begleitung	18
§ 24 Verspätung oder Ausfall von Zügen. Bet-		§ 48 Benachrichtigung. Ablieferung. Abnahme.	
riebsstörungen	9	Ausladung	18
§ 25 Fahrpreiserstattung	9	§ 49 Weitere Bestimmungen	18
III. Beförderung von Reisegepäck.			
§ 26 Begriff des Reisegepäcks. Verantwortlichkeit		VII. Beförderung von lebenden Tieren.	
des Reisenden für sein Reisegepäck	10	§ 50 Annahme zur Beförderung. Verladung. Be-	
§ 27 Verpackung. Zustand und Bezeichnung des		gleitung. Zahlung der Kosten	19
Reisegepäcks	10	§ 51 Beförderung. Nachträgliche Verfügungen und	
§ 28 Aufgabe. Interesse an der Lieferung. Zahlung		Anweisungen des Absenders	19
der Kosten. Gepäckschein	11	§ 52 Bereitstellung. Benachrichtigung. Ablie-	
§ 29 Abfertigung. Beförderung. Zoll- und son-		ferung. Ausladung. Abnahme	20
stige Rechtsvorschriften	11	§ 53 Lieferfrist	20
§ 30 Auslieferung. Abforderung. Nachzahlung und		§ 54 Weitere Bestimmungen	20
Erstattung	12	VIII. Beförderung von Gütern.	
§ 31 Verzögerung der Abnahme	13	§ 55 Durchgehende Beförderung. Sonderzüge	21
§ 32 Feststellung eines teilweisen Verlustes oder		§ 56 Von der Beförderung ausgeschlossene oder	
einer Beschädigung des Reisegepäcks. Um-	13	nur bedingungsweise zur Beförderung zu-	
fang der Haftung. Beweislast	13	gelassene Gegenstände und Stoffe	21
§ 33 Vermutung für den Verlust des Reisegepäcks.		§ 57 Allgemeine Bestimmungen über Form und	
Wiederauffinden des Reisegepäcks	13	Verwendung des Frachtbriefes	21

	Seite		Seite
§ 58 Inhalt des Frachtbriefes	22	§ 84 Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Gutes	40
§ 59 Haftung für die Angaben im Frachtbrief ...	23	§ 85 Umfang der Haftung der Eisenbahn. Beweislast	40
§ 60 Prüfung der Sendung. Feststellung von Gewicht und Stückzahl	23	§ 86 Vermutung bei Neuaufgabe	41
§ 61 Verladung der Güter. Belastung der Wagen. Wagenüberlastung. Umladung und Richten der Ladung	24	§ 87 Einschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten	41
§ 62 Frachtzuschläge	24	§ 88 Vermutung für den Verlust des Gutes. Wiederauffinden des Gutes	41
§ 63 Abschluß des Frachtvertrages	25	§ 89 Höhe der Entschädigung bei ganzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung des Gutes	42
§ 64 Verpackung. Zustand und Kennzeichnung des Gutes	26	§ 90 Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist	42
§ 65 Vorübergehende Einschränkung der Beförderungspflicht. Auflieferung. Verladezeit. Wagenstandgeld. Abholung. Güternebenstellen	26	§ 91 Beschränkung der Höhe der Entschädigung durch den Tarif	43
§ 66 Vorläufige Einlagerung des Gutes	28	§ 92 Höhe der Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung	43
§ 67 Verhältnis zur Tätigkeit von Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden	28	§ 93 Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn	43
§ 68 Offene oder gedeckte Wagen. Decken. Begleitung von Sendungen	29	§ 94 Verzinsung der Entschädigungsbeträge	43
§ 69 Art der Beförderung. Beförderungsweg	29	§ 95 Erlöschen der Ansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung	43
§ 70 Berechnung der Kosten	29	§ 96 Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag	44
§ 71 Zahlung der Kosten	30	§ 97 Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrag	44
§ 72 Frachtnachzahlung. Frachterstattung	30	§ 98 Pfandrecht der Eisenbahn	45
§ 73 Nachnahme. Barvorschuß	31	§ 99 Haftung und Inanspruchnahme mehrerer an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen ..	45
§ 74 Angabe des Interesses an der Lieferung	31		
§ 75 Abänderung des Frachtvertrages durch nachträgliche Verfügung	32	IX. Verhältnis der Eisenbahnen untereinander.	
§ 76 Beförderungshindernisse	33	§ 100 Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander	45
§ 77 Lieferfrist	33		
§ 78 Ablieferung. Einlösung des Frachtbriefes. Benachrichtigung. Entnahme von Proben. Empfängeranweisung. Reinigung der Wagen. Nachprüfung des Gutes im Bestimmungsbahnhof	36	X. Schlußbestimmungen.	
§ 80 Zuführung	36	§ 101 Verhältnis zu früheren Gesetzen	46
§ 81 Durchführung der Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes ...	37	§ 102 Inkrafttreten	46
§ 82 Abnahme der Güter	37	§ 103 Vollziehung	46
§ 83 Ablieferungshindernisse. Verzögerung der Abnahme durch den Empfänger	38		

Regierungsvorlage.

Bundesgesetz vom 1954 über die Beförderung von Personen, Reise- gepäck, Expresgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern mit der Eisenbahn (Eisenbahn- Verkehrsordnung — EVO.).

Der Nationalrat hat beschlossen:

I. Allgemeine Bestimmungen.

§ 1. Geltungsbereich.

(1) Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gelten auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen Österreichs, jedoch nicht auf Straßenbahnen und Seilbahnen.

(2) Für den Verkehr mit ausländischen Eisenbahnen gelten die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nur insoweit, als er nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist.

§ 2. Beförderungsbedingungen. Abweichungen.

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe Beförderungsbedingungen im Rahmen dieses Bundesgesetzes und zu den zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen festzusetzen; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Rücksichten nicht entgegenstehen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe kann Abweichungen von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes für einzelne Bahnstrecken, Bahnhöfe, Fahrzeuge, Züge oder Zuggattungen sowie für gewisse Abfertigungsarten genehmigen, wenn und soweit dies besondere Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse erfordern.

(3) Die Beförderungsbedingungen und Abweichungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Aufnahme in den Tarif. Die Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe muß aus dem Tarif ersichtlich sein.

§ 3. Pflicht zur Beförderung. Beförderungsmittel.

(1) Die Eisenbahn ist zur Beförderung verpflichtet, wenn

- a) den geltenden Rechtsvorschriften und Beförderungsbedingungen entsprochen wird,

b) die Beförderung mit den normalen, den regelmäßigen Bedürfnissen des Verkehrs genügenden Beförderungsmitteln möglich ist und

c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuwenden vermag.

(2) Zur Beförderung dienen die regelmäßig nach bestimmtem Fahrplan und die nach Bedarf verkehrenden Züge. Für die Ausführung von Sonderfahrten auf Bestellung setzt die Eisenbahn die Bedingungen im Tarif fest.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, die Beförderung von Gütern und Tieren mit Wagen zuzulassen, die auf Grund eines besonderen Vertrages (Einstellungsvertrages) von Privaten in den Park der Eisenbahn eingestellt worden sind (Privatwagen). Der Einstellungsvertrag regelt die Bedingungen, unter denen die Eisenbahn Privatwagen einstellt, zur Verfügung des Einstellers hält und unter denen sie ihm während der Dauer der Einstellung für Verlust oder Beschädigung des Privatwagens haftet. Die von der Eisenbahn für den Abschluß von Einstellungsverträgen aufgestellten einheitlichen Bedingungen bedürfen der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Rücksichten nicht entgegenstehen. Der Einstellungsvertrag ist auch für den Benutzer des Wagens verbindlich.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, die ihr nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zur Beförderung übergebenen Güter ganz oder teilweise mit Kraftwagen oder anderen Verkehrsmitteln zu befördern oder durch von ihr bestellte Unternehmer befördern zu lassen, sofern der Absender eine solche Art der Beförderung im Frachtbrief oder Expresgutschein nicht ausschließt.

§ 4. Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.

(1) Die Eisenbahn haftet für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der von ihr übernommenen Beförderung bedient.

(2) Wenn jedoch Eisenbahnbedienstete auf Verlangen eines Bahnbenützers Frachtbriefe ausstellen oder Übersetzungen anfertigen oder sonstige der

Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen besorgen, gelten sie als Beauftragte dessen, für den sie tätig sind.

§ 5. Verlorene und zurückgelassene Gegenstände.

(1) Wer im Bereich der Eisenbahn einen verlorenen oder zurückgelassenen Gegenstand findet, entspricht den für Fundgegenstände bestehenden gesetzlichen Bestimmungen auch dadurch, daß er der Eisenbahn den Gegenstand übergibt. Diese Übergabe ist von der Eisenbahn schriftlich zu bestätigen. Übernimmt die Eisenbahn einen Gegenstand, dessen Wert offensichtlich fünftausend Schilling übersteigt, so trägt sie die Pflichten, die nach den gesetzlichen Bestimmungen dem Finder obliegen.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Gegenstände, deren Wert offensichtlich fünftausend Schilling nicht übersteigt, zu verwahren; sie haftet in diesem Falle als Verwahrer. Die Eisenbahn ist berechtigt, diese Gegenstände nach Ablauf von drei Monaten im Wege der Versteigerung oder, wenn dies nicht tunlich ist, bestmöglich ohne Förmlichkeit zu verkaufen. Sofern aber längeres Lagern den Wert dieser Gegenstände unverhältnismäßig vermindern oder der Wert die Lagerkosten nicht decken würde, ist die Eisenbahn berechtigt, die Gegenstände schon früher zu verkaufen. Wird der Gegenstand oder der Verkaufserlös binnen drei Jahren nicht behoben, so fällt er dem Finder zu. Wenn der Finder ihn nicht beansprucht oder nicht zu ermitteln ist, fällt der Verkaufserlös Wohlfahrtszwecken der Eisenbahn zu. Die Eisenbahn ist berechtigt, bei Ausfolgung des Gegenstandes die Bezahlung des Finderlohnes und der Verwahrungskosten, bei Ausfolgung des Verkaufserlöses auch die Bezahlung der Verkaufskosten zu verlangen.

(3) Im übrigen gelten die sonstigen einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen.

§ 6. Tarife.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Tarife aufzustellen, die alle für die Beförderung maßgebenden Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der hiezu ergangenen Verordnungen, die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise und des Entgeltes für die Nebenleistungen der Eisenbahn (Nebengebühren) notwendigen Angaben enthalten. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Tarife jedermann gegenüber in gleicher Weise anzuwenden. Die Bestimmungen der Tarife gelten nur insoweit, als sie den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

(2) Jede Sonderabmachung, durch die eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, ist, die Fälle in Abs. 4 ausgenommen, nichtig. Dagegen sind Preisermäßigungen zulässig, die gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der

gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen.

(3) Tarifwidrige Sonderabmachungen berühren nicht die rechtliche Wirksamkeit des Beförderungsvertrages. Die Beförderungspreise und Nebengebühren sind auch in solchen Fällen nach dem Tarif zu berechnen.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, für Zwecke der öffentlichen Verwaltung, für Wohlfahrtszwecke und für den Eisenbahndienst Ermäßigungen des Beförderungspreises und sonstige Begünstigungen mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe zu gewähren; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Rücksichten nicht entgegenstehen. Hierunter fallen auch jene Ermäßigungen des Beförderungspreises und sonstige Begünstigungen, die für im Bundesdienste und für im Dienste öffentlicher Verkehrsunternehmen stehende aktive oder im Ruhestand befindliche Bedienstete oder für deren Familienangehörige gewährt werden. Die Eisenbahn ist ferner berechtigt, für einzelne Fälle den Beförderungspreis zu ermäßigen, insoweit dies ausschließlich die gebotene Rücksicht auf kaufmännische Führung der Eisenbahn erfordert; solche Preisermäßigungen sind dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe unverzüglich anzuzeigen.

(5) Die Tarife bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Veröffentlichung und treten, sofern sie Erhöhungen der Beförderungspreise oder Nebengebühren oder Erschwerungen der Beförderungsbedingungen nicht enthalten, frühestens mit dem Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung in Kraft. Erhöhungen der Beförderungspreise oder der Nebengebühren oder Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgut frühestens sechs Tage nach der Veröffentlichung, für die Beförderung von Frachtgut und Eilgut frühestens fünfzehn Tage nach der Veröffentlichung in Kraft. Bei der Berechnung der angeführten Fristen wird der Tag der Veröffentlichung nicht mitgezählt. Gilt ein Tarif nur für eine bestimmte Zeit, so ist seine Aufhebung durch eine besondere Veröffentlichung nicht erforderlich. Für die in Abs. 4 angeführten Ermäßigungen des Beförderungspreises und sonstigen Begünstigungen ist eine Veröffentlichung nicht erforderlich.

(6) Die Tarife sind in dem vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe aufzulegenden Anzeigebblatt für Verkehr bekanntzumachen und vom Tage der Bekanntmachung bei den Tarifverkaufsstellen zum Verkauf bereit zu halten.

(7) Die Eisenbahn ist verpflichtet, in jedem Bahnhof die für ihn gültigen Tarife während der Dienststunden zur unentgeltlichen Einsicht aufzulegen. Dem Bahnhof obliegt es, über die für ihn in Betracht kommenden Leitwege Auskunft zu geben.

§ 7. Ordnungsvorschriften. Feiertage.

(1) Meinungsverschiedenheiten zwischen Bahnbenützern und Eisenbahnbediensteten in Angelegenheiten der Beförderung entscheidet, soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes festgesetzt ist, in den Bahnhöfen der Aufsichtsbeamte, in den Zügen während der Fahrt der Zugführer.

(2) Beschwerden können bei der Eisenbahn mündlich oder schriftlich erhoben werden. Die Eisenbahn ist verpflichtet, eine schriftliche Beschwerde ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber sechs Monate nach deren Einlangen schriftlich zu beantworten.

(3) Als Feiertage gelten im Eisenbahnverkehr die durch Bundesgesetz als solche festgelegten Tage.

§ 8. Zahlungsmittel.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Kurse, zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Beträge in inländische Währung umrechnet (Umrechnungskurse), sowie die Kurse, zu denen sie fremdes Geld in Zahlung nimmt (Annahmekurse), in den Bahnhöfen, in welchen dafür ein Bedürfnis besteht, durch Aushang bei den Kassenschaltern bekanntzumachen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen die Eisenbahn durch Verordnung ermächtigen, in allen oder in bestimmten Bahnhöfen die in ausländischer Währung ausgedrückten Beträge in dieser Währung oder bis zur Zahlung in dieser Währung eine ausreichende Sicherstellung in inländischer Währung einzuheben; in gleicher Weise kann die Eisenbahn ermächtigt werden, die in einer ausländischen Währung ausgedrückten Beträge ausschließlich in inländischer Währung einzuheben.

II. Beförderung von Personen.

§ 9. Fahrpläne.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Fahrpläne vor ihrem Inkrafttreten bekanntzugeben, in den Bahnhöfen rechtzeitig auszuhängen und jeweils zu berichtigen. Aus den Fahrplänen müssen Gattung, Wagenklassen und Abfahrzeiten, für größere Übergangs- und Endbahnhöfe auch die Ankunftszeiten der Züge sowie die wichtigeren Zuganschlüsse zu ersehen sein. Die Eisenbahn ist verpflichtet, außer Kraft getretene Fahrpläne zu entfernen.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß in Bahnhöfen und im Zuge entsprechende Auskunft über Zugverbindungen erteilt werden kann.

§ 10. Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Personen.

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, Personen, welche die vorgeschriebene Ordnung nicht beach-

ten oder sich den zu ihrer Aufrechterhaltung gebotenen Anordnungen der Bediensteten nicht fügen, ferner Personen, die durch ihren Zustand oder ihr Verhalten den Anstand verletzen, von der Beförderung auszuschließen. Solchen Personen steht ein Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises, der Gepäckfracht oder auf eine Entschädigung nicht zu.

(2) Die Eisenbahn ist zur Beförderung von Personen, die wegen einer Krankheit oder aus anderen Gründen den Mitreisenden offenbar lästig fallen würden, nur verpflichtet, wenn diesen Personen ein besonderes Abteil angewiesen werden kann. Sie ist verpflichtet, unterwegs erkrankte Personen wenigstens bis zum nächsten geeigneten Bahnhof zu befördern, wo sie Pflege finden können. Die Eisenbahn ist in diesem Falle verpflichtet, Fahrpreis und Gepäckfracht nach Abzug des Betrages für die durchfahrene Strecke gemäß §§ 25 und 30 zu erstatten. Für die Rückgabe des Reisegepäcks gilt § 30.

(3) Wenn die Eisenbahn gemäß den besonderen Rechtsvorschriften für die Beförderung von Personen, die mit anzeigepflichtigen übertragbaren Krankheiten behaftet, solcher Krankheiten verdächtig oder ansteckungsverdächtig sind oder die unterwegs von einer solchen Krankheit befallen werden, oder für die Beförderung von Personen gemäß den Bestimmungen nach Abs. 2 einen besonderen Wagen oder ein besonderes Abteil zur Verfügung stellt, ist sie berechtigt, den im Tarif hierfür festgesetzten Preis einzuheben.

§ 11. Fahrausweise. Nachzahlung und Erstattung bei unrichtig eingehobenen Beförderungspreisen.

(1) Der Reisende muß bei Antritt der Fahrt mit einem gültigen Fahrausweis versehen sein. Die Eisenbahn ist verpflichtet, erforderliche Ausnahmen im Tarif festzusetzen. Sie bestimmt im Tarif, für welche Bahnhofverbindungen Fahrausweise ausgegeben werden. Die Angaben des Fahrausweises sind für die Beförderung maßgebend.

(2) Der Fahrausweis muß Strecke, Zuggattung, Wagenklasse und den Fahrpreis angeben. Wenn die Eisenbahn die Benützung verschiedener Wege oder verschiedener Beförderungsmittel mit einem Fahrausweis gestattet, ist sie verpflichtet, die Zulässigkeit dieser Benützung im Fahrausweis ersichtlich zu machen. Ein Fahrausweis ohne Wegangabe gilt für den kürzesten Weg.

(3) Die Eisenbahn bestimmt im Tarif Geltungsbeginn und Geltungsdauer des Fahrausweises. Der erste Geltungstag des Fahrausweises gilt für die Berechnung der Geltungsdauer als voller Tag. Die Reise kann, wenn die Eisenbahn im Tarif nichts anderes bestimmt, an einem beliebigen Tage innerhalb der Geltungsdauer angetreten werden; sie muß, vorbehaltlich der im Tarif vorgesehenen Ausnahmen, mit dem Zuge beendet

6

sein, der im Bestimmungsbahnhof fahrplanmäßig spätestens um vierundzwanzig Uhr des letzten Geltungstages eintrifft.

(4) Ein Fahrausweis ist, soweit die Eisenbahn im Tarif Ausnahmen nicht zuläßt, nur übertragbar, wenn er nicht auf den Namen lautet und die Reise noch nicht angetreten ist.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, mit der Ausgabe der Fahrausweise so rechtzeitig zu beginnen, wie es die örtlichen Verkehrsbedürfnisse im Bahnhof erfordern, mindestens aber eine Viertelstunde vor Abfahrt des Zuges; der Anspruch des Reisenden auf die Ausgabe des Fahrausweises erlischt fünf Minuten vor Abfahrt des Zuges.

(6) Hat die Eisenbahn die Tarife unrichtig angewendet oder hat sie den Beförderungspreis fehlerhaft berechnet oder eingehoben, so muß der zuviel oder zuwenig gezahlte Betrag von der Eisenbahn erstattet oder vom Reisenden nachgezahlt werden. Der Eisenbahn obliegt es, alsbald nach Feststellung des Fehlers den Verpflichteten zur Nachzahlung aufzufordern oder dem Berechtigten den zuviel eingehobenen Betrag zurückzuzahlen. Der Anspruch auf Nachzahlung oder Erstattung erlischt, wenn er nicht binnen einem Jahre nach Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises geltend gemacht wird. Für die Geltendmachung des Anspruches gilt § 25 Abs. 6.

§ 12. Fahrpreise. Fahrpreisermäßigungen.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, in jedem Bahnhof die Preise der Fahrausweise für die für den Bahnhof in Betracht kommenden gangbaren Verbindungen durch Aushang bekanntzumachen.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, in Begleitung reisende Kinder bis zum vollendeten sechsten Lebensjahr, jedoch je Begleitperson höchstens zwei Kinder, für die ein Sitzplatz nicht beansprucht wird, ohne Fahrausweis frei und Kinder vom vollendeten sechsten bis zum vollendeten vierzehnten Lebensjahr und jüngere Kinder, für die ein Sitzplatz beansprucht wird, zum halben gewöhnlichen Fahrpreis — vorbehaltlich der Rundung nach den Tarifbestimmungen — zu befördern. Maßgebend ist das Lebensalter am Tage des Reiseantrittes.

(3) Sonstige Fahrpreisermäßigungen bestimmt die Eisenbahn im Tarif.

§ 13. Sonderzüge. Sonderwagen.

Die Eisenbahn bestimmt im Tarif, unter welchen Bedingungen sie Sonderzüge oder Sonderwagen führt.

§ 14. Bestellung von Abteilen oder einzelnen Sitzplätzen.

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif festzusetzen, unter welchen Bedingungen in einem Zuge Wagenabteile oder Sitzplätze auf Bestellung zur Verfügung gestellt werden.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, daß einzelne Züge ganz oder teilweise nur gegen Lösung von Zulassungskarten (Zählkarten) oder von Platzsicherungsanweisungen (Platzkarten) benützt werden dürfen. Die Eisenbahn ist berechtigt, für Platzsicherungsanweisungen (Platzkarten) im Tarif ein Entgelt festzusetzen und einzuheben.

§ 15. Einnahmen der Plätze. Übergang in andere Wagenklassen.

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, dem Reisenden den Platz anzuweisen. Verlangt jedoch der Reisende, daß ihm ein Platz angewiesen werde, so obliegt es dem Schaffner, dem Verlangen nachzukommen.

(2) Der Reisende ist berechtigt, beim Einsteigen für sich und für jede mit ihm reisende Person, für die er einen Fahrausweis vorweisen kann, je einen noch verfügbaren Sitzplatz zu belegen. Wer seinen Sitzplatz verläßt, ohne ihn deutlich erkennbar — nicht nur mit Zeitungen oder Zeitschriften — zu belegen, verliert den Anspruch darauf.

(3) Steht einem Reisenden infolge Platzmangels in der seinem Fahrausweis entsprechenden Klasse ein Sitzplatz nicht zur Verfügung, so ist seinem Verlangen nach Anweisung eines freien Platzes in einer anderen Klasse tunlichst zu entsprechen. In der höheren Klasse als in der seines Fahrausweises wird der Reisende jedoch nur so lange befördert, bis ihm in der seinem Fahrausweis entsprechenden Klasse ein Platz angewiesen werden kann. Der Schaffner kann aber den Reisenden zur Räumung des Platzes schon früher verhalten, wenn der Platz infolge Platzmangels für einen Reisenden mit einem Fahrausweis der höheren Klasse benötigt wird. Wird einem Reisenden ein Platz in einer niedrigeren Klasse angewiesen und hat sich der Reisende die Benützung dieser Klasse von der Eisenbahn bestätigen lassen, so ist die Eisenbahn verpflichtet, ihm auf sein Verlangen den Preisunterschied für die in der niedrigeren Klasse durchgefahrene Strecke ohne Abzug zu erstatten.

(4) Wenn ein Reisender, dem wegen Platzmangels ein Sitzplatz in der seinem Fahrausweis entsprechenden Klasse nicht angewiesen werden kann, die Fahrt aufgibt und sich diese Umstände von der Eisenbahn bestätigen läßt, so ist diese verpflichtet, ihm auf sein Verlangen den Unterschiedsbetrag zwischen gezahltem Fahrpreis und gezahlter Gepäckfracht einerseits und dem Fahrpreis und der Gepäckfracht für die durchgefahrene Strecke andererseits ohne Abzug zu erstatten.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Reisenden auf sein Verlangen die in Abs. 3 und 4 angeführten Bestätigungen zu erteilen.

(6) Dem Reisenden steht in den in Abs. 3 und 4 angeführten Fällen ein Anspruch auf Entschädi-

gung nicht zu. Für die Erstattungsansprüche gilt die Frist der §§ 25 Abs. 5 und 30 Abs. 4.

(7) Ob und unter welchen Bedingungen der Übergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug mit höheren Fahrpreisen gestattet ist, bestimmt die Eisenbahn im Tarif.

§ 16. Prüfung der Fahrausweise. Zahlung des Fahrpreises im Zuge. Bahnsteigsperr.

(1) Der Reisende ist verpflichtet, auf Verlangen den Fahrausweis jederzeit zur Prüfung vorzuweisen und bei Beendigung der Fahrt abzugeben.

(2) Wenn ein Reisender unaufgefordert einem mit der Prüfung der Fahrausweise betrauten Eisenbahnbediensteten mitteilt, daß er einen gültigen Fahrausweis nicht habe, ist er verpflichtet, außer dem Fahrpreis den im Tarif für diesen Fall festgesetzten Betrag, jedoch nicht mehr als das Doppelte des Fahrpreises zu zahlen; in den Fällen, in denen der Reisende auf Grund des Tarifes berechtigt ist, die Fahrt anzutreten, ohne im Besitz eines gültigen Fahrausweises zu sein, ist er jedoch nur verpflichtet, den Fahrpreis zu zahlen. Unterläßt der Reisende diese Mitteilung, so ist er verpflichtet, für die von ihm zurückgelegte Strecke bis zur nächsten fahrplanmäßigen Anhaltestelle des Zuges und, wenn der Reiseantrittsbahnhof nicht sofort nachgewiesen werden kann, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des Fahrpreises, mindestens jedoch den im Tarif für diesen Fall festgesetzten Betrag zu zahlen; die Anwendung allenfalls bestehender Strafvorschriften wird hiedurch nicht gehindert.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, einen Reisenden, der die sofortige Zahlung verweigert, von der Weiterbeförderung auszuschließen. Ihm steht ein Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises oder der Gepäckfracht oder auf Entschädigung nicht zu. Für die Auslieferung des Reisegepäckes gilt § 30 Abs. 3 sinngemäß.

(4) In welchen Fällen aus Billigkeit von der Einhebung der im Abs. 2 bezeichneten Beträge ganz oder teilweise abgesehen wird, bestimmt die Eisenbahn im Tarif.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, jede Zahlung zu bescheinigen.

(6) Fahrausweise und Ausweise, die zur Lösung von Fahrausweisen zu ermäßigtem Preis berechtigten, werden, wenn sie nach den Tarifbestimmungen als ungültig anzusehen sind, von der Eisenbahn eingezogen.

(7) Die Eisenbahn bestimmt im Tarif, ob und unter welchen Bedingungen sie Bahnsteigsperrerrichtet.

§ 17. Unterwegsbahnhöfe. Fahrtunterbrechung.

(1) Bei Ankunft eines Zuges in einem Bahnhof sind der Name des Bahnhofes, allfällige Zugs-

anschlüsse und bei Änderungen des fahrplanmäßigen Aufenthaltes dessen voraussichtliche Dauer auszurufen.

(2) Ob, wie oft, wie lange und unter welchen Bedingungen der Reisende die Fahrt in Unterwegsbahnhöfen unterbrechen darf, bestimmt die Eisenbahn im Tarif.

(3) Die unterbrochene Fahrt kann auch von einem anderen, dem Bestimmungsbahnhof näher gelegenen Bahnhof desselben Reiseweges oder, wenn es die Eisenbahn im Tarif zuläßt, auch eines anderen, wahlweise benützbaren Reiseweges fortgesetzt werden.

§ 18. Warteräume.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Warteräume in Bahnhöfen mit geringerem Verkehr mindestens eine halbe Stunde, in Bahnhöfen mit größerem Verkehr mindestens eine Stunde vor der fahrplanmäßigen Abfahrzeit eines Zuges zu öffnen. Die Eisenbahn ist berechtigt, Ausnahmen zu verfügen, wenn und soweit es die örtlichen Betriebsverhältnisse erfordern.

(2) In Übergangsbahnhöfen ist es den Reisenden gestattet, sich in den Warteräumen der Eisenbahn, die sie zur Weiterreise benützen wollen, bis zur Abfahrt ihres Zuges aufzuhalten. Die Reisenden können aber nicht beanspruchen, daß die Warteräume in den Nachtstunden von dreiundzwanzig Uhr bis sechs Uhr offengehalten werden. Beträgt jedoch in Übergangsbahnhöfen die Zeit von der Ankunft des letzten bis zum Abgang des ersten Zuges weniger als sechs Stunden, so ist die Eisenbahn verpflichtet, die Warteräume, soweit erforderlich, auch in diesen Nachtstunden offenzuhalten.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, den im § 10 angegebenen Personen den Aufenthalt in den Warteräumen zu untersagen. Gegenstände (§ 22) oder lebende Tiere (§ 23), deren Mitnahme in Personenzügen verboten ist, dürfen auch in die Warteräume nicht mitgenommen werden.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, das Rauchen in den Warteräumen zu verbieten; sie ist verpflichtet, ein solches Verbot durch Aushang in den Warteräumen bekanntzumachen.

§ 19. Nichtraucherwagen. Nichtraucherabteile.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, in jedem Zuge für jede Wagenklasse eine angemessene Anzahl von Wagen oder Abteilen für Nichtraucher zu bestimmen und als solche kenntlich zu machen. Sofern im Zuge von einer Wagenklasse nur ein Abteil vorhanden ist, muß die Eisenbahn dieses als Nichtraucherabteil kenntlich machen.

(2) In Nichtraucherwagen oder Nichtraucherabteilen darf auch mit Zustimmung der Mitreisenden nicht geraucht werden.

§ 20. Versäumen der Abfahrt.

(1) Versäumt ein Reisender die Abfahrt, so steht ihm daraus ein Anspruch auf Entschädigung nicht zu.

(2) Will der Reisende einen späteren Zug benutzen, für den sein Fahrausweis nicht ohne weiteres gilt, so ist er verpflichtet, den Fahrausweis dem Aufsichtsbeamten zur Gültigschreibung vorzulegen. Die Geltungsdauer des Fahrausweises kann hiebei, soweit erforderlich, jedoch höchstens um vierundzwanzig Stunden verlängert werden. Bei Benützung eines Zuges mit höheren Fahrpreisen ist der Reisende verpflichtet, den Unterschiedsbetrag zu zahlen. Hat der Reisende einen Zug mit niedrigeren Fahrpreisen benützt und sich dies von der Eisenbahn bescheinigen lassen, ist er berechtigt, den Unterschiedsbetrag binnen der im § 25 Abs. 5 vorgesehenen Frist zurückzuverlangen. Die Eisenbahn ist berechtigt, für bestimmte Gattungen von Fahrausweisen im Tarif abweichende Bestimmungen zu treffen.

(3) Für die Rückgabe des Reisegepäcks gelten die Bestimmungen des § 30 Abs. 3 und 4.

§ 21. Verhalten während der Fahrt. Verunreinigung und Beschädigung von Eisenbahneigentum.

(1) Wenn sich die Reisenden über das Öffnen und Schließen der Fenster, der Lüftungsvorrichtungen oder der Türen, über das Ablenden der Beleuchtung oder die Betätigung der Heizung oder über die Benützung der sonstigen für den Gebrauch der Reisenden bestimmten Einrichtungen nicht verständigen können, entscheidet der Schaffner.

(2) Reisende, die Anlagen, Fahrzeuge oder Ausrüstungsgegenstände der Eisenbahn verunreinigen, sind verpflichtet, die Reinigungskosten zu zahlen. Wer diese Gegenstände beschädigt, ist verpflichtet, die Instandsetzungskosten zu tragen, wenn er die Beschädigung verschuldet hat; die Anwendung allenfalls bestehender Strafvorschriften wird hiedurch nicht gehindert. Die Eisenbahn ist berechtigt, sofortige Zahlung oder Sicherheitsleistung zu verlangen und für die Reinigungskosten sowie als Ersatz für Beschädigungen feste Sätze zu bestimmen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, diese Sätze durch Aushang bekanntzumachen.

§ 22. Handgepäck. Zoll- und sonstige Rechtsvorschriften.

(1) Dem Reisenden steht zur Mitnahme leicht tragbarer Gegenstände (Handgepäck) in den Personenwagen der Raum über und unter seinem Sitzplatz unentgeltlich zur Verfügung. Einem Reisenden ohne Sitzplatz kann der Schaffner zur Aufrechterhaltung der Ordnung im Zuge wegen Unterbringung des Handgepäcks Anweisung erteilen.

(2) Gegenstände, die geeignet sind, den Mitreisenden lästig zu fallen oder die Wagen zu

beschädigen, dürfen nicht in Personenwagen mitgenommen werden.

(3) Sind Gegenstände entgegen den Bestimmungen gemäß Abs. 1 und 2 in Personenwagen mitgenommen worden, so ist der Reisende verpflichtet, für ihre Verbringung in den Gepäckwagen zu sorgen, wo sie unter Vorbehalt der späteren Abfertigung als Reisegepäck verwahrt bleiben. Der Reisende ist verpflichtet, für diese Gegenstände von dem Bahnhof an, wo er zugestiegen ist, oder, wenn der Reiseantrittsbahnhof nicht sofort nachgewiesen wird, vom Ausgangsbahnhof des Zuges an die Gepäckfracht und den im Tarif für diesen Fall festgesetzten Betrag, jedoch nicht mehr als das Doppelte der Gepäckfracht, zu zahlen. § 16 Abs. 3 gilt sinngemäß.

(4) Der Reisende ist verpflichtet, alles, was er mit sich führt, selbst zu beaufsichtigen. Die Eisenbahn haftet für Schäden an in Personenwagen mitgenommenem Handgepäck und an Gegenständen, die der Reisende an sich trägt, nur bei Verschulden; erfolgt die Beschädigung beim Betrieb der Eisenbahn, so haftet sie auch nach den gesetzlichen Bestimmungen über die Haftpflicht der Eisenbahnen für Sachschaden.

(5) Gefährliche Gegenstände, insbesondere geladene Schusswaffen, explosionsfähige, leicht entzündbare oder ätzende Stoffe dürfen in Personenwagen nicht mitgenommen werden. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Erleichterungen vorzusehen. Sie ist berechtigt, einen Reisenden, der dieser Vorschrift zuwiderhandelt, ohne Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises, der Gepäckfracht oder auf eine Entschädigung von der Fahrt auszuschließen. Der Reisende haftet für jeden aus der Zuwiderhandlung entstandenen Schaden.

(6) Die Eisenbahn ist berechtigt, die Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände in Gegenwart des Reisenden zu prüfen, wenn triftige Gründe eine Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen des Abs. 5 vermuten lassen.

(7) Personen, die in Ausübung öffentlichen Dienstes oder auf Grund gesetzlicher oder verwaltungsbehördlicher Genehmigung eine Schusswaffe tragen, dürfen Handmunition mitnehmen. Die Begleiter von Gefangenen oder verhafteten Personen dürfen geladene Schusswaffen mitführen.

(8) Die Reisenden sind verpflichtet, die Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften für ihre Person und hinsichtlich ihres Handgepäcks zu befolgen und der Untersuchung beizuwohnen. Die Eisenbahn ist gegenüber den Reisenden von jeder Haftung für die Folgen, die aus der Nichtbefolgung dieser Vorschriften entstehen, befreit.

§ 23. Mitnahme von lebenden Tieren.

(1) Hunde mit bißsicheren Maulkörben dürfen, soweit nicht besondere Wagen oder Abteile für Reisende mit Hunden zur Verfügung stehen, in Personenwagen mitgenommen werden, wenn sie

auf dem Schoße getragen oder an der Leine gehalten werden. Der Reisende ist verpflichtet, das Einbringen und Hinausbringen sowie das Umladen der Hunde in Übergangsbahnhöfen zu besorgen; übernimmt die Eisenbahn diese Tätigkeit, so haftet sie für Schäden, die Hunde erleiden oder verursachen, nur bei Verschulden.

(2) Andere Tiere dürfen in Personenwagen nur mitgenommen werden, wenn sie zahm sind und in Käfigen, Kisten, Körben oder anderen geeigneten Behältnissen verwahrt sind und wenn sie auf dem Schoße getragen oder wie Handgepäck untergebracht werden können. Die Mitnahme von lebenden Tieren in Schlaf- oder Speisewagen regelt die Eisenbahn im Tarif.

(3) Der Reisende ist verpflichtet, die in Personenwagen mitgenommenen Tiere selbst zu beaufsichtigen. Für die Befolgung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften gilt § 22 Abs. 8 sinngemäß.

(4) Für welche Tiere ein Beförderungspreis zu zahlen ist, bestimmt die Eisenbahn im Tarif. Über die Zahlung des Beförderungspreises erhält der Reisende einen Ausweis. Wird ein gegen Entgelt zu beförderndes Tier ohne Ausweis mitgeführt, so ist der Reisende verpflichtet, außer dem Beförderungspreis den im Tarif für diesen Fall festgesetzten Betrag zu zahlen. § 16 Abs. 3 und 4 sowie § 24 und § 25 gelten sinngemäß.

(5) Die Eisenbahn haftet für Schäden, die in Personenwagen mitgenommene Tiere erleiden oder die sie dritten Personen verursachen, nur bei Verschulden. Werden solche Tiere bei dem Betrieb der Eisenbahn beschädigt, so haftet die Eisenbahn auch nach den gesetzlichen Bestimmungen über die Haftpflicht der Eisenbahn für Sachschaden.

§ 24. Verspätung oder Ausfall von Zügen. Betriebsstörungen.

(1) Wenn ein Zug verspätet abfährt, ankommt, ganz oder auf einer Teilstrecke ausfällt, steht dem Reisenden ein Anspruch auf Entschädigung nicht zu.

(2) Wird infolge einer Zugverspätung der Anschluß an einen anderen Zug versäumt oder fällt ein Anschlußzug ganz oder auf Teilstrecken aus, so ist der Reisende berechtigt, entweder

a) auf die Weiterfahrt zu verzichten und von der Eisenbahn binnen der im § 25 Abs. 5 vorgesehenen Frist den Unterschiedsbetrag zwischen gezahltem Fahrpreis und gezahlter Gepäckfracht einerseits und dem Fahrpreis und der Gepäckfracht für die durchfahrene Strecke andererseits ohne Abzug zu verlangen oder

b) auf die Weiterfahrt zu verzichten, seine kostenfreie Rückbeförderung samt Reisegepäck mit dem nächsten günstigen Zuge zum Reiseantrittsbahnhof und binnen der im § 25 Abs. 5 vorgesehenen Frist den ge-

zahlten Fahrpreis und die gezahlte Gepäckfracht ohne Abzug zu verlangen oder

c) seine Reise fortzusetzen; in diesem Falle ist die Eisenbahn verpflichtet, ihn mit seinem Reisegepäck ohne besonderes Beförderungsentgelt tunlichst mit dem nächsten geeigneten Zuge zu befördern, der auf der gleichen oder auf einer anderen Strecke nach demselben Bestimmungsbahnhof fährt und es dem Reisenden ermöglicht, mit tunlichst geringer Verspätung sein Reiseziel zu erreichen.

(3) Zur Wahrung seiner Ansprüche muß sich der Reisende in dem Bahnhof, in dem der Zug ausfällt oder der Anschluß versäumt wurde, den Sachverhalt im Fahrausweis vom Aufsichtsbeamten bescheinigen lassen. In den im Abs. 2 lit. b und lit. c bezeichneten Fällen ist die Eisenbahn verpflichtet, soweit erforderlich, die Verlängerung der Geltungsdauer des Fahrausweises und seine Gültigkeit für den neuen Weg, für die höhere Wagenklasse oder für den Zug mit höheren Fahrpreisen zu vermerken.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, weitere Erleichterungen im Tarif vorzusehen.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, durch den Tarif oder durch die Fahrpläne einzelne Züge und Zuggattungen von der hilfswweisen Benützung auszuschließen.

(6) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Zugverspätungen von mehr als zehn Minuten und Betriebsstörungen in geeigneter Weise bekanntzumachen.

§ 25. Fahrpreiserstattung.

(1) Hat ein Reisender die Fahrt nicht angetreten und macht er dies glaubhaft, so hat er vorbehaltlich des Abzuges gemäß Abs. 3 gegen Rückgabe des Fahrausweises Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises. Hat der Reisende den Fahrausweis lediglich zur Aufgabe von Reisegepäck benützt, so wird ihm der Fahrpreis nur erstattet, wenn er das Reisegepäck im Versandbahnhof zurückgenommen hat. Das Entgelt für eine Platzsicherungsanweisung (Platzkarte) wird nicht erstattet.

(2) Ist ein Fahrausweis nur teilweise benützt worden, so wird gegen Übergabe des Fahrausweises vorbehaltlich des Abzuges gemäß Abs. 3 der Unterschied zwischen dem gezahlten Fahrpreis und dem gewöhnlichen Fahrpreis für die zurückgelegte Strecke erstattet.

(3) Von dem zu erstattenden Betrag wird ein im Tarif festzusetzender Verwaltungsrücklaß abgezogen. Wird der Fahrausweis noch am Ausgabebetrag der Ausgabestelle zur Erstattung gemäß Abs. 1 zurückgegeben, so erstattet die Eisenbahn den Fahrpreis ohne Abzug.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, bei Fahrausweisen zu ermäßigten Preisen und solchen, die nur in Verbindung mit Platzsicherungsanweisungen

(Platzkarten) gelten, im Tarif die Erstattung auszuschließen oder an bestimmte Bedingungen zu knüpfen; die gemäß § 12 ausgegebenen Fahrausweise für Kinder gelten nicht als Fahrausweise zu ermäßigten Preisen im Sinne dieser Bestimmung.

(5) Alle Ansprüche auf Fahrpreiserstattungen gemäß Abs. 1 und 2 erlöschen, wenn sie nicht binnen sechs Monaten nach Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises bei der Eisenbahn geltend gemacht werden.

(6) Ansprüche auf Fahrpreiserstattung sind bei der Eisenbahn geltend zu machen, die den Betrag eingehoben hat.

III. Beförderung von Reisegepäck.

§ 26. Begriff des Reisegepäcks. Verantwortlichkeit des Reisenden für sein Reisegepäck.

(1) Der Reisende ist berechtigt, der Eisenbahn Gegenstände zur Beförderung als Reisegepäck zu übergeben, die in einer zur Beförderung im Gepäckwagen geeigneten Umschließung verpackt sind, wie in Koffern, Körben, Taschen, Säcken, Schachteln, handlichen Kisten.

(2) Der Reisende ist berechtigt, folgende Gegenstände unverpackt zur Beförderung als Reisegepäck aufzugeben:

- a) Fahrräder, Krafträder, Krafträder mit Beiwagen unter der Bedingung, daß die Beiwagen getrennt von den Krafträdern aufgegeben werden. Behälter von Kraftfahrzeugen dürfen Betriebsstoff enthalten. Ist in die Leitung vor dem Vergaser ein Absperrhahn eingeschaltet, so ist er zu schließen. Mit den Fahrzeugen fest verbundene Vorratsbehälter dürfen, wenn sie verschlossen sind, ebenfalls Betriebsstoff enthalten;
- b) Kinderwagen, Handwagen und Handkarren;
- c) Trag- und Fahrstühle sowie Selbstfahrer, Kraftfahrstühle, Liegestühle;
- d) ein- und zweiseitige Hand- und Sportschlitten, Skier, Schlittschuhsegel, Wasserfahrzeuge bis zu drei Meter Länge;
- e) Vermessungsgeräte bis zu fünf Meter Länge und Handwerkzeug;
- f) Geräte für Schausstellungen von wandernden Künstlern (Artisten) unter der Bedingung, daß die Beschaffenheit, der Umfang und das Gewicht der Geräte ein rasches Verladen und Unterbringen im Gepäckwagen gestatten.

Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif noch andere unverpackte Gegenstände zur Beförderung als Reisegepäck zuzulassen.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif die Menge, den Umfang und das Gewicht der zur

Beförderung als Reisegepäck zugelassenen Gegenstände zu beschränken und für bestimmte Gegenstände Einheitsgewichte festzusetzen. Sie ist ferner berechtigt, die Mitwirkung des Reisenden beim Ver-, Um- und Ausladen bestimmter Gepäckstücke im Tarif vorzusehen.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, unter welchen Bedingungen lebende Tiere in einer die Sicherheit gewährleistenden Verpackung zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden.

(5) Die gemäß § 56 von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände und Stoffe sind auch von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen. Filme sind jedoch zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen, wenn ihre Verpackung der in der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung für Eilstückgut vorgeschriebenen Verpackung entspricht.

(6) Der Inhaber des Gepäckscheines ist für die Beachtung der Bestimmungen in Abs. 5 verantwortlich und haftet für den aus einer Zuwiderhandlung entstandenen Schaden; die Anwendung allenfalls bestehender Strafvorschriften wird hiedurch nicht gehindert. Er ist verpflichtet, gegebenenfalls Frachtzuschläge zu zahlen; § 62 Abs. 1 lit. a gilt sinngemäß.

(7) Wenn Gründe für den Verdacht einer Zuwiderhandlung gegen die vorstehenden Bestimmungen vorliegen, ist die Eisenbahn berechtigt, nachzuprüfen, ob der Inhalt der Gepäckstücke diesen Bestimmungen entspricht. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Inhaber des Gepäckscheines aufzufordern, bei der Nachprüfung zugegen zu sein. Erscheint er nicht oder ist er nicht erreichbar, so sind zwei Zeugen zur Nachprüfung zuzuziehen. Diese Zeugen dürfen nicht Eisenbahnbedienstete sein, wenn andere Personen zur Verfügung stehen. Wird eine Zuwiderhandlung festgestellt, so ist der Inhaber des Gepäckscheines verpflichtet, die Kosten der Nachprüfung zu zahlen.

§ 27. Verpackung, Zustand und Bezeichnung des Reisegepäcks.

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, die Annahme von Gegenständen, deren Verpackung ungenügend oder deren Beschaffenheit mangelhaft ist oder die offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweisen, zu verweigern. Nimmt die Eisenbahn solche Gegenstände gleichwohl zur Beförderung an, so ist sie berechtigt, im Gepäckschein den Zustand der Gepäckstücke zu vermerken. Die Annahme des Gepäckscheines mit dem Vermerk gilt als Anerkennung dieses Zustandes durch den Reisenden. § 64 Abs. 3 gilt sinngemäß.

(2) Auf den Gepäckstücken müssen der Name des Reisenden, ferner seine Wohnungsanschrift im Bestimmungsort oder seine ständige Woh-

nungsanschrift genügend haltbar angegeben sein. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu verlangen, daß der Versand- und der Bestimmungsbahnhof angegeben werden; sie ist berechtigt, Gepäckstücke ohne diese Angaben zurückzuweisen. Der Reisende ist verpflichtet, nicht mehr zutreffende Bezeichnungen zu entfernen oder unleserlich zu machen.

§ 28. Aufgabe. Interesse an der Lieferung. Zahlung der Kosten. Gepäckschein.

(1) Reisegepäck ist innerhalb der für die Lösung der Fahrausweise im § 11 Abs. 5 festgesetzten Zeit bei den Abfertigungsstellen für Reisegepäck aufzugeben. Die Eisenbahn ist jedoch nicht verpflichtet, in größeren Bahnhöfen Gepäckstücke später als eine Viertelstunde vor Abfahrt des Zuges zur Beförderung als Reisegepäck anzunehmen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei den Abfertigungsstellen für Reisegepäck solcher Bahnhöfe dies durch Aushang bekanntzumachen.

(2) Die Eisenbahn nimmt Reisegepäck gegen Vorzeigen eines mindestens bis zum Bestimmungsbahnhof des Gepäcks gültigen Fahrausweises zur Beförderung an. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Ausnahmen zuzulassen.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei der Annahme von Reisegepäck, abgesehen von den in Abs. 9 und 10 angeführten Fällen, das Gesamtgewicht ohne Anrechnung eines besonderen Entgeltes festzustellen.

(4) Der Reisende ist berechtigt, bei der Aufgabe den Betrag des Wertes, den er der rechtzeitigen Auslieferung (§ 30 Abs. 2) des unversehrten Reisegepäcks über den gemäß §§ 34 und 35 zu zahlenden Betrag hinaus beimißt — Interesse an der Lieferung — anzugeben. Die Eisenbahn ist verpflichtet, diese Wertangabe im Gepäckschein zu vermerken. Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Sicherung des Interesses an der Lieferung das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuheben, das für angefangene zehn Tarifikilometer ein Zehntausendstel des angegebenen Betrages des Interesses an der Lieferung nicht übersteigen darf. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif einen Mindestbetrag des Entgeltes festzusetzen.

(5) Die Kosten (Gepäckfracht, Nebengebühren und sonstige, bei der Aufgabe erwachsende Kosten) sind bei der Aufgabe des Reisegepäcks zu zahlen.

(6) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei der Aufgabe dem Reisenden einen Gepäckschein auszufolgen, dessen Muster sie im Tarif festsetzt. Die Angaben des Gepäckscheines sind für die Beförderung maßgebend.

(7) Der Gepäckschein muß folgende Angaben enthalten:

a) Den Versand- und den Bestimmungsbahnhof;

b) den Beförderungsweg, sofern nach dem Fahrausweis mehrere Beförderungswege in Betracht kommen;

c) den Tag der Aufgabe und den Zug, zu dem das Gepäck aufgegeben worden ist;

d) die Anzahl und das Gesamtgewicht der Gepäckstücke;

e) die Gepäckfracht, Nebengebühren und sonstige, bei der Aufgabe erwachsende Kosten;

f) gegebenenfalls den gemäß Abs. 4 angegebenen Betrag des Interesses an der Lieferung in Buchstaben.

(8) Der Reisende ist verpflichtet, sich beim Empfang des Gepäckscheines zu überzeugen, ob dieser seinen Angaben entsprechend ausgefertigt ist.

(9) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Abfertigung von Fahrrädern, Kinderwagen, Sportgeräten und anderen Gegenständen, für die Einheitsgewichte festgesetzt sind, im Tarif besondere Bestimmungen zu treffen.

(10) Nimmt die Eisenbahn in Bahnhöfen ohne Reisegepäckabfertigung oder sonst Reisegepäck unter Vorbehalt späterer Abfertigung an, so gilt es gleichwohl mit dem Zeitpunkt der Annahme als zur Beförderung übernommen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Reisenden den Empfang zu bescheinigen. Sie ist berechtigt, für die Annahme von Reisegepäck unter Vorbehalt späterer Abfertigung im Tarif ein Entgelt festzusetzen und einzuheben.

§ 29. Abfertigung. Beförderung. Zoll- und sonstige Rechtsvorschriften.

(1) Reisegepäck wird über den für den Fahrausweis gültigen Weg abgefertigt. Die Eisenbahn bestimmt im Tarif, in welchen Bahnhofverbindungen Reisegepäck durchgehend abgefertigt wird.

(2) Gilt der Fahrausweis über mehrere Beförderungswegen oder kommen im Bestimmungsort mehrere Bahnhöfe als Bestimmungsbahnhöfe in Frage, so obliegt es dem Reisenden, den Weg, über den das Reisegepäck befördert werden soll, oder den Bahnhof, nach dem das Reisegepäck abgefertigt werden soll, zu bestimmen. Unterläßt dies der Reisende, so haftet die Eisenbahn nicht für die Folgen.

(3) Der Reisende ist berechtigt, den Zug anzugeben, mit dem das Reisegepäck befördert werden soll. Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Reisegepäck mit diesem Zuge zu befördern, sofern es rechtzeitig aufgegeben wird; andernfalls ist sie verpflichtet, das Reisegepäck mit dem nächsten geeigneten Zuge zu befördern.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Reisegepäck, das unterwegs auf einen anderen Zug übergehen

muß, mit dem nächsten geeigneten Zuge weiterzubefördern. Der Reisende kann die Weiterbeförderung mit dem Anschlußzug nur verlangen, wenn dieser Zug der Reisegepäckbeförderung dient und die Umladung bis zu seiner Abfahrt möglich ist.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, die Beförderung von Reisegepäck bei einzelnen Zügen oder Zuggattungen zu beschränken oder auszuschließen. Sie ist verpflichtet, Verfügungen dieser Art im Fahrplan, in Ausnahmefällen durch Aushang bekanntzumachen.

(6) Der Reisende muß die für die Untersuchung seines Reisegepäcks geltenden Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften befolgen. Er ist verpflichtet, für die zoll- und verwaltungsbehördliche Abfertigung seines Reisegepäcks selbst zu sorgen und der Untersuchung des Reisegepäcks beizuwohnen, wenn die einschlägigen Vorschriften eine Ausnahme nicht zulassen. Die Eisenbahn ist gegenüber dem Reisenden von jeder Haftung für die Folgen befreit, die aus dem Nichtbefolgen dieser Vorschriften entstehen. Falls der Reisende für die Abfertigung nicht selbst sorgt, ist die Eisenbahn berechtigt, sie gegen Vergütung ihrer Auslagen zu veranlassen. Die Eisenbahn ist berechtigt, außerdem im Tarif für ihre Tätigkeit ein Entgelt festzusetzen und einzuheben.

§ 30. Auslieferung. Abforderung. Nachzahlung und Erstattung.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Reisegepäck gegen Rückgabe des Gepäckscheines und gegen Entrichtung der etwa noch nicht gezahlten Kosten (Gepäckfracht, Nebengebühren und Auslagen) im Bestimmungsbahnhof auszuliefern. Die Eisenbahn ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, die Berechtigung des Inhabers des Gepäckscheines zum Empfang des Reisegepäcks zu prüfen.

(2) Der Inhaber des Gepäckscheines ist berechtigt, im Bestimmungsbahnhof die Auslieferung des Reisegepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen, sobald nach der Ankunft des Zuges, mit dem es zu befördern war, die Zeit abgelaufen ist, die zur Bereitstellung und gegebenenfalls zur Abfertigung durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden erforderlich ist (Abforderung). Der Inhaber des Gepäckscheines ist berechtigt, die Annahme des Reisegepäcks so lange zu verweigern, bis seinem Antrag auf Feststellung eines behaupteten Schadens stattgegeben worden ist. Vorbehalte bei der Annahme des Reisegepäcks sind wirkungslos, wenn sie nicht von der Eisenbahn anerkannt sind. Auf Verlangen des Inhabers des Gepäckscheines ist die Eisenbahn verpflichtet, das Reisegepäck, abgesehen von den im § 28 Abs. 9 angeführten Fällen, bei der Auslieferung gegen das im Tarif festgesetzte Entgelt nachzuwiegen.

(3) Auf rechtzeitiges Verlangen des Inhabers des Gepäckscheines ist die Eisenbahn verpflichtet, das Reisegepäck, wenn es die Umstände gestatten, gegen Rückgabe des Gepäckscheines auch im Versandbahnhof zurückzugeben oder in einem Unterwegsbahnhof auszuliefern. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, daß hiebei auch der Fahrausweis vorzuzeigen ist.

(4) Wird das aufgegebene Reisegepäck zurückgenommen, ehe es den Versandbahnhof verlassen hat, so wird auf Verlangen des Berechtigten die gezahlte Gepäckfracht nach Abzug eines im Tarif festzusetzenden Verwaltungsrücklasses je Gepäckschein erstattet. Wird das Reisegepäck in einem Unterwegsbahnhof zurückgenommen, so wird auf Verlangen des Berechtigten die Mehrfracht nach Abzug eines im Tarif festzusetzenden Verwaltungsrücklasses je Gepäckschein erstattet. Solche Ansprüche auf Rückerstattung von Gepäckfracht erlöschen, wenn sie nicht binnen sechs Monaten, vom Tage der Ausfertigung des Gepäckscheines gerechnet, bei der Eisenbahn geltend gemacht werden.

(5) Wird der Gepäckschein nicht beigebracht, so ist es der Eisenbahn überlassen, das Reisegepäck demjenigen auszuliefern, der seine Berechtigung glaubhaft gemacht hat; die Eisenbahn ist berechtigt, von ihm eine Sicherheitsleistung zu verlangen.

(6) Bei nicht rechtzeitiger Auslieferung des Reisegepäcks ist die Eisenbahn verpflichtet, dem Inhaber des Gepäckscheines Tag und Stunde der Abforderung auf dem Gepäckschein zu bescheinigen und auf Verlangen etwaige Kosten für den vergeblichen Versuch der Abholung zu vergüten.

(7) Wenn einzelne der im Gepäckschein verzeichneten Stücke bei der Abforderung fehlen, ist die Eisenbahn verpflichtet, dem Inhaber des Gepäckscheines bei der Auslieferung der vorhandenen Stücke die unvollständige Auslieferung im Gepäckschein zu bescheinigen. Der Inhaber des Gepäckscheines ist verpflichtet, fehlende Stücke nach bestem Wissen zu beschreiben. Zur Angabe des Inhaltes ist er jedoch nicht verpflichtet.

(8) Hat die Eisenbahn die Tarife unrichtig angewendet oder hat sie den Beförderungspreis, Frachtzuschläge, Nebengebühren oder sonstige von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung des Reisegepäcks erwachsene Kosten fehlerhaft berechnet oder eingehoben, so muß der zu viel oder zu wenig gezahlte Betrag von der Eisenbahn erstattet oder vom Reisenden nachgezahlt werden. Der Eisenbahn obliegt es, alsbald nach Feststellung des Fehlers den Reisenden zur Nachzahlung aufzufordern oder ihm den Unterschiedsbetrag zu erstatten. Der Anspruch auf Nachzahlung oder Erstattung erlischt, wenn er nicht binnen einem Jahre nach dem Tage der Auslieferung geltend gemacht wird. Für die Geltendmachung des Anspruches gilt § 25 Abs. 6.

§ 31. Verzögerung der Abnahme.

(1) Wird das Reisegepäck nicht innerhalb vierundzwanzig Stunden nach seiner Ankunft im Bestimmungsbahnhof abgenommen, so ist der Inhaber des Gepäckscheines verpflichtet, das im Tarif festgesetzte Lagergeld zu zahlen.

(2) Wird Reisegepäck nicht innerhalb dreißig Tagen oder werden als Reisegepäck aufgebundene lebende Tiere nicht innerhalb vierundzwanzig Stunden nach der Ankunft abgenommen, so haftet die Eisenbahn nur noch für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes; die Eisenbahn ist berechtigt, solches Reisegepäck unter Einziehung der noch nicht gezahlten Kosten auch bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus auf Gefahr und Kosten des Reisenden zu hinterlegen, lebende Tiere auch bei einem geeigneten Dritten auf Gefahr und Kosten des Reisenden zu hinterstellen.

(3) Die Eisenbahn ist ferner berechtigt, Reisegepäck, das nicht abgenommen worden ist, neunzig Tage nach der Ankunft im Bestimmungsbahnhof bestmöglich ohne Förmlichkeit zu verkaufen. Sie ist hiezu schon früher berechtigt, wenn der Wert des Reisegepäcks durch längeres Lagern unverhältnismäßig vermindert oder in keinem Verhältnis zu den Lagerkosten stehen würde. Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Reisenden den Verkaufserlös nach Abzug der Verkaufskosten und der sonstigen, etwa noch nicht gezahlten Kosten zur Verfügung zu stellen. Reicht der Erlös zur Deckung dieser Beträge nicht aus, so ist der Reisende zur Nachzahlung des ungedeckten Betrages verpflichtet.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Reisenden, sofern ihr seine Anschrift bekannt ist, von dem bevorstehenden Verkauf des Reisegepäcks zu benachrichtigen.

§ 32. Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Reisegepäcks. Umfang der Haftung. Beweislast.

(1) Für die Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Reisegepäcks gelten die Bestimmungen des § 84 sinngemäß.

(2) Die Eisenbahn haftet für die verspätete Auslieferung und für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Reisegepäcks in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung entsteht.

(3) Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn die verspätete Auslieferung, der Verlust oder die Beschädigung durch ein Verschulden des Reisenden, durch eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Reisenden, durch besondere Mängel des Reisegepäcks oder durch Umstände herbeigeführt worden ist, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte.

(4) Vorbehaltlich der Bestimmungen des Abs. 6 ist die Eisenbahn von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus der besonderen Gefahr entstanden ist, die mit der natürlichen Beschaffenheit des Reisegepäcks, dem Fehlen oder den Mängeln der Verpackung oder damit verbunden ist, daß von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossene Gegenstände als Reisegepäck aufgegeben worden sind.

(5) Der Beweis, daß die verspätete Auslieferung, der Verlust oder die Beschädigung des Reisegepäcks durch eine der im Abs. 3 vorgesehenen Tatsachen verursacht worden ist, obliegt der Eisenbahn.

(6) Macht die Eisenbahn glaubhaft, daß nach den Umständen des Falles ein Verlust oder eine Beschädigung aus einer oder mehreren der im Abs. 4 erwähnten besonderen Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, daß der Schaden hieraus entstanden ist. Zur teilweisen oder gänzlichen Entkräftung dieser Vermutung obliegt dem Berechtigten der Nachweis, daß der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus den von der Eisenbahn zur Begründung der Vermutung glaubhaft gemachten Gefahren entstanden ist.

(7) Für die Verzinsung, für das Erlöschen und die Verjährung der Entschädigungsansprüche sowie für die Geltendmachung der Rechte aus dem Gepäckbeförderungsvertrag, für das Pfandrecht der Eisenbahn, ferner für die Haftung und Inanspruchnahme mehrerer an der Beförderung des Reisegepäcks beteiligten Eisenbahnen gelten die §§ 94 bis 99 sinngemäß.

§ 33. Vermutung für den Verlust des Reisegepäcks. Wiederauffinden des Reisegepäcks.

(1) Ein fehlendes Gepäckstück gilt ohne weiteren Nachweis als verloren, wenn es nicht binnen vierzehn Tagen nach der Abforderung ausgeliefert wurde.

(2) Wird ein für verloren gehaltenes Gepäckstück später wieder aufgefunden, so ist die Eisenbahn verpflichtet, den Berechtigten hievon zu benachrichtigen, wenn sein Aufenthaltsort bekannt oder zu ermitteln ist. Der Berechtigte kann binnen dreißig Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, daß ihm das Gepäckstück in einem inländischen Bahnhof kostenfrei ausgeliefert wird; er ist dann verpflichtet, den erhaltenen Entschädigungsbetrag zurückzuzahlen; seine Ansprüche auf Entschädigung gemäß § 35 und gegebenenfalls gemäß § 36 bleiben vorbehalten. Verlangt der Berechtigte die Auslieferung im Versandbahnhof, so ist die Eisenbahn verpflichtet, ihm die ursprünglich gezahlte Gepäckfracht zu erstatten. Ist der Aufenthaltsort des Berechtigten nicht bekannt und nicht zu ermitteln oder verlangt der benachrichtigte Berechtigte die Auslieferung des Reisegepäcks nicht, so ist es wie

nicht abgenommenes Reisegepäck zu behandeln; § 31 Abs. 3 und 4 gilt sinngemäß.

§ 34. Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung des Reisegepäcks.

(1) Hat die Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust von Reisegepäck zu leisten, so ist sie verpflichtet, den nachgewiesenen Schaden bis zu einem Höchstbetrag für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes zu ersetzen. Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe setzt diesen Betrag nach Maßgabe der jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnisse durch Verordnung fest; dieser Betrag darf jedoch den im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr in der jeweils geltenden Fassung für gänzlichen oder teilweisen Verlust von Reisegepäck festgesetzten Höchstbetrag für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes, wenn der Betrag des Schadens nachgewiesen ist, nicht übersteigen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, außerdem nur die Gepäckfracht, die Zölle und sonstige, aus Anlaß der Beförderung des verlorenen Reisegepäcks gezahlte Beträge zu erstatten.

(2) Bei Beschädigung ist die Eisenbahn verpflichtet, den Betrag der Wertverminderung des Reisegepäcks zu zahlen. Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen,

- a) wenn das ganze aufgegebenes Reisegepäck durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des gänzlichen Verlustes zu zahlen wäre,
- b) wenn nur ein Teil des Reisegepäcks durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des Verlustes des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

(3) Der Berechtigte kann eine höhere als die in den Abs. 1 und 2 vorgesehene Entschädigung nur bei Angabe des Interesses an der Lieferung sowie bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn gemäß § 36 beanspruchen.

§ 35. Höhe der Entschädigung für verspätete Auslieferung von Reisegepäck.

(1) Kann die Eisenbahn Reisegepäck im Zeitpunkt der Abforderung (§ 30 Abs. 2) nicht ausliefern, so ist sie verpflichtet, dem Berechtigten auf sein Verlangen für jedes Kilogramm des Rohgewichtes des verspätet ausgelieferten Reisegepäcks für je angefangene vierundzwanzig Stunden seit der Abforderung eine Pauschalvergütung zu leisten, die das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe nach Maßgabe der jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnisse durch Verordnung festsetzt; dieser Betrag darf jedoch den im Internationalen Übereinkommen über

den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr in der jeweils geltenden Fassung für verspätete Auslieferung des Reisegepäcks festgesetzten Höchstbetrag für das Kilogramm des Rohgewichtes, wenn der Reisende einen Schaden nicht nachweist, nicht übersteigen. Der Gesamtbetrag dieser Vergütung darf jedoch die gezahlte Gepäckfracht nicht übersteigen.

(2) Ist jedoch durch die verspätete Auslieferung ein Schaden entstanden und wird dessen Höhe nachgewiesen, so ist die Eisenbahn verpflichtet, dem Berechtigten nicht die Pauschalvergütung gemäß Abs. 1 zu leisten, sondern diesen Schaden zu ersetzen. Der Betrag des Schadenersatzes darf jedoch das Vierfache der gezahlten Gepäckfracht nicht übersteigen.

(3) Zahlungen gemäß Abs. 1 und 2 werden nicht neben der Entschädigung für gänzlichen Verlust geleistet. Bei teilweisem Verlust werden sie neben der hierfür vorgesehenen Entschädigung für den nicht verlorengegangenen Teil des Reisegepäcks geleistet; desgleichen treten sie im Falle der Beschädigung des Reisegepäcks neben die hierfür vorgesehene Entschädigung.

(4) Bei Zusammentreffen von Verspätung der Auslieferung mit Beschädigung oder teilweisem Verlust des Reisegepäcks wird eine höhere Zahlung als bei gänzlichem Verlust des Reisegepäcks nicht geleistet.

§ 36. Höhe der Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung. Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn.

(1) Hat der Absender das Interesse an der Lieferung angegeben (§ 28 Abs. 4), so kann der Berechtigte im Falle der Entschädigungspflicht der Eisenbahn beanspruchen

- a) bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung des Reisegepäcks
 1. die Beträge gemäß § 34 Abs. 1 und 2, außerdem
 2. den Ersatz des nachgewiesenen weiteren Schadens bis zu Höhe des Interesses an der Lieferung;
- b) bei verspäteter Auslieferung

1. wenn der Berechtigte nicht nachweist, daß ihm ein Schaden aus der verspäteten Auslieferung erwachsen ist, für jedes Kilogramm des Rohgewichtes des verspätet ausgelieferten Reisegepäcks für je angefangene vierundzwanzig Stunden seit der Abforderung eine Pauschalvergütung in der Höhe des Doppelten des gemäß § 35 Abs. 1 zu zahlenden Betrages, jedoch nicht mehr als den Betrag des Interesses an der Lieferung; angefangene vierundzwanzig Stunden werden als voll gerechnet;

2. wenn der Berechtigte nachweist, daß ihm hieraus ein Schaden erwachsen ist, eine Entschädigung bis zur Höhe des Interesses an der Lieferung.

(2) Wenn der Berechtigte nachweist, daß ihm neben einem Schaden durch verspätete Auslieferung ein von der Eisenbahn zu vertretender Schaden aus teilweisem Verlust oder aus Beschädigung erwachsen ist, kann er im Falle der Entschädigungspflicht der Eisenbahn beanspruchen

a) die Beträge gemäß § 34 Abs. 1 oder 2 sowie § 35, außerdem

b) den Betrag des gesamten nachgewiesenen weiteren Schadens, einschließlich des durch die verspätete Auslieferung erwachsenen, bis zur Höhe des angegebenen Interesses an der Lieferung.

(3) Ist der angegebene Betrag des Interesses an der Lieferung geringer als der gemäß § 35 Abs. 1 zu berechnende Betrag, so kann der Berechtigte den zu berechnenden Betrag beanspruchen.

(4) In den Fällen, in denen der gänzliche oder teilweise Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Auslieferung des Reisegepäcks auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen sind, ist die Eisenbahn verpflichtet, den nachgewiesenen vollen Schaden zu ersetzen.

IV. Gepäckträger. Aufbewahrung von Gepäck.

§ 37. Gepäckträger.

(1) Bestellt die Eisenbahn in Bahnhöfen, in denen sie es für notwendig erachtet, Gepäckträger, so müssen diese auf Verlangen der Reisenden das Reise- und Handgepäck nach den von den Reisenden bezeichneten Stellen bringen; nach Stellen außerhalb des Bahnhofbereiches wird jedoch Gepäck von den Gepäckträgern nur dann gebracht, wenn dies nach den für den Bahnhof geltenden gesetzlichen Bestimmungen zulässig ist.

(2) Die Gepäckträger müssen durch ein Dienstabzeichen als solche erkennbar sein und den von der Eisenbahn genehmigten Trägertarif bei sich tragen. Auf Verlangen müssen sie den Reisenden in diesen Tarif Einsicht nehmen lassen. Der Gepäckträger muß dem Reisenden bei Übernahme des Gepäcks eine mit seiner Nummer versehene Marke übergeben; auf Verlangen des Reisenden muß er ihm die Anzahl der übernommenen Gepäckstücke bestätigen.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Trägertarif an den Annahme- und Ausgabestellen für Reisegepäck und an den Stellen der Gepäckaufbewahrung auszuhängen.

(4) Für Reise- und Handgepäck, das den von der Eisenbahn bestellten Gepäckträgern übergeben wurde, haftet die Eisenbahn wie für das ihr zur Beförderung übergebene Reisegepäck.

§ 38. Aufbewahrung von Gepäck.

(1) Die Eisenbahn richtet in Bahnhöfen, in denen sie es für notwendig erachtet, Aufbewahrungsstellen für Reise- und Handgepäck ein. Soweit im folgenden nichts anderes bestimmt ist, ist die Eisenbahn verpflichtet, die Bedingungen festzusetzen, unter denen eine Aufbewahrung stattfindet, und diese Bedingungen sowie das von ihr für die Aufbewahrung festgesetzte Entgelt durch Aushang bekanntzumachen.

(2) Die Eisenbahn haftet für dieses Gepäck als Verwahrer. Sie ist berechtigt, in den für die Aufbewahrung festgesetzten Bedingungen die Haftung auf einen Höchstbetrag zu beschränken.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Übernahme des Gepäcks zur Aufbewahrung zu bescheinigen.

(4) Zur Aufbewahrung von Gepäck, das nicht oder nur mangelhaft verpackt oder das offensichtlich beschädigt ist, ist die Eisenbahn nicht verpflichtet. Nimmt sie solches Gepäck an, so ist sie berechtigt, in der Bescheinigung den Zustand des Gepäcks zu vermerken. Die Annahme der Bescheinigung mit dem Vermerk gilt als Anerkennung dieses Zustandes durch den Hinterleger.

(5) Die Eisenbahn haftet nicht für Gegenstände, die in unverpackt oder mangelhaft verpackt zur Aufbewahrung übergebenen Kleidungsstücken, Reisedecken oder dergleichen enthalten sind.

(6) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das zur Aufbewahrung übernommene Gepäck innerhalb der durch Aushang bekanntzugebenden Dienststunden der Aufbewahrungsstelle gegen Rückgabe der Bescheinigung und Bezahlung des Entgeltes für die Aufbewahrung auszufolgen. § 30 Abs. 1 und 5 gilt sinngemäß.

(7) Wird das aufbewahrte Gepäck nicht binnen der in den Aufbewahrungsbedingungen festgesetzten Aufbewahrungsfrist abgeholt, so gilt § 31 Abs. 3 und 4 sinngemäß.

V. Beförderung von Expressgut.

§ 39. Beförderungsbedingungen. Angabe des Interesses an der Lieferung. Nachnahme. Zoll- und sonstige Rechtsvorschriften. Abschluß des Beförderungsvertrages. Nachträgliche Verfügen.

(1) Die Eisenbahn nimmt zur Beförderung als Expressgut nur Güter an, die sich nach ihrer Beurteilung zur Beförderung in den Gepäckwagen der dem Personenverkehr dienenden Züge eignen, wenn die Abfertigungsbefugnisse des Versand- und Bestimmungsbahnhofes diese Beförderungsart zulassen und Beförderungspreise für die Bahnhofverbindung im Tarif vorgesehen sind. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, unter welchen Bedingungen auch

andere Güter zur Beförderung als Expressgut angenommen werden.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, unter welchen Bedingungen lebende Tiere in einer die Sicherheit gewährleistenden Verpackung zur Beförderung als Expressgut angenommen werden.

(3) Die im § 56 Abs. 1 dieses Bundesgesetzes genannten Gegenstände und Stoffe sind von der Beförderung als Expressgut ausgeschlossen. Die gemäß § 56 Abs. 2 lit. a nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände und Stoffe werden als Expressgut nur befördert, wenn ihre Beförderung als Eilstückgut zugelassen ist; für ihre Beförderung als Expressgut gelten die gemäß § 56 Abs. 2 lit. a festgesetzten Beförderungsbedingungen für Eilstückgut sinngemäß. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif noch andere Güter von der Beförderung als Expressgut auszuschließen oder nur unter bestimmten Bedingungen zu dieser Beförderung zuzulassen; sie ist ferner berechtigt, im Tarif auch die Menge, den Umfang und das Gewicht der zur Beförderung als Expressgut zugelassenen Gegenstände zu beschränken und für bestimmte Gegenstände Einheitsgewichte festzusetzen.

(4) Der Absender ist verpflichtet, dem als Expressgut zu befördernden Gut einen Expressgutschein beizugeben. Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe setzt durch Verordnung das Muster des Expressgutscheines sowie die näheren Bestimmungen über seine Beschaffenheit und Verwendung fest.

(5) Der Absender ist verpflichtet, auf den Expressgutstücken Namen und Anschrift (Wohnort, Wohnung) des Empfängers haltbar anzubringen und den Namen des Versand- und des Bestimmungsbahnhofes anzugeben. Die Eisenbahn ist berechtigt, Expressgutstücke ohne diese Angaben zurückzuweisen. Der Absender ist verpflichtet, alte Beklebezettel, Namens- oder andere Aufschriften, die sich auf frühere Beförderungen beziehen oder irreführend sein könnten, zu entfernen oder unleserlich zu machen.

(6) Der Absender ist berechtigt, bei der Aufgabe des Expressgutes den Betrag des Wertes, den er der rechtzeitigen Ablieferung des unversehrten Expressgutes beimißt — Interesse an der Lieferung — anzugeben. Er ist verpflichtet, den Betrag des Interesses an der Lieferung an der hierfür vorgesehenen Stelle des Expressgutscheines in Buchstaben einzutragen. Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Sicherung des Interesses an der Lieferung das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuhoben, das für angefangene zehn Tarifkilometer ein Zehntausendstel des angegebenen Betrages des Interesses an der Lieferung nicht übersteigen darf. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif einen Mindestbetrag des Entgeltes festzusetzen.

(7) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, unter welchen Bedingungen der Absender die Expressgutsendung mit einer Nachnahme oder einem Barvorschuß belasten kann.

(8) Expressgut ist innerhalb der durch Aushang bekanntzugebenden Dienststunden bei den Abfertigungsstellen für Expressgut aufzugeben. § 65 Abs. 9 gilt sinngemäß.

(9) Der Absender ist verpflichtet, Gegenstände, die ihrer Natur nach zum Schutze gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung oder zur Verhütung einer Beschädigung von Personen, Betriebsmitteln oder anderen Gütern einer Verpackung bedürfen, sicher und dauerhaft zu verpacken. Hat der Absender dies unterlassen, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Annahme abzulehnen oder zu verlangen, daß der Absender im Expressgutschein das Fehlen oder die Mängel der Verpackung anerkennt.

(10) Nimmt die Eisenbahn ein Gut zur Beförderung als Expressgut an, das offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweist, so ist sie berechtigt, zu verlangen, daß der Absender den Zustand des Gutes im Expressgutschein besonders bescheinigt.

(11) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Gewicht bei der Annahme des Gutes ohne Anrechnung eines besonderen Entgeltes festzustellen. Dem Absender oder dessen Beauftragten steht es frei, dieser Feststellung beizuwohnen. Die Verpflichtung zur Feststellung des Gewichtes entfällt, wenn nach dem Tarif die Expressgutfracht nach Einheitsgewichten berechnet wird.

(12) Soweit die Eisenbahn im Tarif andere Bestimmungen nicht vorsieht, gilt für die Erfüllung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften § 67 sinngemäß.

(13) Der Beförderungsvertrag ist abgeschlossen, sobald die Abfertigungsstelle das Gut mit dem Expressgutschein zur Beförderung als Expressgut angenommen hat. Die Eisenbahn ist verpflichtet, nach vollständiger Auflieferung des Expressgutes und nach Entrichtung der gemäß § 41 vorauszahlenden Beträge den Tagesstempel der Abfertigungsstelle, aus dem die Stunde der Annahme ersichtlich sein muß, dem Expressgutschein als Zeichen der Annahme von Gut und Expressgutschein aufzudrücken. Der abgestempelte Expressgutschein dient als Beweis für den Beförderungsvertrag.

(14) Die Eisenbahn ist verpflichtet, in einer von ihr zu bestimmenden Form die Annahme des Expressgutes dem Absender auf Verlangen zu bescheinigen; dieser Bescheinigung kommt nicht die Bedeutung des Expressgutscheines zu.

(15) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, unter welchen Bedingungen der Absender den Beförderungsvertrag durch nachträgliche Verfügung abändern kann.

§ 40. Haftung für die Angaben im Expressgutschein. Prüfung der Sendung. Frachtzuschläge.

(1) Der Absender haftet für die Richtigkeit seiner Angaben und Erklärungen im Expressgutschein. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, daß seine Angaben oder Erklärungen unrichtig, ungenau, unvollständig oder unzulässig oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle eingetragen sind.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, nachzuprüfen, ob das Gut mit den Angaben im Expressgutschein übereinstimmt und ob die Sicherheitsvorschriften für die gemäß § 56 Abs. 2 lit. a nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände und Stoffe eingehalten sind.

(3) Bei unrichtigen, ungenauen oder unvollständigen Angaben oder Erklärungen, die zur Folge haben können, daß Gegenstände und Stoffe angenommen werden, die gemäß § 56 Abs. 1 lit. d von der Beförderung ausgeschlossen sind, oder daß für die Sendung eine niedrigere als die tarifmäßige Fracht berechnet wird, ist ein Frachtzuschlag zu zahlen; das gleiche gilt bei Nichtbeachtung der Sicherheitsvorschriften für die gemäß § 56 Abs. 2 lit. a nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände und Stoffe. Für die Berechnung des Frachtzuschlages gilt § 62 sinngemäß.

§ 41. Zahlung der Kosten.

(1) Der Absender ist verpflichtet, die Kosten (Expressgutfracht, Nebengebühren und sonstige, von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung erwachsende Kosten), die vom Versandbahnhof in Rechnung gestellt werden können, bei der Aufgabe zu zahlen, wenn die Eisenbahn im Tarif nichts anderes bestimmt. Der Empfänger ist verpflichtet, die übrigen Kosten zu zahlen.

(2) Sind die Kosten unrichtig oder nicht eingehoben worden, so ist der Absender verpflichtet, zu wenig gezahlte Beträge nachzuzahlen, wenn das Gut vom Empfänger nicht angenommen worden ist. Hat der Empfänger das Gut angenommen, so ist er verpflichtet, die Kosten nachzuzahlen, zu deren Zahlung der Absender gemäß Abs. 1 nicht verpflichtet war; zur Nachzahlung der übrigen Kosten ist der Absender verpflichtet.

§ 42. Beförderung.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Expressgut mit dem nächsten, die schnellste Beförderung des Gutes nach dem Bestimmungsbahnhof gewährleistenden Zuge zu befördern. Hat der Absender bei der Aufgabe einen bestimmten Zug angegeben, der der Beförderung von Expressgut dient, und ist das Gut rechtzeitig aufgegeben worden, so ist die Eisenbahn verpflichtet, das Expressgut mit diesem Zuge zu befördern. Die Eisenbahn ist berechtigt, bei einzelnen Zügen und Zuggat-

tungen die Beförderung von Expressgut auszuschließen oder nur beschränkt zuzulassen; sie ist verpflichtet, Verfügungen dieser Art durch Aushang bei den Abfertigungsstellen für Expressgut bekanntzumachen.

(2) Muß das Expressgut unterwegs auf einen anderen Zug übergehen, so ist die Eisenbahn zur Weiterbeförderung des Expressgutes mit dem Anschlußzug nur unter der Voraussetzung verpflichtet, daß dieser Zug der Expressgutbeförderung dient und die Umladung bis zu seiner Abfahrt möglich ist.

§ 43. Ablieferung. Abforderung. Benachrichtigung. Zuführung.

(1) Der Empfänger ist berechtigt, im Bestimmungsbahnhof die Ablieferung des Expressgutes bei der Abgabestelle zu verlangen, sobald nach Ankunft des Zuges, mit dem das Expressgut zu befördern war, die zur Bereitstellung und gegebenenfalls zur zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist (Abforderung).

(2) Wird das Expressgut vom Empfänger nicht innerhalb von zwei Stunden nach Ablauf der für die Abforderung gemäß Abs. 1 vorgesehenen Zeit abgeholt, so ist die Eisenbahn verpflichtet, den Empfänger von der Ankunft des Gutes innerhalb der für Eilgut gemäß § 81 vorgesehenen Frist zu benachrichtigen. Die Eisenbahn ist jedoch berechtigt, das Gut ohne Benachrichtigung (§ 78 Abs. 4) dem Empfänger im Ortsbereich des Bestimmungsbahnhofes oder nach benachbarten Orten gegen ein im Tarif festgesetztes Entgelt in seine Wohnung oder Geschäftsstelle zuzuführen. Die Eisenbahn besorgt die Zuführung selbst oder durch von ihr bestellte Unternehmer. Bei der Berechnung der Zeit für die Abholung bleiben die in die Zeit von achtzehn Uhr bis acht Uhr des folgenden Tages fallenden Stunden außer Betracht. Benachrichtigung und Zuführung unterbleiben, wenn der Absender die Erklärung „bahnlagernd“ im Expressgutschein eingetragen hat.

§ 44. Feststellung des Tatbestandes. Haftung der Eisenbahn.

(1) Für die Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung von Expressgut gelten die Bestimmungen des § 84 sinngemäß.

(2) Für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für die Beschädigung von Expressgut haftet die Eisenbahn nach den Bestimmungen der §§ 85 bis 87, 89 und 92 bis 94 sinngemäß. Für verspätete Ablieferung haftet die Eisenbahn nach den Bestimmungen der §§ 35 und 36 sinngemäß.

§ 45. Allgemeine Bestimmungen.

Soweit im vorstehenden besondere Bestimmungen nicht getroffen sind, gelten für die Beförderung von Expressgut die Bestimmungen für

die Beförderung von Gütern gemäß Abschnitt VIII sinngemäß.

VI. Beförderung von Leichen.

§ 46. Annahme zur Beförderung. Verladung. Zahlung der Kosten.

(1) Die Eisenbahn nimmt eine Leiche nur gegen Übergabe des von der zuständigen Behörde ausgestellten Leichenpasses zur Beförderung an. Der Leichenpaß wird von der Eisenbahn bei der Ablieferung der Leiche dem Empfänger übergeben.

(2) Die Eisenbahn befördert Leichen als Eilgut; sie ist berechtigt, im Tarif auch die Annahme zur Beförderung als Expressgut vorzusehen.

(3) Eine Leichensendung muß im Versandbahnhof mindestens zwölf Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet werden, mit dem sie befördert werden soll.

(4) Jede Leiche muß in einem widerstandsfähigen, vollständig abgedichteten Sarg verschlossen und dieser in einem Holzbehälter so fest eingesetzt sein, daß er sich darin nicht verschieben kann.

(5) Der Absender ist verpflichtet, das Verladen der Leiche zu besorgen.

(6) Leichensendungen dürfen nicht mit Nachnahmen oder Barvorschüssen belastet werden.

(7) Der Absender ist verpflichtet, die Kosten der Beförderung bei der Aufgabe der Leiche zu zahlen.

(8) Die Frachtbriefe zu Leichensendungen dürfen nicht die Angabe „bahnlagernd“ enthalten. Leichen werden von der Eisenbahn weder zur Einlagerung noch zur Aufbewahrung angenommen.

§ 47. Beförderung. Begleitung.

(1) Leichen müssen in gedeckten Wagen befördert werden. Die Eisenbahn bestimmt im Tarif, unter welchen Bedingungen Gegenstände, die zur Leiche gehören, in dem Wagen, in dem die Leiche verladen ist, mitbefördert werden; im Frachtbrief dürfen diese Gegenstände nicht angeführt werden. Für solche Gegenstände haftet die Eisenbahn nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit. Gegenstände, die nicht zur Leiche gehören, dürfen der Leichensendung nicht beigegeben werden. Die Eisenbahn ist berechtigt, zu verlangen, daß mehrere Leichen, die gleichzeitig in einem Versandbahnhof aufgeliefert werden, zusammen in einen Wagen verladen werden. Leichen, die in geschlossenen Straßenfahrzeugen aufgeliefert werden, dürfen in offenen Wagen befördert werden.

(2) Der Absender ist verpflichtet, der Leichensendung einen Begleiter beizugeben, der denselben Zug benutzen muß, mit dem die Leiche be-

fördert wird. Für den Begleiter wird der im Tarif festgesetzte Beförderungspreis eingehoben. Begleitung ist jedoch nicht erforderlich, wenn der Absender beim Versandbahnhof die schriftliche oder telegraphische Erklärung des Empfängers hinterlegt, daß dieser die Leichensendung sofort nach Empfang der Nachricht von ihrem Eintreffen abnehmen werde. Für Leichensendungen an Beerdigungs- oder Feuerbestattungsanstalten ist diese Erklärung nicht erforderlich.

§ 48. Benachrichtigung. Ablieferung. Abnahme. Ausladung.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfänger auf seine Kosten von der Ankunft einer unbegleiteten Leichensendung im Bestimmungsbahnhof ohne Verzug durch Telegramm, Fernsprecher oder Boten zu benachrichtigen. Bei begleiteten Leichensendungen unterbleibt die Benachrichtigung; dem Begleiter obliegt es, für die Verständigung des Empfängers und für die Abnahme der Leichensendung durch den Empfänger zu sorgen.

(2) Der Empfänger ist berechtigt, die Ablieferung der Leichensendung nach Ankunft des Zuges, mit dem sie befördert wurde, zu verlangen, sobald die zur Bereitstellung und gegebenenfalls zur zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist.

(3) Der Empfänger ist verpflichtet, eine begleitete Leichensendung innerhalb sechs Stunden nach ihrer Bereitstellung, eine unbegleitete Leichensendung innerhalb sechs Stunden von dem Zeitpunkt an, in dem die Benachrichtigung als bewirkt gilt, abzunehmen und auszuladen. Bei der Berechnung der Fristen bleiben die in die Zeit von achtzehn Uhr bis acht Uhr des folgenden Tages fallenden Stunden außer Betracht. Die Eisenbahn ist berechtigt, bei Überschreitung der Abnahmefrist das im Tarif festgesetzte Wagenstandgeld einzuheben; sie ist in diesem Falle berechtigt, die Leiche auf Gefahr und Kosten des Empfängers auszuladen und der zuständigen Verwaltungsbehörde zu übergeben.

§ 49. Weitere Bestimmungen.

(1) Für Leichen, die von Verwaltungs- und Gerichtsbehörden, Strafanstalten, Krankenanstalten oder dergleichen an medizinische Universitätsinstitute gesendet oder von diesen weitergesendet werden, ist die Beibringung eines Leichenpasses und die Begleitung nicht erforderlich. Solche Leichen dürfen auch in widerstandsfähigen, vollständig abgedichteten Behältnissen verschlossen aufgeliefert werden. Die Eisenbahn ist berechtigt, solche Leichensendungen in offenen Wagen zu befördern. Güter von fester Beschaffenheit (Holz, Metalle oder dergleichen) oder in fester Verpackung (Kisten, Fässer oder dergleichen) dürfen

solchen Leichensendungen beigeladen werden, wobei Vorsorge zu treffen ist, daß die Leichenbehältnisse nicht beschädigt werden. Von der Beiladung sind aber ausgeschlossen: Nahrungs- und Genußmittel sowie deren Rohstoffe, ferner explosionsgefährliche, selbstentzündliche, entzündbare und ätzende Gegenstände und Stoffe.

(2) Im übrigen gelten für die Beförderung von Leichen die Bestimmungen für die Beförderung von Gütern gemäß Abschnitt VIII sinngemäß.

VII. Beförderung von lebenden Tieren.

§ 50. Annahme zur Beförderung, Verladung, Begleitung, Zahlung der Kosten.

(1) Lebende Tiere werden von der Eisenbahn zur Beförderung als Frachtgut oder zur Beförderung als Eilgut angenommen. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, unter welchen Bedingungen lebende Tiere zur Beförderung auch als Expresgut angenommen werden. Mit Frachtbriefen zu Sendungen lebender Tiere dürfen andere Güter nicht aufgegeben werden. Begleiteten Tiersendungen können jedoch der dem Verbrauch während der Beförderung entsprechende Futtermittel, die zur Wartung der Tiere notwendigen Geräte, das Geschirr der Tiere und das Handgepäck der Tierbegleiter beigegeben werden. Die Eisenbahn ist verpflichtet, diese Gegenstände unentgeltlich zu befördern; für solche Gegenstände haftet die Eisenbahn nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit. Im Frachtbrief dürfen diese Gegenstände nicht angeführt werden.

(2) Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, an Sonn- und Feiertagen lebende Tiere zur Beförderung als Frachtgut anzunehmen; sie ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, daß lebende Tiere auch zur Beförderung als Eilgut an Sonn- und Feiertagen nicht angenommen werden. Die Eisenbahn nimmt jedoch lebende Tiere von und nach Viehmärkten, Viehausstellungen, sportlichen oder öffentlichen Veranstaltungen sowie aus tierseuchenpolizeilichen Rücksichten auch an Sonn- und Feiertagen während der für Werktage geltenden Dienststunden der Güterabfertigungsstelle zur Beförderung als Frachtgut oder zur Beförderung als Eilgut an; die Eisenbahn ist berechtigt, das im Tarif hierfür festgesetzte Entgelt einzuheben. Der Absender ist aber verpflichtet, solche Sendungen mindestens vierundzwanzig Stunden vor ihrer Aufgabe im Versandbahnhof anzumelden. Wenn die Eisenbahn lebende Tiere an Werktagen außerhalb der Dienststunden der Güterabfertigungsstelle oder in anderen als den vorgenannten Fällen an Sonn- und Feiertagen zur Beförderung annimmt, ist sie berechtigt, das im Tarif hierfür festgesetzte Entgelt einzuheben.

(3) Die Eisenbahn nimmt kranke oder gebrechliche Tiere zur Beförderung an, wenn die Beför-

derung von einem Tierarzt für zulässig erklärt wird; äußerlich verletzte Tiere nimmt die Eisenbahn zur Beförderung nur an, wenn der Absender die Verletzung der Tiere im Frachtbrief anerkennt.

(4) Zur Beförderung gefährlicher Tiere ist die Eisenbahn nur verpflichtet, wenn die von ihr aus Gründen der Sicherheit gestellten Bedingungen erfüllt werden.

(5) Sofern die Eisenbahn im Tarif nichts anderes bestimmt, ist der Absender verpflichtet, das Verladen der Tiere, ihre sichere und vorschriftsmäßige Unterbringung im Wagen zu besorgen sowie die erforderlichen Befestigungsmittel beizustellen. Er ist ferner verpflichtet, die nach den tierseuchenpolizeilichen Vorschriften erforderlichen Begleitpapiere im Frachtbrief einzeln und genau zu bezeichnen und sie diesem beizugeben.

(6) Der Absender ist verpflichtet, die Tiere so rechtzeitig aufzuliefern, daß sie mit dem für ihre Beförderung bestimmten Zuge abbefördert werden können.

(7) Der Absender ist verpflichtet, Tieren, die ohne eine die Sicherheit gewährleistende Verpackung aufgegeben werden, Begleitung beizugeben. Die Eisenbahn ist jedoch berechtigt, auf die Begleitung zur Gänze oder auf Teilstrecken zu verzichten, wenn der Absender diesen Verzicht im Frachtbrief beantragt hat. Die Beschränkung der Haftung gemäß § 85 Abs. 3 lit. g wird nicht geändert, wenn die Eisenbahn auf die Begleitung verzichtet. Der Absender ist verpflichtet, im Falle einer Begleitung im Frachtbrief die Anzahl der Begleiter anzugeben. Falls er mit Zustimmung der Eisenbahn für mehrere Sendungen lebender Tiere nur einen Begleiter beigeibt, ist er verpflichtet, in jedem Frachtbrief für diese Sendungen die Begleitung zu vermerken. Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Begleiter den im Tarif festgesetzten Beförderungspreis einzuheben.

(8) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, unter welchen Bedingungen einer Sendung lebender Tiere unterwegs Tiere zugeladen oder von einer solchen Sendung ausgeladen werden dürfen.

(9) Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Tiere, die nicht sofort befördert werden können, in Verwahrung zu nehmen.

(10) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, daß die Kosten für die Beförderung lebender Tiere voranzuzahlen sind.

§ 51. Beförderung. Nachträgliche Verfügungen und Anweisungen des Absenders.

(1) Der Absender ist berechtigt, den Beförderungsweg im Frachtbrief vorzuschreiben. Die Eisenbahn ist verpflichtet, dieser Vorschreibung, die Fälle der §§ 65 Abs. 1 und 76 Abs. 1 angenommen, zu entsprechen. Die Eisenbahn ist berechtigt, Kosten (§ 70) und Lieferfrist (§ 77)

für die Beförderung über diesen Weg zu berechnen.

(2) Dem Begleiter obliegt die Wartung der Tiere während der Beförderung. Der Absender ist berechtigt, im Frachtbrief zu erklären, daß der Begleiter befugt sein soll, unterwegs oder im Bestimmungsbahnhof etwa notwendig werdende Anweisungen an seiner Stelle zu treffen. Der Begleiter ist in diesem Falle verpflichtet, seine Anweisungen im Frachtbrief zu vermerken. Der Begleiter ist jedoch zur Anweisung, die Sendung in einem anderen Bestimmungsbahnhof oder an einen anderen Empfänger abzuliefern, nur dann berechtigt, wenn er das Frachtbriefdoppel vorlegt und auch in diesem die Änderung einträgt.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Begleiter auf Verlangen einen Platz im Dienstwagen oder in einem Personenwagen anzuweisen, wenn diese Wagen im Zuge mitgeführt werden. Wenn jedoch zum Schutze der Tiere oder zur Abwendung von Betriebsgefahren nach Beurteilung der Eisenbahn die Gegenwart des Begleiters im Wagen, in dem die Tiere befördert werden, notwendig ist, muß sich der Begleiter auf Verlangen der Eisenbahn darin aufhalten.

(4) Werden Tiere unterwegs verletzt oder krank, so ist die Eisenbahn berechtigt, ein tierärztliches Gutachten darüber einzuholen, ob die Tiere ohne Schaden für ihre Gesundheit weiterbefördert werden können oder ob sie in Pflege gegeben oder sofort getötet werden müssen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Absender von den getroffenen Maßnahmen unverzüglich zu benachrichtigen und um Anweisung zu ersuchen, falls nicht der Begleiter gemäß Abs. 2 hiezu ermächtigt ist. Trifft der Absender oder der hiezu ermächtigte Begleiter nicht binnen angemessener Frist eine Anweisung oder kann die Anweisung wegen Dringlichkeit der Maßnahmen nicht abgewartet werden, so handelt die Eisenbahn so, wie es ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheint und teilt ihm die getroffenen Maßnahmen mit. Der Verfügungsberechtigte ist verpflichtet, die Kosten für das Gutachten, für die Verpflegung oder die Tötung der Tiere sowie sonstige Auslagen zu tragen.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, daß bei begleiteten Sendungen nachträgliche Verfügungen oder Anweisungen des Absenders anstatt an den Versandbahnhof unmittelbar an einen Unterwegsbahnhof oder an den Bestimmungsbahnhof erteilt und auch über Teile der Sendungen getroffen werden können.

§ 52. Bereitstellung. Benachrichtigung. Ablieferung. Ausladung. Abnahme.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Sendungen von lebenden Tieren nach ihrer Ankunft im Bestimmungsbahnhof unverzüglich zur Abnahme bereitzustellen. Auf Verlangen des Empfängers ist

sie verpflichtet, solche Tiersendungen, wenn es die Betriebsverhältnisse gestatten, auch außerhalb der Dienststunden der Güterabfertigungsstellen zur Abnahme bereitzustellen. Die Eisenbahn ist berechtigt, das im Tarif hierfür festgesetzte Entgelt einzuheben.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfänger von der Ankunft einer Sendung lebender Tiere sobald wie möglich, jedenfalls aber innerhalb der für Eilgut gemäß § 81 festgesetzten Frist zu benachrichtigen.

(3) Der Empfänger ist berechtigt, nach Ankunft einer Sendung lebender Tiere im Bestimmungsbahnhof von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung der Sendung zu verlangen.

(4) Sofern die Eisenbahn im Tarif nichts anderes bestimmt, ist der Empfänger verpflichtet, das Ausladen der Tiere zu besorgen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die näheren Bestimmungen über die Frist für die Abnahme im Tarif festzusetzen. Werden die Tiere nicht innerhalb der Abnahmefrist abgenommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Tiere auf Gefahr und Kosten des Verfügungsberechtigten in Pflege zu geben oder ihren ferneren Aufenthalt im Wagen oder im Bahnhof gegen Zahlung des im Tarif hierfür festgesetzten Entgeltes zu gestatten.

§ 53. Lieferfrist.

(1) Für die Beförderung lebender Tiere, die ohne eine die Sicherheit gewährleistende Verpackung aufgegeben werden, gelten, sofern im Tarif nicht kürzere Fristen vorgesehen sind, die im § 77 angegebenen Lieferfristen, gekürzt um die Hälfte der nach der Beförderungsart in Betracht kommenden Abfertigungsfrist; wenn der auf die Aufgabe folgende Tag ein Sonn- oder Feiertag ist, beginnt die Lieferfrist für nachmittags aufgebene Sendungen dieser Art gleichwohl um null Uhr des der Annahme folgenden Tages.

(2) Für die Beförderung lebender Tiere, die in einer die Sicherheit gewährleistenden Verpackung aufgegeben werden, gelten die Lieferfristen gemäß § 77.

(3) Der Lauf der Lieferfristen gemäß Abs. 1 und 2 ruht außer in den Fällen des § 77 Abs. 7 auch für die Dauer eines durch die Wartung der Tiere, durch die Ladetätigkeit gemäß § 50 Abs. 8 sowie eines im Falle des § 51 Abs. 4 verursachten Aufenthaltes.

§ 54. Weitere Bestimmungen.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Eisenbahnwagen, in denen lebende Tiere befördert wurden, entsprechend den gesetzlichen oder verwaltungsbehördlichen Vorschriften zu reinigen oder zu untersuchen. Sie ist berechtigt, das im Tarif hierfür festgesetzte Entgelt einzuheben.

(2) Im übrigen gelten für die Beförderung von lebenden Tieren die Bestimmungen für die Beförderung von Gütern gemäß Abschnitt VIII sinngemäß; doch kann an Stelle der Übergabe des Gutes an einen Spediteur oder an ein öffentliches Lagerhaus bei lebenden Tieren die Übergabe an eine andere Person treten, bei deren Auswahl die Eisenbahn für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes haftet.

VIII. Beförderung von Gütern.

§ 55. Durchgehende Beförderung. Sonderzüge.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Güter zur durchgehenden Beförderung von allen Bahnhöfen nach allen Bahnhöfen nach Maßgabe ihrer Abfertigungsbefugnisse anzunehmen.

(2) Die Eisenbahn bestimmt im Tarif, unter welchen Bedingungen sie Sonderzüge zur Beförderung von Gütern führt.

§ 56. Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände und Stoffe.

(1) Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

- a) Gegenstände, die dem Postzwang unterliegen;
- b) Gegenstände und Stoffe, deren Beförderung verboten ist;
- c) Gegenstände, die sich wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit im Hinblick auf die Anlagen oder die Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen zur Beförderung nicht eignen;
- d) vorbehaltlich der in der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung angegebenen Ausnahmen:
 - A. Explosionsgefährliche Gegenstände, nämlich:
 - a) Spreng- und Schießmittel;
 - b) Munition;
 - c) Zündwaren und Feuerwerkskörper;
 - d) verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase;
 - e) Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln.
 - B. Selbstentzündliche Stoffe.
 - C. Ekelerregende oder ansteckungsgefährliche Stoffe.

(2) Bedingungsweise sind zur Beförderung zugelassen:

- a) Die in der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung bezeichneten Gegenstände und Stoffe unter den dort angegebenen Bedingungen;

b) Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung im Hinblick auf die Anlagen oder die Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen nach dem Dafürhalten der Versandbahn außergewöhnliche Schwierigkeiten verursacht. Die Eisenbahn ist berechtigt, die Beförderung solcher Gegenstände von besonderen Bedingungen abhängig zu machen;

c) Eisenbahnfahrzeuge, die, auf ihren Rädern laufend, befördert werden sollen, unter der Bedingung, daß die Eisenbahn die Lauffähigkeit feststellt. Lokomotiven, Tender und Triebwagen müssen überdies von einem sachkundigen Beauftragten des Absenders begleitet sein, der sie auch zu schmieren hat.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau durch Verordnung bestimmte, gemäß Abs. 1 lit. d von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände und Stoffe zur Beförderung zulassen oder für die gemäß Abs. 2 lit. a bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände und Stoffe leichtere Bedingungen zugestehen, als sie gemäß Abs. 2 lit. a festgesetzt sind.

§ 57. Allgemeine Bestimmungen über Form und Verwendung des Frachtbriefes.

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe setzt durch Verordnung die Muster der Frachtbriefe für Frachtgut und für Eilgut sowie die näheren Bestimmungen über Beschaffenheit und Verwendung der Frachtbriefe fest.

(2) Die Frachtbriefe müssen zum Nachweis, daß sie den Vorschriften entsprechen, den Prüfungstempel einer inländischen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn tragen. Die näheren Bestimmungen enthält die Verordnung gemäß Abs. 1. Die Eisenbahnen sind berechtigt, für den Aufdruck des Prüfungstempels das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuheben.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Bezug von Frachtbriefen bei den Güterabfertigungsstellen zu ermöglichen. Sie ist berechtigt, den Preis der Frachtbriefe im Tarif festzusetzen.

(4) Die Eintragungen des Absenders im Frachtbrief müssen in deutscher Sprache und deutlich mit unauslöschbarer Schrift geschrieben sein. Die Eintragungen dürfen auch durch Druck oder Stempel oder mit Schreibmaschine vorgenommen werden. Für Vermerke gemäß § 58 Abs. 5 sind auch fremde Sprachen zulässig.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, Frachtbriefe mit abgeänderten, radierten oder überklebten Eintragungen zurückzuweisen. Durchstreichun-

gen der Eintragungen des Absenders sind nur zulässig, wenn er sie mit seiner Unterschrift anerkennt; ist die Zahl der Stücke oder die Gewichtsangabe durchgestrichen, so ist der Absender verpflichtet, außerdem die richtigen Angaben in Buchstaben zu wiederholen.

(6) Der Absender ist verpflichtet, dem Gute bei der Aufgabe einen Frachtbrief beizugeben. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Ausnahmen zuzulassen. Die Wahl des Frachtbriefes zeigt an, ob das Gut als Frachtgut oder als Eilgut zu befördern ist.

(7) Ein Frachtbrief darf nur die Ladung eines einzigen Wagens umfassen, sofern die Eisenbahn im Tarif nichts anderes bestimmt.

(8) Mit einem und demselben Frachtbrief dürfen nicht aufgegeben werden

- a) Güter, die nach ihrer Beschaffenheit nicht ohne Nachteil zusammengeladen werden können;
- b) Güter, durch deren Zusammenladung Zoll- oder sonstige Rechtsvorschriften verletzt würden;
- c) Güter, die von der Eisenbahn zu verladen sind, mit Gütern, die der Absender zu verladen hat;
- d) bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände und Stoffe, wenn sie nach der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung miteinander oder mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden dürfen.

§ 58. Inhalt des Frachtbriefes.

(1) Der Frachtbrief muß folgende Angaben enthalten:

- a) Ort und Tag der Ausstellung;
- b) die tarifmäßige Bezeichnung des Bahnhofes, nach welchem das Gut befördert werden soll (Bestimmungsbahnhof);
- c) den Namen und die Anschrift des Empfängers. Der Anschrift soll womöglich die Fernsprechnummer des Empfängers beigefügt werden. Als Empfänger darf nur eine Einzelperson, Firma, juristische Person oder öffentliche Dienststelle angegeben werden. Anschriften, die den Namen des Empfängers nicht bezeichnen, wie „An Order von ...“ oder „An den Inhaber des Frachtbriefdoppels“ sind unzulässig;
- d) die Benennung des Gutes, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine dem Tarif entsprechende Angabe (vergleiche jedoch § 60 Abs. 4 und 5).

Der Absender ist verpflichtet, die Güter wie folgt zu benennen: Die gemäß § 56 Abs. 2 bedingungsweise zur Beförderung

zugelassenen Güter mit der für sie vorgeschriebenen Benennung, die übrigen Güter, wenn der Absender die Anwendung eines bestimmten Tarifes verlangt, mit der in diesem Tarif gebrauchten Benennung, sonst mit der ihrer Beschaffenheit entsprechenden handelsüblichen Benennung. Der Absender ist berechtigt, der tarifmäßigen oder handelsüblichen Benennung des Gutes noch eine andere Bezeichnung in der Frachtbriefspalte „Benennung des Gutes“ in Klammern beizufügen. Reicht der für die Benennung des Gutes vorgesehene Raum nicht aus, so müssen dem Frachtbrief Einlegeblätter in der Größe des Frachtbriefes angeheftet und vom Absender unterzeichnet werden. Im Frachtbrief ist auf die Einlegeblätter zu verweisen und, falls das Gesamtgewicht der Sendung angegeben wird, dieses im Frachtbrief selbst an der hierfür vorgesehenen Stelle einzutragen;

- e) Kennzeichen der Versandstücke, Angabe ihrer Anzahl und der Art der Verpackung, wenn der Absender das Gut stückweise aufgibt (Stückgut);
- f) Gattung, Nummer, Eigentumsmerkmal, Ladegewicht (bei Privatwagen auch Eigengewicht), erforderlichenfalls die Ladefläche des Wagens, wenn der Absender das Gut als Ladung eines Wagens aufgibt (Wagenladung);
- g) den Namen und die Anschrift des Absenders. Der Anschrift soll womöglich Fernsprechnummer oder Drahtanschrift des Absenders beigefügt werden. Als Absender darf nur eine Einzelperson, Firma, juristische Person oder öffentliche Dienststelle angegeben werden.

(2) Der Frachtbrief muß außerdem zutreffendenfalls jene Angaben und Erklärungen enthalten, die in diesem Bundesgesetz oder im Tarif vorgeschrieben oder zugelassen sind.

(3) Andere Angaben oder Erklärungen dürfen in den Frachtbrief nur aufgenommen werden, wenn sie durch gesetzliche oder verwaltungsbehördliche Vorschriften angeordnet sind und diesem Bundesgesetz nicht widersprechen; das gleiche gilt für die Beigabe von Schriftstücken zum Frachtbrief. Die Eintragungen und Schriftstücke dürfen nur das Frachtgeschäft betreffen. Die Vorschreibung der Beförderung als Eilgut nur für einen Teil der Beförderungsstrecke ist unzulässig. Nimmt die Eisenbahn einen Frachtbrief mit unzulässigen Angaben oder Erklärungen an, so sind diese für die Eisenbahn unverbindlich.

(4) Soweit im Frachtbriefmuster für die Angaben oder Erklärungen besondere Spalten nicht vorgesehen sind, ist der Absender verpflichtet,

diese Eintragungen in der Spalte für vorgeschriebene oder zulässige Erklärungen vorzunehmen, wenn dieses Bundesgesetz oder die Eisenbahn im Tarif nichts anderes bestimmt. Reicht der Raum dort nicht aus, so ist der Absender verpflichtet, an dieser Stelle einen Hinweis darauf anzubringen, wo sich die Fortsetzung der Eintragung befindet.

(5) In der für Vermerke des Absenders für den Empfänger vorgesehenen Spalte des Frachtbriefes können kurze Vermerke, welche die Sendung betreffen, nachrichtlich angebracht werden. Für die Eisenbahn sind diese Vermerke unverbindlich.

§ 59. Haftung für die Angaben im Frachtbrief.

Der Absender haftet für die Richtigkeit der von ihm in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, daß die Angaben oder Erklärungen unrichtig, ungenau, unvollständig oder unzulässig oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle eingetragen sind.

§ 60. Prüfung der Sendung. Feststellung von Gewicht und Stückzahl.

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, nachzuprüfen, ob das Gut mit den Eintragungen im Frachtbrief übereinstimmt und ob die Bedingungen für die Beförderung der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter (§ 56 Abs. 2) eingehalten sind. Die Eisenbahn ist jedoch nicht berechtigt, für diese Nachprüfung ein Entgelt einzuhoben. In einem Unterwegsbahnhof ist die Eisenbahn zur Nachprüfung des Inhaltes einer Sendung nur dann berechtigt, wenn es die Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes oder die Vorschriften der Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden verlangen.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, zur Nachprüfung des Inhaltes einer Sendung im Versandbahnhof den Absender, im Bestimmungsbahnhof den Empfänger einzuladen. Erscheint der Eingeladene nicht oder findet die Nachprüfung in einem Unterwegsbahnhof statt, ist die Eisenbahn verpflichtet, zwei Zeugen beizuziehen; Eisenbahnbedienstete dürfen als Zeugen nur dann zugezogen werden, wenn andere Personen nicht zur Verfügung stehen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Ergebnis der Nachprüfung, wenn es von den Eintragungen im Frachtbrief abweicht, im Frachtbrief zu vermerken. Wenn die Eisenbahn im Versandbahnhof nachprüft, ist sie verpflichtet, den Vermerk auch auf das Frachtbriefdoppel zu setzen, wenn es sich noch in ihren Händen befindet. Wenn die Sendung den Eintragungen im Frachtbrief nicht entspricht oder die Bedingungen für die Beförderung der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter nicht eingehalten sind, so haften die durch die Nachprüfung der Eisenbahn verursachten besonderen

Kosten auf dem Gute, falls sie nicht sofort beglichen werden.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, auch innerhalb eines Jahres nach Ablieferung des Gutes den Nachweis der Richtigkeit der Frachtbriefangaben zu fordern, wenn Gründe für den Verdacht vorliegen, daß die Angaben unrichtig sind. Absender und Empfänger sind verpflichtet, zu diesem Zwecke in ihren Geschäftsräumen der Eisenbahn die Einsicht in Geschäftsbücher und sonstige Unterlagen zu gestatten.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Gewicht und Stückzahl der Stückgüter, die von ihr verladen werden, bei der Annahme ohne Anrechnung eines besonderen Entgeltes festzustellen. Der Absender oder sein Beauftragter ist berechtigt, der Feststellung beizuwohnen. Die Eisenbahn ist berechtigt, von der Verwiegung abzusehen, wenn der Absender das Gewicht in den Frachtbrief eingetragen und die Nachwiegung im Frachtbrief nicht beantragt hat.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Gewicht der Stückgüter, die der Absender zu verladen hat, sowie das Gewicht der Wagenladungen festzustellen, wenn der Absender diese Feststellung im Frachtbrief beantragt hat. Sie ist ferner verpflichtet, das Gewicht auch ohne Antrag festzustellen, wenn es der Absender im Frachtbrief nicht angegeben hat. Kann die Eisenbahn die Verwiegung im Versandbahnhof nicht vornehmen, so stellt sie das Gewicht in einem anderen Bahnhof des Beförderungsweges fest. Die Eisenbahn ist jedoch zur Feststellung des Gewichtes nicht verpflichtet, wenn die vorhandenen Wiegevorrichtungen nicht ausreichen, die Beschaffenheit des Gutes diese Feststellung nicht ermöglicht oder wenn diese Feststellung die ordnungsmäßige Abwicklung des Eisenbahnbetriebes stören würde.

(6) Bei Verwiegung auf der Gleiswaage wird das Gewicht in der Weise ermittelt, daß vom Gesamtgewicht des beladenen Wagens das an dem Wagen angeschriebene oder das durch gesonderte Verwiegung des leeren Wagens ermittelte Eigengewicht des Wagens abgezogen wird. Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Antrag des Verfügungsberechtigten auf Verwiegung des leeren Wagens zu entsprechen. Die Eisenbahn ist aber dieser Verpflichtung enthoben, wenn die erforderlichen Wiegevorrichtungen nicht vorhanden sind oder die Vornahme der Verwiegung die ordnungsmäßige Abwicklung des Eisenbahnbetriebes stören würde.

(7) Das im Frachtbrief angegebene Gewicht wird für Zwecke des Frachtvertrages als richtig angenommen, wenn das Ergebnis einer ohne Antrag des Absenders vorgenommenen Nachwiegung der Sendung um nicht mehr als 2 v. H. von dem im Frachtbrief angegebenen Gewicht abweicht oder wenn eine Gewichtsabweichung offenbar durch

Witterungseinflüsse während der Beförderung oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes verursacht ist.

(8) Die Eisenbahn ist auf Antrag des Absenders im Frachtbrief verpflichtet, die Anzahl der Versandstücke, die vom Absender verladen werden, festzustellen. Die Eisenbahn ist dieser Verpflichtung enthoben, wenn die Beschaffenheit des Gutes die Feststellung der Stückzahl nicht gestattet oder diese Feststellung die ordnungsmäßige Abwicklung des Eisenbahnbetriebes stören würde.

(9) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Feststellung des Gewichtes gemäß Abs. 5 und der Stückzahl gemäß Abs. 8 das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuheben. Desgleichen ist sie berechtigt, für die vom Absender beantragte Nachwiegung des leeren Wagens gemäß Abs. 6 das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuheben, sofern die Nachwiegung nicht eine größere Abweichung als 2 v. H. des am Wagen angeschriebenen Eigengewichtes ergibt.

(10) Der Absender ist berechtigt, bei der Aufgabe des Gutes zu verlangen, daß ihm Gelegenheit gegeben wird, der Feststellung des Gewichtes und der Stückzahl beizuwohnen, wenn sie im Versandbahnhof stattfindet. Für die auf seinen Antrag wiederholte Feststellung ist er verpflichtet, das tarifmäßige Entgelt zu zahlen, wenn er der ersten Feststellung nicht beigewohnt hat oder die erste Feststellung richtig war.

(11) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das festgestellte Gewicht und die festgestellte Stückzahl im Frachtbrief, bei Feststellung im Versandbahnhof auch im Frachtbriedoppel, zu bescheinigen, wenn es sich in Händen der Eisenbahn befindet oder ihr zu diesem Zwecke vorgelegt wird.

§ 61. Verladung der Güter. Belastung der Wagen. Wagenüberlastung. Umladung und Richten der Ladung.

(1) Ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Absender zu verladen sind, bestimmt die Eisenbahn im Tarif, soweit nicht dieses Bundesgesetz Bestimmungen darüber enthält oder eine besondere Vereinbarung zwischen dem Absender und der Eisenbahn im Frachtbrief getroffen ist.

(2) Für die Belastung des Wagens ist das an diesem angeschriebene Ladegewicht maßgebend. Eine Belastung bis zu der an dem Wagen angeschriebenen Tragfähigkeit ist jedoch zulässig, wenn nach der natürlichen Beschaffenheit des Gutes nicht zu befürchten ist, daß die Belastung infolge von Witterungseinflüssen während der Beförderung die Tragfähigkeit überschreiten werde. Eine die Tragfähigkeit überschreitende Belastung — Wagenüberlastung — ist nicht gestattet. Trägt der Wagen nur eine die zulässige Belastung kennzeichnende Aufschrift, so bezeichnet diese das Ladegewicht. In diesem Falle darf

die angeschriebene Gewichtsgrenze bis zu 5 v. H. überschritten werden.

(3) Stellt die Eisenbahn im Versandbahnhof bei einem vom Absender beladenen Wagen eine Überlastung fest, so ist sie berechtigt, vom Absender die Abladung der Überlast binnen einer nach Lage des Falles von ihr zu bestimmenden Frist zu verlangen. Kommt der Absender diesem Verlangen innerhalb der Frist nicht nach oder wird eine Überlastung in einem Unterwegsbahnhof festgestellt, ist die Eisenbahn berechtigt, die Überlast auf Gefahr und Kosten des Absenders abzuladen. Macht die Eisenbahn von diesem Recht Gebrauch, so ist sie verpflichtet, den abgeladenen Teil der Sendung auf Lager zu nehmen und den Absender um Anweisung zu ersuchen. Wenn der Absender innerhalb der im Tarif hiefür vorgesehenen Frist eine Anweisung nicht getroffen hat, ist die Eisenbahn nach Ablauf dieser Frist oder, wenn die abgeladene Überlast nach ihrer Beurteilung schnellem Verderben unterliegt, schon früher berechtigt, die Überlast im Wege der Versteigerung oder bestmöglich ohne Förmlichkeit zu verkaufen. § 83 Abs. 9 gilt sinngemäß.

(4) Für den auf dem Wagen verbleibenden Teil der Sendung wird die Fracht vom Versandbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof berechnet. Für eine unterwegs abgeladene Überlast wird die Fracht für die durchfahrene Strecke nach dem Frachtsatz berechnet, der vom Versandbahnhof bis zum Unterwegsbahnhof für den auf dem Wagen verbleibenden Teil der Sendung gilt. Der abgeladene Teil der Sendung gilt, wenn er auf Anweisung des Absenders weiter- oder zurückbefördert wird, als neue Sendung.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, für das Abladen und die Einlagerung der Überlast und für den Wagenaufenthalt das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuheben.

(6) Wird infolge mangelhafter Verladung einer Sendung durch den Absender eine Umladung oder ein Richten der Ladung durch die Eisenbahn erforderlich, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Kosten hiefür sowie das im Tarif festgesetzte Wagenstandgeld für den dadurch bedingten Wagenaufenthalt der Sendung anzulasten.

§ 62. Frachtzuschläge.

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, in nachstehenden Fällen Frachtzuschläge einzuheben:

- a) Wenn der Absender die im § 56 Abs. 1 lit. d und Abs. 2 lit. a angeführten Gegenstände und Stoffe mit unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Benennung zur Beförderung aufgegeben oder die für diese Gegenstände und Stoffe festgesetzten Sicherheitsvorschriften außer acht gelassen hat; die zu entrichtenden Frachtzuschläge werden vom Bundesministerium für Ver-

- kehr und verstaatlichte Betriebe nach Maßgabe der jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnisse durch Verordnung festgesetzt; diese Beträge dürfen jedoch die im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung für das Kilogramm des Rohgewichtes des Gutes festgesetzten Beträge nicht übersteigen, die bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Benennung der von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände und Stoffe oder bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Benennung der nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände und Stoffe oder bei Nichtbeachtung der Sicherheitsvorschriften für die Beförderung von nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen und Stoffen eingehoben werden;
- b) in anderen Fällen unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Benennung des Gutes, ferner in allen Fällen unrichtiger Angabe des Gewichtes oder der Stückzahl einer vom Absender verladene Sendung beträgt, wenn hiedurch eine Frachtverkürzung herbeigeführt werden kann, der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht, die sich aus den unrichtigen, ungenauen oder unvollständigen Angaben ergibt und der richtig berechneten Fracht vom Versandbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof; mindestens werden zehn Schilling eingehoben. Besteht eine Sendung aus Gütern, für die verschiedene Frachtsätze gelten, und kann das Gewicht der einzelnen Güter nach den frachtbrieflichen Angaben festgestellt werden, so wird die Fracht nach dem für jedes der Güter geltenden Frachtsatz getrennt ermittelt, wenn diese Berechnung einen niedrigeren Frachtzuschlag ergibt. Der Frachtzuschlag wird jedoch nur für jenen Teil der Sendung berechnet, der im Frachtbrief unrichtig, ungenau oder unvollständig benannt wurde;
- c) hat der Absender einen von ihm beladenen Wagen überlastet (§ 61), so beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht vom Versandbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof für das Gewicht, das die Tragfähigkeit des Wagens übersteigt. Die Eisenbahn bestimmt im Tarif, in welcher Weise dieser Frachtzuschlag bei Sendungen zu berechnen ist, deren Fracht nicht nach dem Gewicht berechnet wird.
- (2) Die Frachtzuschläge gemäß Abs. 1 lit. a bis lit. c werden nebeneinander eingehoben, wenn gegen mehrere dieser Bestimmungen verstoßen wird.
- (3) Die Eisenbahn ist berechtigt, neben der Bezahlung der Frachtzuschläge gemäß Abs. 1 einen

allfälligen Frachtunterschied und den Ersatz eines etwa entstandenen Schadens zu beanspruchen. Die Anrechnung von Frachtzuschlägen hindert nicht die Anwendung allenfalls bestehender Strafvorschriften.

(4) Die Eisenbahn ist nicht berechtigt, einen Frachtzuschlag einzuheben:

- a) Bei unrichtiger Gewichtsangabe oder bei Wagenüberlastung, wenn die Eisenbahn zur Verwiegung verpflichtet war oder wenn der Absender die Verwiegung durch die Eisenbahn im Frachtbrief beantragt hat; ein Antrag des Absenders im Frachtbrief auf Nachwiegung der Sendung im Bestimmungsbahnhof befreit jedoch bei Überlastung nicht von der Entrichtung des Frachtzuschlages;
- b) bei unrichtiger Angabe der Stückzahl, wenn der Absender ihre Feststellung im Frachtbrief beantragt hat;
- c) bei einer während der Beförderung eingetretenen Gewichtszunahme ohne Überlastung, wenn der Absender nachweist, daß die Gewichtszunahme auf Witterungseinflüsse zurückzuführen ist;
- d) bei einer während der Beförderung durch Witterungseinflüsse verursachten Überlastung, wenn der Absender nachweist, daß er bei der Beladung des Wagens das angeschriebene Ladegewicht nicht überschritten hat.
- (5) Die Eisenbahn bestimmt im Tarif die Grundsätze, nach denen von der Einhebung der im Abs. 1 festgesetzten Frachtzuschläge aus Billigkeit abgesehen wird oder geringere Zuschläge eingehoben werden.

(6) Die Eisenbahn ist berechtigt, den Frachtzuschlag der Sendung anzulasten, sobald der Frachtvertrag abgeschlossen ist und die Voraussetzungen für die Entrichtung des Zuschlages gemäß Abs. 1 vorliegen; der Frachtzuschlag haftet auf dem Gute. Verweigert der Empfänger die Annahme des Frachtbriefes oder ist das Gut dem Empfänger ohne Einhebung des Frachtzuschlages abgeliefert worden, so ist der Absender zur Zahlung des Frachtzuschlages verpflichtet.

(7) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Betrag des Frachtzuschlages und den Grund für seine Einhebung im Frachtbrief zu vermerken.

§ 63. Abschluß des Frachtvertrages.

(1) Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Eisenbahn das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Die Eisenbahn ist verpflichtet, nach vollständiger Auflieferung des Gutes und nach Zahlung der vom Absender übernommenen Kosten oder nach Hinterlegung einer Sicherheit gemäß § 71 Abs. 5 dem Frachtbrief und jedem der gemäß § 58 Abs. 1 lit. d angefügten Einlegeblätter unverzüglich den Tages-

stempel der Güterabfertigungsstelle als Zeichen der Annahme von Gut und Frachtbrief aufzudrücken. Der Absender ist berechtigt, dem Aufdrücken des Tagesstempels beizuwohnen.

(2) Der abgestempelte Frachtbrief dient als Beweis für den Frachtvertrag.

(3) Die Angaben im Frachtbrief über Gewicht und Stückzahl der Güter, deren Verladung dem Absender obliegt, dienen nur dann als Beweis gegen die Eisenbahn, wenn diese Gewicht und Stückzahl festgestellt und das Ergebnis in den Frachtbrief eingetragen hat.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Annahme des Gutes durch Aufdrücken des Tagesstempels der Güterabfertigungsstelle auf dem Frachtbriefdoppel zu bescheinigen. Dieses Doppel hat nicht die Bedeutung des die Sendung begleitenden Frachtbriefes, eines Konnossementes oder Ladescheines.

§ 64. Verpackung. Zustand und Kennzeichnung des Gutes.

(1) Der Absender ist verpflichtet, das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, zum Schutze gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust oder gegen Beschädigung sowie zur Verhütung einer Beschädigung von Personen, Betriebsmitteln oder anderen Gütern sicher zu verpacken.

(2) Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Annahme des Gutes abzulehnen oder zu verlangen, daß der Absender im Frachtbrief das Fehlen oder die Mängel der Verpackung anerkennt.

(3) Der Absender haftet für alle Folgen des Fehlens oder der Mängel der Verpackung. Er ist daher auch verpflichtet, der Eisenbahn einen Schaden zu ersetzen, der ihr aus dem Fehlen oder aus den Mängeln der Verpackung entsteht. Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Fehlen oder die Mängel der Verpackung nachzuweisen, wenn das Fehlen oder die Mängel der Verpackung im Frachtbrief nicht anerkannt sind.

(4) Weist ein Gut offensichtlich Spuren einer Beschädigung auf, ist die Eisenbahn berechtigt, die Annahme des Gutes abzulehnen oder zu verlangen, daß der Absender die Beschädigung des Gutes im Frachtbrief bescheinigt.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif die Bedingungen festzusetzen, unter denen sie bahneigene Behälter zur Beförderung von Gütern beistellt.

(6) Der Absender ist auf Verlangen der Eisenbahn verpflichtet, kleine Stückgüter (Kleineisenzeug oder dergleichen), deren Annahme und Verladung nicht ohne erheblichen Zeitverlust möglich wäre, durch Verbindung oder Verpackung zu größeren Einheiten zusammenzufassen. Entspricht

der Absender diesem Verlangen nicht, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Annahme solcher Güter abzulehnen.

(7) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Verpackung und Verladung von Gütern, die nicht zu den gemäß § 56 Abs. 2 lit. a genannten gehören, die aber wegen ihrer besonderen Eigenschaften Unzuträglichkeiten während der Beförderung herbeiführen können, einheitliche Bestimmungen im Tarif zu treffen.

(8) Der Absender ist verpflichtet, die Stückgüter haltbar, deutlich und in einer Verwechslungen ausschließenden Weise zu kennzeichnen. Die Kennzeichnung muß mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmen. Der Absender ist verpflichtet, alte Aufschriften und Zettel zu entfernen oder deutlich durchzustreichen.

§ 65. Vorübergehende Einschränkung der Beförderungspflicht. Auflieferung. Verladezeit. Wagenstandgeld. Abholung. Güternebenstellen.

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, aus zwingenden Gründen des Eisenbahnbetriebes oder des öffentlichen Wohles

- a) die Annahme oder die Beförderung von Sendungen vorübergehend ganz oder teilweise zu sperren,
- b) gewisse Sendungen vorübergehend von der Beförderung auszuschließen oder nur unter bestimmten Bedingungen zur Beförderung zuzulassen,
- c) gewisse Sendungen vorübergehend vorzugsweise zur Beförderung anzunehmen.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, solche Maßnahmen spätestens am Tage ihres Inkrafttretens bei den Güterabfertigungsstellen durch Aushang bekanntzumachen und erforderlichenfalls auf sonstige geeignete Weise nachrichtlich zu veröffentlichen. Die Eisenbahn ist berechtigt, Güter, die infolge einer solchen Einschränkung nicht befördert werden können, zurückzuweisen.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Dienststunden der Güterabfertigungsstellen durch Aushang bekanntzumachen. Zur Auflieferung der Güter außerhalb der Dienststunden ist das vorherige Einverständnis der Eisenbahn erforderlich. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter an Sonn- und Feiertagen zur Beförderung anzunehmen. Sie ist jedoch berechtigt, in einzelnen Bahnhöfen Güter auch an Sonn- und Feiertagen zur Beförderung anzunehmen; in diesem Falle ist sie verpflichtet, die näheren Bedingungen bei den Güterabfertigungsstellen dieser Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen. Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Annahme der Güter außerhalb der Dienststunden oder an Sonn- und Feiertagen ein Entgelt einzuheben, das sie im Tarif festsetzt.

(3) Der Absender ist verpflichtet, alles vorzukehren, was der Eisenbahn die Abfertigung der

von ihr zu verladenden Güter ermöglicht. Kommt der Absender dieser Verpflichtung nicht nach und kann die Eisenbahn deshalb diese Güter nicht spätestens vierundzwanzig Stunden nach Beginn der Auflieferung (lagergeldfreie Frist) abfertigen, so ist sie berechtigt, die Güter gegen das im Tarif festgesetzte Entgelt auf Lager zu nehmen.

(4) Für die Beförderung der vom Absender zu verladenden Güter obliegt die Bestellung der Wagen dem Absender. Die Wagen sind unter Bezeichnung des Gutes, des ungefähren Gewichtes und des Bestimmungsbahnhofes für einen bestimmten Tag im Versandbahnhof zu bestellen. Kann die Eisenbahn der Bestellung nicht entsprechen, so ist sie verpflichtet, den Besteller, soweit möglich, hievon kostenfrei zu benachrichtigen. Stellt die Eisenbahn schriftlich zugesagte Wagen nicht rechtzeitig bereit, ist sie verpflichtet, die Kosten des vergeblichen Versuches der Auflieferung, mindestens aber den Betrag des im Tarif festgesetzten Wagenstandgeldes für vierundzwanzig Stunden dem Besteller zu vergüten. Wenn der Besteller einen Wagen vor der Bereitstellung wieder abbestellt, ist er verpflichtet, das im Tarif hierfür festgesetzte Entgelt zu zahlen. Gibt der Besteller den Wagen nach der Bereitstellung unbeladen zurück oder entzieht die Eisenbahn dem Besteller nach Ablauf der Verladefrist den Wagen wegen Nichtbeladung, ist der Besteller verpflichtet, vom Zeitpunkt der Bereitstellung an das im Tarif festgesetzte Wagenstandgeld zu zahlen. Bei Bestellung eines Wagens ist die Eisenbahn berechtigt, für die im Falle einer Abbestellung oder Rückgabe des nichtbeladenen Wagens zu zahlenden Beträge eine Sicherheit in der Höhe des im Tarif festgesetzten Wagenstandgeldes für vierundzwanzig Stunden zu verlangen. Dem Besteller steht ein Anspruch auf die Bereitstellung von Wagen besonderer Bauart, von bestimmtem Ladegewicht oder bestimmter Ladefläche dann zu, wenn die Bereitstellung solcher Wagen möglich ist, ohne daß öffentliche, wagenwirtschaftliche oder betriebstechnische Rücksichten entgegenstehen.

(5) Obliegt die Verladung der Güter dem Absender, so ist er verpflichtet, die Güter während der Dienststunden der Güterabfertigungsstelle zu verladen. Die Verladung außerhalb der Dienststunden ist nur mit Zustimmung der Eisenbahn gestattet. In diesem Falle ist die Eisenbahn berechtigt, hiefür im Tarif ein Entgelt festzusetzen und einzuheben. Die Frist, innerhalb der die Verladung regelmäßig beendet sein muß (Verladefrist), bestimmt die Eisenbahn im Tarif; die Eisenbahn ist verpflichtet, Verlängerungen der Verladefrist durch Aushang bei den Güterabfertigungsstellen bekanntzumachen. Übergibt der Absender das Gut mit dem Frachtbrief erst nach Ablauf der Verladefrist der Eisenbahn oder bringt er den wegen Unrichtigkeit, Ungenauigkeit oder Unvollständigkeit beanstandeten Frachtbrief

nicht innerhalb der Verladefrist berichtigt bei oder begleicht er die etwa von ihm zu zahlenden Kosten nicht innerhalb dieser Frist, so ist die Eisenbahn berechtigt, das im Tarif festgesetzte Wagenstandgeld einzuheben. Überschreitet der Absender die Verladefrist, so ist die Eisenbahn berechtigt, das Wagenstandgeld auch für Sonn- und Feiertage einzuheben; unmittelbar aufeinanderfolgende Sonn- und Feiertage werden jedoch nur als ein Tag gerechnet. Läuft die Verladefrist erst nach vierzehn Uhr eines Werktages ab, so ist die Eisenbahn nicht berechtigt, für einen oder mehrere auf den Werktag unmittelbar folgende Sonn- und Feiertage Wagenstandgeld einzuheben. Wird die Verladefrist um mehr als vierundzwanzig Stunden überschritten, so ist die Eisenbahn aus zwingenden Gründen des Eisenbahnbetriebes oder des öffentlichen Wohles berechtigt, das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders auszuladen und gegen Anrechnung des im Tarif festgesetzten Entgeltes auf Lager zu nehmen oder das Gut bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus auf Gefahr und Kosten des Absenders zu hinterlegen; der Absender ist zu verständigen.

(6) Der Lauf der Fristen gemäß Abs. 3 und 5 ruht an Sonn- und Feiertagen sowie für die Dauer einer Behandlung durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden, soweit die Behandlung nicht durch den Absender verzögert wird.

(7) Die Eisenbahn ist berechtigt, die gemäß Abs. 3 und 5 von ihr einzuhebenden Beträge der Sendung anzulasten.

(8) Die Eisenbahn ist berechtigt, mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe die lagergeldfreie Frist und die Verladefrist abzukürzen, das Lagergeld, das Wagenstandgeld und das Entgelt für die Abbestellung von Wagen zu erhöhen sowie die erleichternden Bestimmungen über die Berechnung des Wagenstandgeldes gemäß Abs. 5 vorübergehend außer Kraft zu setzen; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder des öffentlichen Wohles diese Maßnahmen erfordern. Die Eisenbahn ist verpflichtet, solche Maßnahmen spätestens einen Tag vor ihrem Inkrafttreten bei den Güterabfertigungsstellen durch Aushang bekanntzumachen und auf sonstige geeignete Weise nachrichtlich zu veröffentlichen.

(9) Die Eisenbahn ist berechtigt, auf Antrag des Absenders Stückgüter im Ortsbereich des Versandbahnhofes oder in benachbarten Orten von der Wohnung oder Geschäftsstelle des Absenders gegen ein im Tarif festgesetztes Entgelt (Rollgeld) abholen zu lassen. Die Eisenbahn besorgt die Abholung entweder selbst oder durch von ihr bestellte Unternehmer. In beiden Fällen hat die Eisenbahn die Rechte und Pflichten eines Frachtführers nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches. Die Leute, deren sich die Eisen-

bahn bei der Abholung der Stückgüter bedient, müssen den für die Abholung geltenden Tarif bei sich tragen und auf Verlangen dem Absender vorzeigen.

(10) Die Eisenbahn ist berechtigt, auf Antrag des Absenders Eisenbahnwagen oder auf eigenen Rädern laufende Straßenfahrzeuge oder Großbehälter zur Beladung in seine Geschäftsstelle durch ihre Leute oder durch von ihr bestellte Unternehmer zuzuführen und von dort in beladenem Zustand abzuholen. Das Entgelt hiefür sowie die sonstigen Bedingungen werden zwischen Eisenbahn und Absender jeweils vereinbart.

(11) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Abfertigung von Gütern Güternebenstellen außerhalb des Bahnbereiches einzurichten.

§ 66. Vorläufige Einlagerung des Gutes.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Güter, die sie nicht alsbald befördern kann, auf Verlangen des Absenders im Frachtbrief gegen Empfangsbescheinigung vorläufig einzulagern, wenn Räumlichkeiten für die Einlagerung vorhanden sind. Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Einlagerung das im Tarif festgesetzte Lagergeld einzuheben oder der Sendung im Frachtbrief anzulasten. Sie haftet bis zum Abschluß des Frachtvertrages für das eingelagerte Gut für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes. Der Frachtvertrag wird erst abgeschlossen, sobald das Gut befördert werden kann.

(2) Die Eisenbahn ist jedoch berechtigt, die Einlagerung von Gütern, die nach dem Dafürhalten des Versandbahnhofes leicht verderben, sowie die Einlagerung der in § 56 Abs. 2 lit. a angeführten Gegenstände und Stoffe abzulehnen.

§ 67. Verhältnis zur Tätigkeit von Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden.

(1) Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbrief alle Begleitpapiere beizugeben, die zur Erfüllung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften vor der Ablieferung des Gutes an den Empfänger erforderlich sind, und sie im Frachtbrief einzeln und genau zu bezeichnen. Diese Papiere dürfen nur Güter umfassen, die den Gegenstand des gleichen Frachtbriefes bilden, sofern nicht in den Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften oder von der Eisenbahn im Tarif etwas anderes bestimmt ist. Wenn solche Papiere dem Frachtbrief nicht beigegeben werden können, ist der Absender verpflichtet, sie innerhalb angemessener Frist dem Bahnhof oder dem Zollamt oder einer anderen amtlichen Stelle zu übermitteln, wo jeweils die Förmlichkeiten zu erfüllen sind; im Frachtbrief muß die Stelle angegeben sein, bei der diese Papiere der Eisenbahn zur Verfügung stehen. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die beigegebenen Papiere auf ihre

Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen. Der Absender haftet der Eisenbahn für alle Folgen, die aus dem Fehlen, der Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der Papiere entstehen, soweit nicht die Eisenbahn ein Verschulden trifft. Für die Dauer eines durch solche Mängel verursachten Aufenthaltes in der Beförderung wird das im Tarif festgesetzte Lager- oder Wagenstandgeld eingehoben.

(2) Die Eisenbahn haftet für die Folgen des Verlustes der im Frachtbrief bezeichneten und ihm beigegebenen oder bei der Eisenbahn hinterlegten Papiere sowie für die Folgen der Unterlassung oder der Unrichtigkeit ihrer Verwendung wie ein Kommissionär; sie hat aber in keinem Falle einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

(3) Hat der Absender für die Erfüllung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften einen Bahnhof bezeichnet, in dem nach den geltenden Bestimmungen die Ausführung nicht möglich ist, oder hat er sonst ein Verfahren vorgeschrieben, das nicht ausführbar ist, so ist die Eisenbahn verpflichtet, so zu handeln, wie es ihr für den Berechtigten am vorteilhaftesten erscheint, und die getroffenen Maßnahmen dem Absender mitzuteilen. Die Kosten der Mitteilung haften auf dem Gute.

(4) Schreibt der Absender im Frachtbrief „franko Zoll“ („frei Zoll“) vor, so gilt dies als Antrag auf Besorgung der Zollbehandlung durch die Eisenbahn; in diesem Falle ist die Eisenbahn berechtigt — wenn der Absender nicht einen bestimmten Bahnhof für die Zollbehandlung im Frachtbrief vorgeschrieben hat (§ 69 Abs. 2) — die Zollbehandlung unterwegs oder im Bestimmungsbahnhof zu besorgen.

(5) Der Absender ist verpflichtet, entsprechend den Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften für die Verpackung und Bedeckung der Güter sowie dafür zu sorgen, daß ein allfällig erforderlicher amtlicher Verschuß angebracht werden kann. Die Eisenbahn ist berechtigt, Sendungen, deren amtlicher Verschuß verletzt oder mangelhaft ist, zurückzuweisen. Hat der Absender die Güter nicht nach den Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften verpackt oder mit Decke versehen, so ist die Eisenbahn berechtigt, dies zu besorgen. Die Kosten haften auf dem Gute.

(6) Solange das Gut unterwegs ist, ist die Eisenbahn verpflichtet, die Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften für den Absender zu erfüllen. Hat der Absender im Frachtbrief erklärt, daß er oder ein von ihm Bevollmächtigter zu dieser Behandlung zugezogen werden soll, so ist die Eisenbahn verpflichtet, ihn oder seinen Bevollmächtigten von der Ankunft des Gutes in dem Bahnhof, wo die Behandlung stattfindet, zu verständigen; die Kosten der Verständigung haften auf dem Gute. Der Absender oder sein Bevollmächtigter

ist berechtigt, alle nötigen Aufklärungen über das Gut zu geben und sachdienliche Erklärungen vorzubringen. Der Absender oder sein Bevollmächtigter ist jedoch nicht berechtigt, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Behandlung selbst zu besorgen. Erscheint er oder sein Bevollmächtigter nicht innerhalb der im Tarif hiefür festgesetzten Frist, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Behandlung in Abwesenheit des Absenders oder seines Bevollmächtigten vorzunehmen.

(7) Im Bestimmungsbahnhof ist vorbehaltlich der sich aus Abs. 4 ergebenden Ausnahme der Empfänger berechtigt, für die zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Behandlung zu sorgen. Will der Empfänger von diesem Recht Gebrauch machen, so muß er vorher den Frachtbrief einlösen. Löst der Empfänger den Frachtbrief nicht innerhalb der im Tarif festgesetzten Frist ein oder sorgt er nach der Einlösung des Frachtbriefes für die zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Behandlung nicht innerhalb der im Tarif festgesetzten Frist, so ist die Eisenbahn berechtigt, entweder für die Behandlung selbst zu sorgen oder gemäß § 83 zu verfahren. Hat der Absender im Frachtbrief erklärt, daß er oder ein von ihm Bevollmächtigter im Bestimmungsbahnhof der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Behandlung, für welche laut Vorschreibung im Frachtbrief die Eisenbahn zu sorgen hat, zugezogen werden soll, so finden die Bestimmungen gemäß Abs. 6 Anwendung.

(8) Die Eisenbahn hat bei der ihr gemäß Abs. 6 und 7 obliegenden Tätigkeit die Pflichten eines Spediteurs. Besorgt die Eisenbahn diese Tätigkeit selbst, so ist sie berechtigt, hiefür das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuheben; sie ist jedoch berechtigt, diese Tätigkeit unter ihrer eigenen Verantwortung auf Kosten des Verfügungsberechtigten von einem Spediteur besorgen zu lassen.

§ 68. Offene oder gedeckte Wagen. Decken. Begleitung von Sendungen.

(1) Soweit dieses Bundesgesetz oder Zoll- und sonstige Rechtsvorschriften nichts anderes vorsehen, ist die Eisenbahn berechtigt, im Tarif zu bestimmen, ob die Güter in offenen oder in gedeckten Wagen zu befördern sind. Der Absender ist berechtigt, wenn nicht Bestimmungen dieses Bundesgesetzes oder Zoll- und sonstige Rechtsvorschriften entgegenstehen, im Frachtbrief zu verlangen, daß

- a) Güter, für welche die Eisenbahn im Tarif die Beförderung in offenen Wagen vorsieht, in gedeckten Wagen befördert werden;
 - b) Güter, für welche die Eisenbahn im Tarif die Beförderung in gedeckten Wagen vorsieht, in offenen Wagen befördert werden.
- (2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, einem Verlangen gemäß Abs. 1 lit. a oder lit. b zu ent-

sprechen, wenn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes entgegenstehen.

(3) Welche Wagen als offen und welche als gedeckt gelten, bestimmt die Eisenbahn im Tarif.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Beförderung in gedeckten Wagen im Tarif eine höhere Fracht festzusetzen sowie für die vom Absender verlangte Verwendung von Wagen besonderer Bauart im Tarif besondere Bestimmungen vorzusehen.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif die Bedingungen festzusetzen, unter denen sie Decken zum Schutze von Gütern, die in offenen Wagen befördert werden, beistellt.

(6) Die Eisenbahn setzt im Tarif die Bedingungen über die Begleitung von Sendungen durch den Absender oder durch einen von ihm Beauftragten fest. In Fahrzeiten kann das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe durch Verordnung die Begleitung gewisser Sendungen anordnen.

§ 69. Art der Beförderung. Beförderungsweg.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Gut je nach der Art der Aufgabe (§ 57 Abs. 6) als Frachtgut oder als Eilgut zu befördern.

(2) Der Absender ist berechtigt, für die Beförderung von Gütern als Eilgut den Beförderungsweg im Frachtbrief vorzuschreiben. Für die Beförderung als Frachtgut sind solche Wegvorschreibungen vorbehaltlich der im § 51 Abs. 1 vorgesehenen Ausnahme unzulässig. Hat jedoch der Absender im Frachtbrief den Bahnhof, in dem die zoll- oder sonstige verwaltungsbehördliche Behandlung stattfinden soll, oder die dafür zuständige amtliche Stelle angegeben, so ist diese Angabe bei Eilgut und auch bei Frachtgut einer zulässigen Wegvorschreibung gleichzuachten. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die nach den vorstehenden Bestimmungen zulässige Wegvorschreibung, wenn sie nach den Verkehrsverhältnissen ausführbar ist, zu beachten und das Gut über den vorgeschriebenen Weg zu befördern. Die Eisenbahn ist berechtigt, Kosten (§ 70) und Lieferfrist (§ 77) über diesen Weg zu berechnen. Nimmt die Eisenbahn einen Frachtbrief mit einer unzulässigen Wegvorschreibung an, so ist diese für die Eisenbahn unverbindlich.

§ 70. Berechnung der Kosten.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die billigste Fracht nach den am Tage des Abschlusses des Frachtvertrages geltenden Tarifen zu berechnen. Das Entgelt für die Nebenleistungen der Eisenbahn (Nebengebühren) wird nach den am Tage des Abschlusses des Frachtvertrages geltenden Tarifen berechnet. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die tarifmäßigen Beträge für Fracht und Nebengebühren sowie auch etwaige Frachtzuschläge und

sonstige, nach diesem Bundesgesetz der Sendung anzulastende Beträge in den Frachtbrief einzutragen.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, außer diesen Beträgen nur ihre Auslagen in Rechnung zu stellen, wie Zölle, Steuern, Verwaltungsabgaben, Kommissionsgebühren, im Tarif nicht vorgesehene Kosten für die Überführung von einem Bahnhof zum anderen, Kosten der Instandsetzung der äußeren und inneren Verpackung, die zur Erhaltung der Güter notwendig sind, und ähnliche Auslagen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, diese Auslagen gehörig festzustellen und getrennt, soweit möglich unter Beifügung der Belege, in den Frachtbrief einzutragen oder die Belege dem Absender mit der Kostenrechnung zu übergeben, wenn die Bezahlung dieser Auslagen dem Absender obliegt. Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Begleichung von Auslagen das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuheben, soweit es sich nicht um aus dem Frachtvertrag erwachsene Rollgelder oder Postgebühren handelt.

§ 71. Zahlung der Kosten.

(1) Der Absender hat die Wahl, ob er die Kosten (Fracht, Nebengebühren und sonstige von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung erwachsende Kosten) bei der Aufgabe des Gutes zahlen oder auf den Empfänger überweisen will. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif vorzusehen, daß der Absender auch bestimmte, außerhalb der Beförderung mit der Eisenbahn erwachsende Kosten, wie die Kosten der Weiterbeförderung des Gutes gemäß § 80 Abs. 6, bei der Aufgabe des Gutes zahlen kann.

(2) Der Absender ist verpflichtet, die Beträge, die er zahlen will, an der dafür bestimmten Stelle des Frachtbriefes anzugeben (Frankaturvermerk). Durch Eintragung des Vermerkes „franko“ („frei“) ohne Beifügung eines Zusatzes oder einer Einschränkung verpflichtet sich der Absender zur Zahlung der ganzen Fracht und aller Nebengebühren, die nach Maßgabe des Tarifes vom Versandbahnhof in Rechnung gestellt werden können. Auf andere Nebengebühren sowie auf sonstige bis zur Ablieferung erwachsende Kosten bezieht sich der Frankaturvermerk nicht. Will der Absender auch diese Kosten oder nur die Fracht bis zu einem bestimmten Bahnhof oder einen bestimmten Betrag oder nur einzelne Kosten zahlen, so muß er dies mit dem im Tarif hiefür festgesetzten Wortlaut im Frachtbrief angeben. Die Angabe „franko Zoll“ („frei Zoll“) bedeutet, daß der Absender alle Beträge zahlt, welche die Zollbehörden von der Eisenbahn einheben, sowie die Nebengebühren und sonstigen Kosten, welche die Eisenbahn für die Besorgung der Verzollung zu beanspruchen berechtigt ist. Der Frachtbrief kann mehrere Frankaturvermerke enthalten, sofern sie miteinander vereinbar sind.

(3) Kosten, deren Zahlung der Absender laut Vorschreibung im Frachtbrief nicht übernommen hat, gelten als auf den Empfänger überwiesen.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, bei Gütern, die nach dem Dafürhalten des Versandbahnhofes schnellem Verderben ausgesetzt sind oder wegen ihres geringen Wertes oder ihrer Natur nach die Kosten nicht sicher decken, deren Zahlung bei der Aufgabe der Güter zu verlangen. Gewährt die Eisenbahn Ermäßigungen gegenüber den Regeltarifen, so ist sie berechtigt, im Tarif zu bestimmen, daß die Fracht bei Aufgabe des Gutes zu zahlen oder auf den Empfänger zu überweisen ist.

(5) Wenn der Betrag der Kosten, die der Absender zahlen will, bei der Aufgabe nicht genau festgestellt werden kann, ist die Eisenbahn berechtigt, gegen Empfangsschein die Hinterlegung eines nach ihrer Beurteilung die Kosten voraussichtlich deckenden Betrages als Sicherheit zu fordern. Die Eisenbahn ist verpflichtet, über diese Kosten eine besondere Rechnung (Frankaturrechnung) auszustellen und spätestens vierzehn Tage nach Einlösung des Frachtbriefes durch den Empfänger mit dem Absender abzurechnen.

(6) Dem Versandbahnhof obliegt es, abgesehen von dem im Abs. 5 erwähnten Falle, die als Frankatur eingehobenen Kosten im Frachtbrief einzeln anzuführen.

§ 72. Frachtnachzahlung. Frachterstattung.

(1) Hat die Eisenbahn die Tarife unrichtig angewendet oder hat sie die Fracht, Frachtzuschläge, Nebengebühren oder sonstige von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung des Gutes erwachsene Kosten fehlerhaft berechnet oder eingehoben, so ist der Unterschiedsbetrag nachzuzahlen oder zu erstatten. Die Eisenbahn ist verpflichtet, nach Feststellung des Unterschiedsbetrages sobald wie möglich dem Berechtigten (Abs. 4) den eingehobenen Mehrbetrag zu erstatten oder den Verpflichteten (Abs. 3) zur Nachzahlung des fehlenden Betrages aufzufordern.

(2) Hat die Eisenbahn auf Grund der Angaben des Absenders im Frachtbrief eine höhere Fracht eingehoben, als sich auf Grund der tatsächlichen Beschaffenheit des Gutes, seines richtigen Gewichtes oder auf Grund sonstiger, für die Frachtberechnung maßgebender Bedingungen nach dem Tarif ergibt, so zahlt sie die Mehrfracht zurück, wenn ihr der Berechtigte ausreichende Belege oder andere Beweismittel zur Feststellung der tatsächlichen Beschaffenheit des Gutes oder seines richtigen Gewichtes oder der sonstigen für die Frachtberechnung maßgebenden Bedingungen beigebracht hat. Diese Ansprüche erlöschen, wenn sie nicht innerhalb eines Jahres nach der Zahlung (Nachzahlung) der Mehrfracht geltend gemacht werden. Beträge unter zehn Schilling werden nicht zurückgezahlt.

(3) Hat der Empfänger den Frachtbrief eingelöst, so ist der Absender zur Nachzahlung nur jener Kosten verpflichtet, deren Zahlung er entweder nach dem Frankaturvermerk oder nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes oder des Tarifes übernommen hat; die Nachzahlung des Restbetrages obliegt dem Empfänger. Wird der Frachtbrief nicht eingelöst, so ist der Absender verpflichtet, nicht gezahlte Beträge nachzuzahlen.

(4) Zur Geltendmachung von Ansprüchen auf Erstattung von Fracht, Frachtzuschlägen, Nebenbühren oder sonstigen Kosten sowie zum Empfang zuviel eingehobener Beträge ist derjenige berechtigt, der die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat. Außergerichtliche Ansprüche (Reklamationen) müssen mit dem Frachtbrief in Urschrift belegt schriftlich eingebracht werden. Wenn jedoch der Absender die Mehrfracht gezahlt hat, muß der Erstattungsanspruch mit dem Frachtbriefdoppel in Urschrift belegt schriftlich eingebracht werden.

(5) Der Unterschiedsbetrag ist vom Tage der Zustellung der Zahlungsaufforderung oder vom Tage der ordnungsmäßig eingebrachten Reklamation, wenn eine Zahlungsaufforderung oder eine Reklamation nicht voranging, vom Tage der Klageerhebung an zu dem für beiderseitige Handelsgeschäfte jeweils gesetzlich vorgeschriebenen Zinsfuß zu verzinsen. Beträge gemäß Abs. 2 sowie Beträge unter fünfzig Schilling werden nicht verzinst. Legt der Berechtigte die zur Behandlung notwendigen Unterlagen nicht innerhalb einer ihm gestellten angemessenen Frist vor, so werden für die Zeit der dadurch bewirkten Verzögerung Zinsen nicht berechnet.

(6) Reklamationen gemäß Abs. 4 sind bei der Eisenbahn einzubringen, die den Mehrbetrag eingehoben hat. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Ausnahmen zuzulassen. Ist jedoch die Fracht auch nur teilweise an die Empfangsbahn gezahlt worden, so sind Ansprüche auf Erstattung nur bei dieser geltend zu machen. Im übrigen gelten die Bestimmungen der §§ 96 und 97 Abs. 5.

§ 73. Nachnahme. Barvorschuß.

(1) Der Absender ist berechtigt, das Gut im Frachtbrief oder durch eine ausführbare nachträgliche Verfügung (§ 75) mit einer Nachnahme zu belasten. Der Betrag der Nachnahme darf den Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Aufgabe nicht übersteigen. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, daß Nachnahmen erst von einem Mindestbetrag an zulässig sind.

(2) Hat der Absender das Gut mit einer Nachnahme belastet, so ist die Eisenbahn nicht verpflichtet, das Gut an den Empfänger vor der Zahlung des Nachnahmebetrages abzuliefern. Ist das Gut dem Empfänger ohne vorherige Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so ist die Eisenbahn verpflichtet, dem Absender den

Schaden bis zum Betrag der Nachnahme zu ersetzen, vorbehaltlich ihrer Ansprüche gegen den Empfänger.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den eingezogenen Betrag binnen acht Tagen, nachdem er vom Empfänger gezahlt worden ist, dem Absender oder einem von ihm namhaft gemachten Dritten anzuweisen. Verzögert die Eisenbahn die Anweisung, so ist sie verpflichtet, den Nachnahmebetrag vom Ablauf der vorgenannten Frist an zu dem für beiderseitige Handelsgeschäfte jeweils gesetzlich vorgeschriebenen Zinsfuß zu verzinsen.

(4) Als Bescheinigung über die Belastung des Gutes mit einer Nachnahme dient der Frachtbrief oder das Frachtbriefdoppel.

(5) Die näheren Bestimmungen über die Belastung des Gutes mit einer Nachnahme und über die Auszahlung der Nachnahme setzt die Eisenbahn im Tarif fest.

(6) Alle Ansprüche, die sich auf eine Nachnahme beziehen, sind bei der Versandbahn geltend zu machen. Im übrigen gilt § 97 sinngemäß.

(7) Die Eisenbahn ist berechtigt, dem Absender beim Abschluß des Frachtvertrages einen Betrag, der nach Beurteilung des Versandbahnhofes durch den Wert des Gutes sicher gedeckt ist, mit dem Vorbehalt bar auszuzahlen (Barvorschuß), daß dieser Betrag der Sendung angelastet und vor Ablieferung des Gutes vom Empfänger für Rechnung der Eisenbahn eingezogen wird.

(8) Der Absender ist verpflichtet, den Betrag der Nachnahme oder des Barvorschlusses in den Frachtbrief an der hiefür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben einzutragen.

(9) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Belastung des Gutes mit Nachnahme oder mit Barvorschuß das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuheben.

§ 74. Angabe des Interesses an der Lieferung.

(1) Der Absender ist berechtigt, bei der Aufgabe des Gutes den Betrag des Wertes, den er der fristgemäßen Ablieferung des unversehrten Gutes über den nach §§ 89 und 90 zu ersetzenden Betrag hinaus beimißt — Interesse an der Lieferung — anzugeben.

(2) Der Absender ist verpflichtet, den Betrag des Interesses an der Lieferung an der hiefür vorgesehenen Stelle des Frachtbriefes in Buchstaben einzutragen.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Sicherung des Interesses an der Lieferung das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuheben, das für angefangene zehn Tarifikilometer ein Zehntausendstel des angegebenen Betrages des Interesses an der Lieferung nicht übersteigen darf. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif einen Mindestbetrag des Entgeltes festzusetzen.

(4) Ist die Ersatzpflicht der Eisenbahn auf einen Höchstbetrag gemäß § 91 beschränkt, so ist eine Angabe des Interesses an der Lieferung über diesen Betrag hinaus unzulässig.

§ 75. Abänderung des Frachtvertrages durch nachträgliche Verfügung.

(1) Der Absender hat das Recht, den Frachtvertrag abzuändern, indem er nachträglich verfügt, daß

- a) das Gut im Versandbahnhof zurückgegeben werden soll,
- b) das Gut in einem Unterwegsbahnhof angehalten werden soll,
- c) die Ablieferung des Gutes vorläufig unterbleiben soll,
- d) das Gut an einen anderen Empfänger abgeliefert oder bahnlagernd gestellt oder daß ein bahnlagernd gestelltes Gut an einen bestimmten Empfänger abgeliefert werden soll,
- e) das Gut in einem anderen Bestimmungsbahnhof abgeliefert oder nach dem Versandbahnhof zurückgesendet werden soll; in diesen Fällen ist der Absender berechtigt, vorzuschreiben, daß Frachtgut als Eilgut oder daß Eilgut als Frachtgut weiter- oder zurückbefördert werde, wenn die Abfertigungsbefugnisse des Anhaltebahnhofes und des neuen Bestimmungsbahnhofes dies zulassen,
- f) eine Nachnahme aufgelegt, erhöht, herabgesetzt oder aufgehoben werden soll,
- g) überwiesene Beträge von ihm selbst anstatt vom Empfänger eingehoben werden sollen.

(2) Die Eisenbahn nimmt nachträgliche Verfügungen anderer Art sowie nachträgliche Verfügungen über einzelne Teile der Sendung nur entgegen, soweit dieses Bundesgesetz oder die Eisenbahn im Tarif diese zulassen.

(3) Will der Absender von dem Recht gemäß Abs. 1 Gebrauch machen, so muß er das Frachtbriefdoppel vorlegen und darin die getroffenen Verfügungen eintragen. Die Eisenbahn ist berechtigt, zu verlangen, daß sich der Absender ausweist. Befolgt die Eisenbahn die Verfügungen des Absenders, ohne sich das Doppel vorlegen und ohne die Verfügungen darin eintragen zu lassen, so haftet sie für den dadurch verursachten Schaden dem Empfänger, wenn diesem der Absender das Doppel übergeben hat.

(4) Der Absender ist verpflichtet, nachträgliche Verfügungen durch eine schriftliche Erklärung nach dem im Tarif festgesetzten Muster an den Versandbahnhof zu erteilen. § 57 Abs. 4 und 5 gilt sinngemäß. Jede nachträgliche Verfügung des Absenders, die in anderer als der im Tarif vorgesehenen Form gegeben wird, ist unzulässig. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zuzulassen, daß

nachträgliche Verfügungen in besonderen Fällen auch an einen anderen Bahnhof erteilt werden.

(5) Dem Versandbahnhof obliegt es, die nachträglichen Verfügungen in den Fällen des Abs. 1 lit. b bis lit. g sobald wie möglich, auf Verlangen des Absenders unter den im Tarif festgesetzten Bedingungen durch Telegramm oder Fernsprecher, weiterzugeben. Dem Bestimmungs- oder Anhaltebahnhof obliegt es, die nachträgliche Verfügung durchzuführen, ohne die schriftliche Bestätigung abzuwarten, wenn die telegraphische oder fernmündliche Mitteilung vom Versandbahnhof herrührt; dies ist im Zweifelsfall durch Rückfrage festzustellen.

(6) Die Eisenbahn ist nur dann berechtigt, die Ausführung einer nachträglichen Verfügung abzulehnen, hinauszuschieben oder in einer dem mutmaßlichen Willen des Absenders entsprechenden veränderten Weise vorzunehmen, wenn

- a) die Verfügung in dem Zeitpunkt, in dem sie der zur Ausführung berufenen Stelle zugeht, nicht mehr ausführbar ist oder
- b) durch ihre Ausführung der regelmäßige Beförderungsdienst gestört würde oder
- c) ihrer Ausführung gesetzliche oder verwaltungsbehördliche Vorschriften entgegenstehen oder
- d) bei Änderung des Bestimmungsbahnhofes der Wert des Gutes die Gesamtkosten der Beförderung bis zum neuen Bestimmungsbahnhof voraussichtlich nicht deckt und der Betrag dieser Kosten nicht sofort gezahlt oder sichergestellt wird.

In diesen Fällen ist die Eisenbahn verpflichtet, den Absender unverzüglich von der Sachlage zu benachrichtigen.

(7) Die Eisenbahn ist berechtigt, einem an den Bestimmungsbahnhof unmittelbar gestellten Antrag des Absenders, daß die Ablieferung des Gutes vorläufig unterbleiben soll, zu entsprechen. Der Absender ist jedoch verpflichtet, eine nachträgliche Verfügung in der im Tarif vorgesehenen Form innerhalb einer angemessenen Frist durch den Versandbahnhof zu erteilen; andernfalls finden die Bestimmungen über die Ablieferung (§ 78) Anwendung.

(8) Verfügt der Absender, daß das Gut in einem Unterwegsbahnhof angehalten werden oder daß die Ablieferung vorläufig unterbleiben soll, so ist die Eisenbahn berechtigt, für jeden Aufenthalt über sechs Stunden das im Tarif festgesetzte Wagenstand- oder Lagergeld einzuheben. Beträgt der Aufenthalt mehr als vierundzwanzig Stunden, so ist die Eisenbahn berechtigt, das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders auszuladen und auf Lager zu nehmen. Sie ist jedoch auch berechtigt, das Gut bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus auf Gefahr und Kosten

des Absenders zu hinterlegen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Absender von diesen Maßnahmen zu benachrichtigen. § 83 Abs. 13 gilt sinngemäß.

(9) Die Eisenbahn ist berechtigt, wenn die nachträgliche Verfügung nicht durch ihr Verschulden veranlaßt ist, für deren — auch nur versuchte — Ausführung neben den etwa erwachsenden sonstigen Kosten das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuheben. Die Frachtberechnung bei Änderung des Bestimmungsbahnhofes oder bei Rücksendung des Gutes regelt die Eisenbahn im Tarif.

(10) Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefdoppel besitzt, sobald der Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat oder ihm das Gut abgeliefert worden ist oder sobald die Eisenbahn mit der Durchführung einer Empfängeranweisung begonnen hat. Nach Einlösung des Frachtbriefes durch den Empfänger ist die Eisenbahn verpflichtet, dessen Anweisung zu beachten, sonst wird sie ihm gegenüber haftbar.

§ 76. Beförderungshindernisse.

(1) Wenn sich der Beförderung eines Gutes Hindernisse entgegenstellen, die durch Umleitung behoben werden können, ist die Eisenbahn verpflichtet, das Gut dem Bestimmungsbahnhof auf einem Hilfsweg ohne Einhebung einer Mehrfracht zuzuführen; dagegen wird die Lieferfrist (§ 77) über den Hilfsweg berechnet. Den Eisenbahnen bleibt es überlassen, gegeneinander Rückgriff zu nehmen.

(2) Wenn die Eisenbahn ein Beförderungshindernis durch Umleitung nicht beheben kann, ist sie verpflichtet, den Absender um Anweisung zu ersuchen. Der Absender ist verpflichtet, der Eisenbahn außer den Kosten (§ 71) für die bereits zurückgelegte Strecke auch die durch die Ausführung der Anweisung erwachsenden Kosten (§ 71) zu zahlen. Der Absender ist von dieser Verpflichtung befreit, wenn die Eisenbahn ein Verschulden an dem Beförderungshindernis trifft.

(3) Der Absender ist verpflichtet, seine Anweisungen schriftlich dem Versandbahnhof oder dem Bahnhof, in dem sich das Gut befindet, zu erteilen. § 75 Abs. 5 gilt sinngemäß.

(4) Die Eisenbahn ist zur Ausführung von Anweisungen, durch welche die Person des Empfängers oder der Bestimmungsbahnhof geändert wird oder die in einem anderen Bahnhof als dem Versandbahnhof erteilt werden, nur dann verpflichtet, wenn der Absender das Frachtbriefdoppel vorgelegt und darin die Anweisungen eingetragen hat. Befolgt die Eisenbahn solche Anweisungen, ohne sich das Doppel vorlegen und ohne die Anweisungen darin eintragen zu lassen, so haftet sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, wenn diesem der Absender das Doppel übergeben hat.

(5) Der Absender ist berechtigt, im Frachtbrief im voraus für den Fall eines Beförderungshindernisses eine Anweisung zu erteilen. Wenn diese Anweisung nach Beurteilung der Eisenbahn nicht ausgeführt werden kann, ist die Eisenbahn verpflichtet, eine andere Anweisung des Absenders einzuholen.

(6) Erteilt der Absender nicht innerhalb der im Tarif hiefür vorgesehenen Frist eine ausführbare Anweisung, so finden die Bestimmungen über Ablieferungshindernisse (§ 83) Anwendung. Nach Ablauf dieser Frist ist die Eisenbahn berechtigt, das im Tarif festgesetzte Lager- oder Wagenstandgeld einzuheben.

(7) Fällt das Beförderungshindernis vor dem Eintreffen einer Anweisung des Absenders weg, ist die Eisenbahn verpflichtet, das Gut dem Bestimmungsbahnhof zuzuführen, ohne die Anweisung abzuwarten. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Absender hievon unverzüglich zu benachrichtigen.

§ 77. Lieferfrist.

(1) Die Lieferfrist setzt sich zusammen aus der Abfertigungsfrist, der Beförderungsfrist und gegebenenfalls aus Zuschlagsfristen.

(2) Sofern die Eisenbahn im Tarif nicht kürzere Fristen vorsieht, beträgt

a) für Frachtgut

1. die Abfertigungsfrist 24 Stunden,
2. die Beförderungsfrist für je

auch nur angefangene 200
Tarifikilometer 24 Stunden;

werden Güter, die gemäß § 56 Abs. 2 lit. a nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind und für die nach den Beförderungsvorschriften die Beförderung in offenen Wagen vorgeschrieben oder das Zusammenladen mit bestimmten Gütern verboten ist, sowie leere gebrauchte Umschließungen und Güter, die wegen ihrer Länge, Breite und Höhe nicht in gewöhnliche, gedeckte Wagen verladen werden können, als Frachtstückgut aufgegeben, so beträgt

3. die Abfertigungsfrist 48 Stunden,
4. die Beförderungsfrist für je

auch nur angefangene 200
Tarifikilometer 48 Stunden;

b) für Eilgut

1. die Abfertigungsfrist 12 Stunden,
2. die Beförderungsfrist für je

auch nur angefangene 300
Tarifikilometer 24 Stunden.

(3) Die Abfertigungsfrist wird ohne Rücksicht auf die Anzahl der beteiligten Eisenbahnen nur einmal, die Beförderungsfrist nach der Gesamtentfernung zwischen Versandbahnhof und Bestimmungsbahnhof berechnet.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

- a) Für die Beförderung über Strecken mit verschiedener Spurweite, über Fährstrecken oder über Bahnstrecken, die Bahnhöfe desselben Ortes verbinden;
- b) für die Beförderung von und nach unbesetzten Bahnhöfen und Güternebenstellen sowie für die an eine Beförderung mit der Eisenbahn unmittelbar anschließende Zuführung nach Orten, die nicht im Ortsbereich des Bestimmungsbahnhofes liegen;
- c) für die Beförderung über Strecken mehrerer Eisenbahnen;
- d) für außergewöhnliche Verhältnisse, die eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten zur Folge haben. Die Eisenbahn ist in diesem Falle berechtigt, die Zuschlagsfristen ausnahmsweise vorbehaltlich der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe festzusetzen.

Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe hat die Genehmigung zu erteilen, wenn die Zuschlagsfristen aus örtlichen oder betrieblichen Verhältnissen notwendig sind.

(5) In den Fällen des Abs. 4 lit. a bis lit. c setzt die Eisenbahn im Tarif die Zuschlagsfristen fest. Die Zuschlagsfristen in den Fällen des Abs. 4 lit. d treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft. Aus der Veröffentlichung muß zu ersehen sein, daß die Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe erteilt wurde oder daß sie vorbehalten ist. Ist die Genehmigung vorbehalten, so wird die Festsetzung der Zuschlagsfristen wirkungslos, wenn die Genehmigung nicht innerhalb von sieben Tagen nach der Veröffentlichung der Zuschlagsfristen bekanntgemacht oder wenn die nachträgliche Genehmigung versagt wird.

(6) Die Lieferfrist beginnt für die vormittags zur Beförderung angenommenen Güter um zwölf Uhr des Annahmetages, für die nachmittags angenommenen Güter um null Uhr des dem Annahmetag folgenden Tages; sie beginnt jedoch nicht vor der Zahlung der vom Absender übernommenen Kosten oder vor Hinterlegung einer Sicherheit (§ 71). Ist der auf die Aufgabe des Gutes folgende Tag ein Sonn- oder Feiertag, so beginnt bei nachmittags aufgegebenem Frachtgut die Lieferfrist um null Uhr des dem Annahmetag zweitfolgenden Tages.

(7) Der Lauf der Lieferfrist ruht für die Dauer

- a) der Nachprüfung gemäß § 60, wenn hiebei Abweichungen von den Eintragungen im Frachtbrief festgestellt werden,

- b) des Aufenthaltes, der durch zoll- oder sonstige verwaltungsbehördliche Behandlung verursacht wird,
- c) einer durch nachträgliche Verfügung oder durch Anweisung des Absenders hervorgerufenen Verzögerung der Beförderung,
- d) eines ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Beförderungshindernisses,
- e) einer gemäß § 65 Abs. 1 lit. a und lit. b angeordneten Sperrmaßnahme, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung vorübergehend verhindert wird,
- f) der durch Abladen einer Überlast oder durch deren Zuladen zu einer anderen Sendung erforderlichen Zeit,
- g) des Aufenthaltes, der ohne Verschulden der Eisenbahn dadurch entstanden ist, daß am Gute oder an der Verpackung Ausbesserungsarbeiten vorgenommen werden mußten oder daß eine vom Absender verladene Sendung umgeladen oder deren Ladung gerichtet werden mußte,
- h) sonstiger besonderer Vorkehrungen für das Gut (Nachbeeisung usw.),
- i) der Umladung beim Übergang einer Sendung auf eine Eisenbahn mit einer anderen Spurweite.

Die Eisenbahn kann sich auf das Ruhen der Lieferfrist nur berufen, wenn sie Ursache und Dauer des Ruhens im Frachtbrief vermerkt hat oder auf andere Weise nachweist.

(8) Endet die Lieferfrist nach Schluß der für die Güterabfertigung vorgesehenen Dienststunden des Bestimmungsbahnhofes, so gilt die Lieferfrist erst nach zwei Stunden nach dem darauffolgenden Dienstbeginn als abgelaufen.

(9) Ist der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonn- oder Feiertag, so läuft bei Frachtgut die Lieferfrist erst mit der entsprechenden Stunde des nächsten Werktages ab.

(10) Die Lieferfrist ist gewährt, wenn vor ihrem Ablauf das Gut dem Empfänger zugeführt worden ist. Konnte das Gut aus Gründen, die in der Person des Empfängers liegen, nicht zugeführt werden, so gilt das Gut in dem Zeitpunkt als zugeführt, in dem die Eisenbahn die Zuführung vergeblich versucht hat. Für Güter, die nicht zugeführt werden, ist die Lieferfrist gewährt, wenn vor ihrem Ablauf der Empfänger von der Ankunft benachrichtigt und das Gut im Bestimmungsbahnhof zur Abnahme (§ 82) bereitgestellt ist. Für Güter, die von der Eisenbahn dem Empfänger nicht zugeführt werden und von deren Ankunft der Empfänger nicht benachrichtigt werden muß, ist die Lieferfrist gewährt, wenn vor ihrem Ablauf die Güter im Bestimmungsbahnhof zur Abnahme oder zu einer von der Eisenbahn nicht übernommenen Weiterbeförderung mit einem anderen Verkehrsmittel (§ 80 Abs. 6) bereitgestellt sind.

§ 78. Ablieferung. Einlösung des Frachtbriefes. Benachrichtigung. Entnahme von Proben. Empfängeranweisung. Reinigung der Wagen.

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Empfänger in dem im Frachtbrief bezeichneten Bestimmungsbahnhof oder, soweit Güter durch die Eisenbahn oder durch von ihr bestellte Unternehmer dem Empfänger zugeführt oder weiterbefördert werden, in seiner Wohnung oder seiner Geschäftsstelle den Frachtbrief zu übergeben und das Gut abzuliefern, wenn der Empfänger die sich aus dem Frachtvertrag zu seinen Lasten ergebenden Beträge gezahlt und den Empfang des Gutes bescheinigt hat.

(2) Der Ablieferung des Gutes an den Empfänger steht gleich

- a) eine nach den einschlägigen Bestimmungen an die Finanzverwaltung (Zollverwaltung) im Bestimmungsbahnhof erfolgte Übergabe des Gutes in deren Abfertigungsräumen oder Niederlagen, wenn diese nicht unter Verschluss der Eisenbahn stehen oder
- b) die Übergabe des Gutes im Bestimmungsbahnhof an ein anderes Verkehrsmittel zu einer von der Eisenbahn nicht übernommenen Weiterbeförderung gemäß § 80 Abs. 6 oder
- c) die nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zulässige Einlagerung bei der Eisenbahn im Bestimmungsbahnhof oder
- d) die Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus.

(3) Nach der Ankunft des Gutes im Bestimmungsbahnhof ist der Empfänger berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht des Empfängers erlischt, sobald dem Bestimmungsbahnhof eine ordnungsmäßig erteilte, entgegenstehende Anweisung oder nachträgliche Verfügung des Absenders zugekommen ist. Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut nicht innerhalb der im § 88 Abs. 1 vorgesehenen Frist angekommen, so ist der Empfänger berechtigt, seine Rechte aus dem Frachtvertrag gegen vorherige Erfüllung der sich für ihn daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfänger von der Ankunft des Gutes zu benachrichtigen. Die Eisenbahn ist dieser Verpflichtung entbunden, wenn der Absender „bahnlagernd“ beantragt oder wenn der Empfänger schriftlich auf die Benachrichtigung verzichtet hat oder wenn die Benachrichtigung nach den Umständen nicht möglich ist. Soweit die Eisenbahn nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes die Güter dem Empfänger in die Wohnung oder in die Geschäftsstelle zuführt oder im Bestimmungsbahnhof einem anderen Verkehrsmittel zur Weiter-

beförderung übergibt, ist eine Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes nicht erforderlich.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Güter, die nicht zugeführt oder weiterbefördert werden, auf den für die Abnahme bestimmten Plätzen dem Empfänger bereitzustellen. Der Empfänger ist berechtigt, vor Einlösung des Frachtbriefes die Sendung äußerlich zu besichtigen; er ist jedoch nicht berechtigt, ein Frachtstück zu öffnen. Das Entnehmen von Proben durch den Empfänger noch vor Einlösung des Frachtbriefes ist nur zulässig, wenn es der Absender im Frachtbrief beantragt oder wenn er es nachträglich verfügt hat.

(6) Durch die Annahme des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die auf ihn überwiesenen Beträge zu bezahlen. Die Eisenbahn ist berechtigt, mit dem Empfänger zu vereinbaren, daß der Frachtbrief auch ohne Übergabe an den Empfänger vom Zeitpunkt der Bereitstellung des Gutes an als angenommen gilt.

(7) Die Eisenbahn folgt das Gut nur gegen Vorzeigen des eingelösten Frachtbriefes aus. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Ausnahmen zuzulassen.

(8) Die Eisenbahn ist nicht berechtigt, außer der Empfangsbescheinigung weitere Erklärungen, namentlich über tadellose oder rechtzeitige Ablieferung, vom Empfänger zu verlangen; sie ist nicht verpflichtet, die Echtheit der Unterschrift des Empfängers zu überprüfen.

(9) Die Empfangsbahn ist verpflichtet, erforderlichenfalls das der Eisenbahn zustehende Pfandrecht an dem Gute geltend zu machen.

(10) Die Eisenbahn bestimmt im Tarif, unter welchen Bedingungen der Empfänger berechtigt ist, dem Bestimmungsbahnhof Anweisungen über das Gut auch vor dessen Ankunft zu erteilen. Die Eisenbahn ist nur dann berechtigt, solche Empfängeranweisungen durchzuführen, wenn das Gut im Bestimmungsbahnhof angekommen und bis zum Beginn ihrer Durchführung eine ordnungsmäßig erteilte, entgegenstehende Anweisung oder nachträgliche Verfügung des Absenders im Bestimmungsbahnhof nicht eingelangt ist.

(11) Ob die Güter von der Eisenbahn oder vom Empfänger auszuladen sind, bestimmt die Eisenbahn im Tarif, soweit nicht dieses Bundesgesetz Bestimmungen darüber enthält oder eine besondere Vereinbarung zwischen dem Absender oder dem Empfänger und der Eisenbahn getroffen ist. Eine mit dem Absender über die Ausladung getroffene Vereinbarung muß aus dem Frachtbrief ersichtlich sein.

(12) Wenn von mehreren im Frachtbrief verzeichneten Stücken einer Sendung bei der Ablieferung einzelne fehlen, ist der Empfänger berechtigt, sie in der Empfangsbescheinigung als fehlend anzuführen.

(13) Der Empfänger ist berechtigt, die Annahme des Gutes auch nach Einlösung des Frachtbriefes so lange zu verweigern, bis seinem Antrag auf Feststellung eines behaupteten teilweisen Verlustes oder einer behaupteten Beschädigung des Gutes stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind für die Eisenbahn nur verbindlich, wenn sie mit ihrer Zustimmung gemacht werden.

(14) Der Empfänger ist verpflichtet, den Laderaum der Wagen, die von ihm auszuladen sind, vor der Rückgabe zu reinigen. Kommt der Empfänger dieser Verpflichtung nicht nach und nimmt die Eisenbahn die Reinigung selbst vor, so ist sie berechtigt, dafür vom Empfänger das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuheben. Ist die Eisenbahn nach gesetzlichen oder verwaltungsbehördlichen Vorschriften zur Reinigung oder Entseuchung von Eisenbahnwagen verpflichtet, so ist sie berechtigt, auch dafür das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuheben.

§ 79. Nachprüfung des Gutes im Bestimmungsbahnhof.

(1) Hat der Absender im Frachtbrief Nachwiegung oder Nachzählung im Bestimmungsbahnhof beantragt oder verlangt der Empfänger bei der Ablieferung, daß das Gut von der Eisenbahn nachgewogen oder nachgezählt wird, so ist die Eisenbahn verpflichtet, diesem Verlangen zu entsprechen, wenn die ordnungsmäßige Abwicklung des Eisenbahnbetriebes und die Beschaffenheit des Gutes es ohne Schwierigkeit gestatten. Die Eisenbahn ist jedoch nicht verpflichtet, dem Verlangen auf Nachwiegung des Gutes zu entsprechen, wenn die erforderlichen Wiegevorrichtungen nicht vorhanden sind oder die Vornahme der Verwiegung die ordnungsmäßige Abwicklung des Eisenbahnbetriebes stören würde. Auf Verlangen des Empfängers wird die Nachwiegung oder Nachzählung in seiner Gegenwart vorgenommen; § 60 Abs. 6 und 7 gilt sinngemäß.

(2) Lehnt die Eisenbahn eine beantragte Nachwiegung im Bestimmungsbahnhof ab, so ist der Empfänger berechtigt, eine Nachwiegung auf einer im Bahnhofbereich oder in dessen Nähe befindlichen Waage zu veranlassen und von der Eisenbahn zu verlangen, daß sie zur Nachwiegung einen Bevollmächtigten beistellt. Der Empfänger ist verpflichtet, für die von ihm veranlaßte Nachwiegung die entstandenen Kosten einschließlich der Entschädigung für den Bevollmächtigten zu zahlen.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Nachwiegung oder Nachzählung das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuheben. In welchen Fällen dieses Entgelt zu erstatten ist, bestimmt die Eisenbahn im Tarif.

(4) Verlangt der Empfänger im Bestimmungsbahnhof nach Einlösung des Frachtbriefes, daß die

Eisenbahn die Übereinstimmung des Gutes mit den Angaben im Frachtbrief über Benennung des Gutes und seine Verpackung nachprüft, so ist die Eisenbahn verpflichtet, dem Verlangen zu entsprechen, wenn es die Beschaffenheit des Gutes ohne Schwierigkeit und ohne besondere Fachkenntnis zuläßt und die ordnungsmäßige Abwicklung des Eisenbahnbetriebes hiedurch nicht gestört wird. Auf Verlangen des Empfängers wird die Nachprüfung in seiner Gegenwart vorgenommen. Die Eisenbahn ist berechtigt, das für die Nachprüfung im Tarif festgesetzte Entgelt einzuheben.

§ 80. Zuführung.

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, Stückgüter dem Empfänger im Ortsbereich des Bestimmungsbahnhofes oder nach benachbarten Orten gegen ein im Tarif festgesetztes Entgelt (Rollgeld) in seine Wohnung oder Geschäftsstelle zuzuführen. Dieses Recht steht der Eisenbahn nicht zu, wenn der Absender im Frachtbrief einen widersprechenden Antrag gestellt hat. Die Eisenbahn besorgt die Zuführung selbst oder durch von ihr bestellte Unternehmer. Die Leute, deren sich die Eisenbahn bei der Zuführung der Stückgüter bedient, müssen den für die Zuführung geltenden Tarif bei sich tragen und dem Empfänger auf sein Verlangen vorzeigen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Zuführung in den Bahnhöfen, in welchen sie eingerichtet ist, unter Angabe der Zuführungszeiten durch Aushang bekanntzumachen und diese Bahnhöfe im Tarif anzuführen.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, mit dem Empfänger die Bedingungen zu vereinbaren, unter denen sie Eisenbahnwagen oder auf eigenen Rädern laufende Straßenfahrzeuge oder Großbehälter in beladenem Zustand in die Geschäftsstelle des Empfängers durch ihre Leute oder durch von ihr bestellte Unternehmer zuführt. Die Eisenbahn ist berechtigt, eine solche Zuführung auch auf Antrag des Absenders im Frachtbrief auszuführen, wenn der Empfänger nach vorheriger Verständigung nicht widerspricht oder einer solchen Zuführung allgemein bereits zugestimmt hat.

(3) Der Empfänger ist auch in Orten, in denen die Eisenbahn die Zuführung der Stückgüter eingerichtet hat, berechtigt, die Stückgüter selbst abzuholen oder sie durch andere als die von der Eisenbahn bestellten Unternehmer abholen zu lassen. Will er von diesem Recht Gebrauch machen, so muß er diese Absicht dem Bestimmungsbahnhof vor der Ankunft der Güter schriftlich anzeigen (Rollfuhrverbot). Der Empfänger ist berechtigt, ein solches Verbot auch allgemein für alle für ihn einlangenden Stückgüter zu erteilen.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe das Recht des Empfäng-

gers, die für ihn einlangenden Stückgüter im Bestimmungsbahnhof selbst abzuholen oder durch von ihm Beauftragte abholen zu lassen, oder das Recht des Absenders, die Zuführung der Stückgüter im Bestimmungsbahnhof durch Antrag im Frachtbrief auszuschließen, bei einzelnen Bahnhöfen vorübergehend oder dauernd zu beschränken oder aufzuheben; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn allgemeine Verkehrsrücksichten es erfordern. Maßnahmen dieser Art bedürfen der Veröffentlichung; in der Veröffentlichung ist auf die Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe hinzuweisen.

(5) Wenn die Eisenbahn Stückgüter zuführt, haftet sie als Frachtführer nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes.

(6) Der Eisenbahn bleibt es überlassen, im Tarif zu bestimmen, in welchen Fällen der Absender berechtigt ist, im Frachtbrief die Weiterbeförderung von Gütern mit einem anderen Verkehrsmittel vom Bestimmungsbahnhof nach einem außerhalb des Ortsbereiches dieses Bahnhofes gelegenen Orte, in dem sich ein für den Güterverkehr eingerichteter Bahnhof oder eine Güternebenstelle nicht befindet, zu beantragen. Die Eisenbahn ist ferner berechtigt, im Tarif zu bestimmen, daß Güter, die im Bestimmungsbahnhof einem anderen Verkehrsmittel zur Weiterbeförderung zu übergeben sind, durch sie selbst oder durch von ihr bestellte Unternehmer gegen Zahlung des im Tarif festgesetzten Entgeltes umgeladen werden; in diesem Falle hat die Eisenbahn bei der Übergabe und Umladung der Güter die Pflichten eines Spediteurs. Übernimmt sie jedoch die Weiterbeförderung selbst oder durch von ihr bestellte Unternehmer, so haftet sie bis zur Ablieferung als Frachtführer nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes.

(7) Müssen Güter nach Räumen der Finanzverwaltung (Zollverwaltung) gebracht werden, die außerhalb des Bahnhofes liegen, ist die Eisenbahn berechtigt, dies auf Kosten des Verfügungsberechtigten entweder selbst zu besorgen oder unter ihrer Verantwortung auf dessen Kosten besorgen zu lassen, auch wenn sich der Empfänger die Selbstabholung vorbehalten hat.

§ 81. Durchführung der Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes.

(1) Soweit die Eisenbahn nach § 78 Abs. 4 verpflichtet ist, den Empfänger von der Ankunft des Gutes zu benachrichtigen, ist sie berechtigt, die Benachrichtigung nach ihrer Wahl durch Fernsprecher, Telegramm, Briefpost oder schriftlich durch Boten vorzunehmen. Sie ist hiebei verpflichtet, ausgenommen bei telegraphischer Benachrichtigung, die Frist anzugeben, innerhalb welcher das Gut vom Empfänger abzunehmen ist. Die Eisenbahn ist berechtigt, mit dem Empfänger

für einzelne oder für alle an ihn einlangende Sendungen die Art der Benachrichtigung schriftlich zu vereinbaren.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfänger bei Eilgut binnen vier Stunden, bei Frachtgut binnen zwölf Stunden nach der Ankunft des Gutes zu benachrichtigen. Bei Berechnung des Zeitraumes, in dem der Empfänger zu benachrichtigen ist, bleiben die in die Zeit von achtzehn Uhr bis acht Uhr fallenden Stunden sowie Sonn- und Feiertage außer Betracht.

(3) Die Benachrichtigung gilt als bewirkt

- a) bei Übermittlung durch Fernsprecher mit der Beendigung des Gespräches,
- b) bei Übermittlung durch die Briefpost zwölf Stunden, bei telegraphischer Übermittlung vier Stunden nach der Aufgabe, sofern nicht allgemein oder für besondere Fälle längere Fristen notwendig sind, welche die Eisenbahn im Tarif festsetzt,
- c) bei anderer Übermittlung mit der Übergabe des Benachrichtigungsschreibens.

Wenn das Ende der Fristen in die Zeit von achtzehn Uhr bis acht Uhr oder auf einen Sonn- oder Feiertag fällt, gilt die Benachrichtigung erst um acht Uhr des auf die Übermittlung der Benachrichtigung beziehungsweise auf den Sonn- oder Feiertag folgenden Werktages als bewirkt.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Übermittlung der Benachrichtigung den Ersatz ihrer Auslagen zu verlangen oder das im Tarif hiefür festgesetzte Entgelt einzuheben.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei der Benachrichtigung dem Empfänger gegebenenfalls mitzuteilen, daß

- a) die vom Absender verladene Sendung unterwegs umgeladen wurde,
- b) die Sendung mit einem Frachtzuschlag belastet ist,
- c) die Sendung offensichtlich beschädigt oder unvollständig ist.

§ 82. Abnahme der Güter.

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif für die Abnahme der Güter, die von ihr nicht zugeführt werden, eine Frist festzusetzen (Abnahmefrist). Solche Güter können in der Regel nur während der für die Abfertigung der Güter vorgesehenen Dienststunden des Bestimmungsbahnhofes abgenommen werden. Die Eisenbahn ist verpflichtet, diese Dienststunden durch Aushang im Bahnhof bekanntzumachen. Die Abnahmefrist für die von der Eisenbahn auszuladenden Güter muß, abgesehen von dem im Abs. 9 bezeichneten Falle, mindestens vierundzwanzig Stunden betragen.

(2) Die Abnahmefrist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem die Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes als bewirkt gilt und das Gut bereitgestellt ist. Sind die vom Empfänger zu

entladenden Wagen in dem Zeitpunkt, in dem die Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes als bewirkt gilt, nicht bereitgestellt oder sind Güter bahnlagernd gestellt oder hat der Empfänger auf die Benachrichtigung schriftlich verzichtet oder ist eine Benachrichtigung nach den Umständen nicht möglich, so beginnt die Abnahmefrist mit der Bereitstellung des Gutes.

(3) Der Lauf der Abnahmefrist ruht an Sonn- und Feiertagen sowie für die Dauer einer Behandlung durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden, soweit diese Behandlung nicht durch den Absender oder durch den Empfänger verzögert wird.

(4) Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter an Sonn- und Feiertagen abzuliefern. Sie ist jedoch berechtigt, in einzelnen Bahnhöfen Güter auch an Sonn- und Feiertagen abzuliefern; in diesem Falle ist sie verpflichtet, die näheren Bedingungen bei den Güterabfertigungsstellen dieser Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, auf Antrag des Empfängers die Abnahme, das Ausladen oder das Wegführen der Güter außerhalb der Dienststunden oder an Sonn- und Feiertagen zu gestatten. Sie ist berechtigt, das im Tarif hiefür festgesetzte Entgelt einzuheben.

(6) Wird das Gut nicht innerhalb der Abnahmefrist abgenommen, so ist der Empfänger verpflichtet, das im Tarif festgesetzte Lager- oder Wagenstandgeld zu zahlen. Überschreitet der Empfänger die Abnahmefrist, so ist die Eisenbahn berechtigt, Lager- und Wagenstandgeld auch für Sonn- und Feiertage einzuheben; unmittelbar aufeinanderfolgende Sonn- und Feiertage werden jedoch stets nur als ein Tag gerechnet. Läuft die Abnahmefrist erst nach vierzehn Uhr eines Werktages ab, so ist die Eisenbahn nicht berechtigt, für einen oder mehrere auf den Werktag unmittelbar folgende Sonn- oder Feiertage Lager- oder Wagenstandgeld einzuheben. Wird die Abnahmefrist um mehr als vierundzwanzig Stunden überschritten, so ist die Eisenbahn aus zwingenden Gründen des Eisenbahnbetriebes oder des öffentlichen Wohles berechtigt, das Gut auf Gefahr und Kosten des Empfängers auszuladen und gemäß § 83 Abs. 12 zu behandeln.

(7) Hat der benachrichtigte Empfänger die zur Abnahme des Gutes erforderlichen Vorkehrungen getroffen und kann die Eisenbahn das Gut nicht innerhalb einer Stunde nach dem Eintreffen des Empfängers bereitstellen, so ist sie verpflichtet, ihm etwaige Kosten der versuchten Abnahme zu ersetzen und ihm auf Verlangen die vergeblich versuchte Abnahme im Frachtbrief zu bescheinigen.

(8) Der Empfänger ist im Einvernehmen mit der Eisenbahn berechtigt, Wagenladungen zur Weiterbeförderung ohne Umladung im Bestimmungsbahnhof neu aufzugeben.

(9) Die Eisenbahn ist berechtigt, mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatliche Betriebe die Abnahmefrist abzukürzen, das Lagergeld und das Wagenstandgeld zu erhöhen sowie die in Abs. 6 angeführten erleichternden Bestimmungen über die Berechnung des Lager- und des Wagenstandgeldes vorübergehend außer Kraft zu setzen; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder des öffentlichen Wohles diese Maßnahmen erfordern. Die Eisenbahn ist verpflichtet, solche Maßnahmen spätestens einen Tag vor ihrem Inkrafttreten bei den Güterabfertigungsstellen durch Aushang bekanntzumachen und auf sonstige geeignete Weise nachrichtlich zu veröffentlichen.

§ 83. Ablieferungshindernisse. Verzögerung der Abnahme durch den Empfänger.

(1) Ein Ablieferungshindernis liegt vor, wenn

- a) der Empfänger des Gutes nicht zu ermitteln ist oder
- b) der Empfänger die Einlösung des Frachtbriefes ausdrücklich verweigert oder
- c) der Empfänger den Frachtbrief nicht innerhalb der von der Eisenbahn im Tarif festgesetzten Frist einlöst oder
- d) vor Einlösung des Frachtbriefes durch den Empfänger die Ablieferung des Gutes aus sonstigen Gründen verhindert wird.

(2) In jedem der im Abs. 1 angegebenen Fälle obliegt es dem Bestimmungsbahnhof, den Absender durch den Versandbahnhof von dem Ablieferungshindernis unverzüglich zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen. Der Absender ist verpflichtet, die Anweisung durch Vermittlung des Versandbahnhofes zu erteilen; die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Ausnahmen zuzulassen.

(3) Der Absender ist berechtigt, für den Fall eines Ablieferungshindernisses im Frachtbrief vorsorglich zu beantragen, daß

- a) ihm das Gut bei Eintritt des Hindernisses ohne vorherige Benachrichtigung zurückgeschickt werden soll,
- b) das Gut im Bestimmungsbahnhof an einen von ihm bezeichneten anderen als den in der Anschrift genannten Empfänger abgeliefert werden soll; dem Bestimmungsbahnhof obliegt es, den Absender von der Ablieferung des Gutes an diesen anderen Empfänger unmittelbar zu verständigen;
- c) er von dem Hindernis ohne Vermittlung des Versandbahnhofes auf seine Kosten fernmündlich, telegraphisch oder durch die Briefpost benachrichtigt werden soll; er ist in diesem Falle berechtigt, seine Anweisung unmittelbar an den Bestimmungsbahnhof zu erteilen;

d) zur Erteilung von Anweisungen über das Gut eine mit Namen und Anschrift bezeichnete andere Person ermächtigt ist und daß daher der Bestimmungsbahnhof diese Person an seiner Stelle ohne Vermittlung des Versandbahnhofes benachrichtigen und ihre Anweisung einholen soll.

(4) Der Absender oder der von ihm Ermächtigte ist verpflichtet, bei der Erteilung einer Anweisung das Frachtbriefdoppel vorzulegen und darin die Anweisung einzutragen. Befolgt die Eisenbahn die Anweisung, ohne sich das Doppel vorlegen und ohne die Anweisung darin einzutragen zu lassen, so haftet sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, wenn diesem der Absender das Doppel übergeben hat. Hat der Empfänger die Einlösung des Frachtbriefes ausdrücklich verweigert, so ist der Absender oder der von ihm Ermächtigte zur Erteilung einer Anweisung auch ohne Vorlage des Doppels berechtigt.

(5) Für die Ausführung der Anweisungen gelten die Bestimmungen des § 75 Abs. 5 und 6 sinngemäß.

(6) Ist die Benachrichtigung des Absenders oder des im Frachtbrief bezeichneten Ermächtigten nach den Umständen nicht möglich oder geht binnen der im Tarif hiefür vorgesehenen Frist eine Anweisung des Absenders oder seines Ermächtigten nicht ein oder ist die Anweisung nicht ausführbar, so ist die Eisenbahn verpflichtet, das Gut auf Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen (Einlagerung). Sie ist jedoch auch berechtigt, das Gut unter Einhebung der noch nicht gezahlten Kosten bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus auf Gefahr und Kosten des Absenders zu hinterlegen.

(7) Die Eisenbahn ist ferner berechtigt,

a) Güter, die nicht abgeliefert werden können, wenn sie nach dem Ermessen des Bestimmungsbahnhofes schnellem Verderben unterliegen oder nach den örtlichen Verhältnissen weder auf Lager genommen noch bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus hinterlegt werden können, sofort,

b) Güter, die nicht abgeliefert werden können und vom Absender nicht zurückgenommen werden, dreißig Tage nach Ablauf der Abnahmefrist, wenn aber ihr Wert nach dem Ermessen des Bestimmungsbahnhofes durch längeres Lagern unverhältnismäßig vermindert oder in keinem Verhältnis zu den Lagerkosten stehen würde, schon früher im Wege der Versteigerung oder, wenn das nicht tunlich ist, bestmöglich ohne Formlichkeit zu verkaufen.

(8) Macht die Eisenbahn in den Fällen des Abs. 7 von ihrem Rechte Gebrauch, so gilt eine allenfalls auf dem Gute haftende Nachnahme als aufgelassen.

(9) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Absender von der Einlagerung oder Hinterlegung sowie vom bevorstehenden und vom bewirkten Verkauf des Gutes zu benachrichtigen, soweit dies nach den Umständen möglich ist. Die Eisenbahn ist berechtigt, für den Verkauf außer den baren Auslagen das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuhoben. Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Absender den Verkaufserlös nach Abzug der noch nicht gezahlten Kosten sowie der mit dem Verkauf verbundenen Auslagen zur Verfügung zu stellen. Reicht der Verkaufserlös zur Deckung dieser Beträge nicht aus, so ist der Absender zur Nachzahlung der ungedeckten Beträge verpflichtet. Das gleiche gilt, wenn die Eisenbahn das Gut einer Behörde übergeben muß oder wenn das Gut auf Grund gesetzlicher oder verwaltungsbehördlicher Vorschriften zu vernichten ist oder aus sonstigen Gründen nicht verwertet werden kann.

(10) Die Eisenbahn ist nicht berechtigt, zoll- oder steuerpflichtige Güter vor der Zoll- oder Steuerbehandlung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus zu hinterlegen (Abs. 6) oder zu verkaufen (Abs. 7).

(11) Fällt das Ablieferungshindernis weg, so ist die Eisenbahn verpflichtet, dem Empfänger, wenn er zur Abnahme des Gutes bereit ist, das Gut abzuliefern, sofern nicht inzwischen eine ordnungsmäßig erteilte entgegenstehende Anweisung des Absenders oder seines Ermächtigten im Bestimmungsbahnhof eingetroffen ist. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Absender oder seinen Ermächtigten, sofern diesem das Hindernis schon mitgeteilt war, von der nachträglichen Einlösung des Frachtbriefes unmittelbar zu verständigen.

(12) Hat der Empfänger den Frachtbrief eingelöst, das Gut jedoch nicht abgenommen oder konnte es ihm aus anderen Gründen nicht abgeliefert werden, so ist die Eisenbahn, sofern die Abnahmefrist um mehr als vierundzwanzig Stunden überschritten und dieser Verzug nicht durch ihr Verschulden verursacht wurde, verpflichtet, das Gut auf Kosten des Empfängers auf Lager zu nehmen und den Empfänger hievon zu benachrichtigen. Die Eisenbahn ist jedoch auch berechtigt, das Gut unter Einziehung der noch nicht gezahlten Kosten bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus auf Gefahr und Kosten des Empfängers zu hinterlegen. Für die Einlagerung solcher Güter bei der Eisenbahn gelten die Bestimmungen des Abs. 13.

(13) Die Eisenbahn ist zur Einlagerung von Gütern für die Dauer von dreißig Tagen (Einlagerungsfrist) verpflichtet. Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Dauer der Lagerung das im Tarif festgesetzte Lagergeld einzuhoben und den Ersatz aller durch die Einlagerung verursachten Auslagen zu beanspruchen. Die Eisenbahn ist berechtigt, eingelagerte Güter, die innerhalb der Einlagerungsfrist vom Empfänger nicht abgenommen werden, nach Ablauf dieser Frist oder, wenn das

Gut nach dem Ermessen der Eisenbahn schnellem Verderben unterliegt, schon früher im Wege der Versteigerung oder bestmöglich ohne Förmlichkeit zu verkaufen. Im übrigen gelten die Bestimmungen des Abs. 9 sinngemäß.

(14) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die auch nur versuchte Ausführung einer Anweisung sowie für ihre sich aus den vorstehenden Bestimmungen ergebenden Leistungen außer der Fracht und den Auslagen das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuheben. Dieses Recht steht ihr nicht zu, wenn sie ein Verschulden trifft.

§ 84. Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Gutes.

(1) Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn wahrgenommen oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so ist die Eisenbahn verpflichtet, die Art des Schadens, den Zustand, erforderlichenfalls auch das Gewicht des Gutes und, soweit dies möglich ist, Betrag und Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens ohne Verzug durch schriftliche Aufnahme des Tatbestandes, wenn möglich in Gegenwart des Berechtigten, festzustellen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, der Aufnahme des Tatbestandes unbeteiligte Zeugen oder erforderlichenfalls Sachverständige beizuziehen. Sie ist ferner verpflichtet, Gutachten der Sachverständigen und allfällige Einwendungen des Berechtigten gegen die Feststellungen der Eisenbahn in der Tatbestandsaufnahme zu vermerken.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Berechtigten auf sein Verlangen eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszufolgen.

(3) Wird durch die vom Berechtigten veranlaßte Aufnahme des Tatbestandes ein Schaden nicht festgestellt oder nur ein von der Eisenbahn bereits anerkannter Schaden, so ist die Eisenbahn berechtigt, den Ersatz der erwachsenden Kosten zu verlangen und das im Tarif hierfür festgesetzte Entgelt einzuheben.

§ 85. Umfang der Haftung der Eisenbahn. Beweislast.

(1) Die Eisenbahn haftet für die Überschreitung der Lieferfrist und für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht.

(2) Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn die Überschreitung der Lieferfrist, der Verlust oder die Beschädigung des Gutes durch ein Verschulden des Berechtigten, durch eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Berechtigten, durch besondere Mängel des Gutes (inneres Verderben, Schwinden usw.) oder durch Umstände verursacht worden ist,

welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte.

(3) Vorbehaltlich der Bestimmungen des Abs. 7 ist die Eisenbahn von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus der mit einer oder mehreren der nachbenannten Tatsachen verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist:

- a) Beförderung in offenen Wagen nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes oder des Tarifes oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender;
- b) Fehlen oder Mängel der Verpackung bei Gütern, die ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung einem Verlust oder einer Beschädigung ausgesetzt sind;
- c) Verladen der Güter durch den Absender oder Ausladen durch den Empfänger nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes oder des Tarifes oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender oder nach einer Vereinbarung mit dem Empfänger, desgleichen mangelhafte Verladung, sofern die Verladung nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes oder des Tarifes oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender durch diesen vorgenommen worden ist;
- d) natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, durch die sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder einer Beschädigung, besonders durch Bruch, Rost, inneres Verderben, Austrocknen, Verstreuen, ausgesetzt sind;
- e) Aufgabe unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Benennung der von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände und Stoffe oder Außerachtlassung der Sicherheitsvorschriften für bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände und Stoffe durch den Absender;
- f) Beförderung von lebenden Tieren;
- g) Beförderung von Sendungen, die nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes oder des Tarifes oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender begleitet werden müssen, sofern die Begleitung die Abwendung dieser Gefahr bezweckt.

(4) Die Eisenbahn ist nicht berechtigt, die Befreiung von der Haftung gemäß Abs. 3 in Anspruch zu nehmen, wenn der Schaden durch ihr Verschulden entstanden ist. Eine solche Befreiung kann die Eisenbahn im Falle des Abs. 3 lit. a auch dann nicht in Anspruch nehmen, wenn der Absender im Frachtbrief gemäß § 68 Abs. 1 die Ver-

ladung der Sendung durch die Eisenbahn in einen gedeckten Wagen verlangt, die Eisenbahn diesem Verlangen aber nicht entsprochen hat.

(5) Wenn die Eisenbahn nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes oder des Tarifes ein Gut auf Lager nimmt, haftet sie für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes.

(6) Der Beweis dafür, daß die Überschreitung der Lieferfrist, der Verlust oder die Beschädigung durch eine der in Abs. 2 vorgesehenen Tatsachen verursacht worden ist, obliegt der Eisenbahn.

(7) Macht die Eisenbahn glaubhaft, daß nach den Umständen des Falles ein Verlust oder eine Beschädigung aus einer oder mehreren der in Abs. 3 erwähnten besonderen Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, daß der Schaden hieraus entstanden ist. Zur teilweisen oder gänzlichen Entkräftung dieser Vermutung obliegt dem Berechtigten der Nachweis, daß der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus den von der Eisenbahn zur Begründung der Vermutung glaubhaft gemachten Gefahren entstanden ist. Diese Vermutung gilt im Falle des Abs. 3 lit. a nicht bei außergewöhnlich großem Abgang oder bei Verlust von ganzen Stücken.

§ 86. Vermutung bei Neuaufgabe.

(1) Wurde eine nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes beförderte Sendung neu aufgegeben und wird nach der Neuaufgabe ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung festgestellt, so wird vermutet, daß der teilweise Verlust oder die Beschädigung während des letzten Frachtvertrages eingetreten ist, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Die Sendung muß stets im Gewahrsam der Eisenbahn verblieben sein;
- b) die Sendung muß unverändert in dem Zustand aufgegeben worden sein, in dem sie im Bahnhof der Neuaufgabe angekommen ist.

(2) Die gleiche Vermutung gilt auch, wenn der der Neuaufgabe vorangehende Frachtvertrag den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht unterstellt war, sofern bei Aufgabe zur durchgehenden Beförderung vom ursprünglichen Versandbahnhof bis zum letzten Bestimmungsbahnhof das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr anzuwenden gewesen wäre.

§ 87. Einschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten.

(1) Wenn Güter zufolge ihrer natürlichen Beschaffenheit bei der Beförderung regelmäßig einen Gewichtsverlust erleiden, haftet die Eisenbahn ohne Rücksicht auf die Länge der durchfahrenen Strecke nur für den Teil des Gewichtsverlustes, der die nachstehend zugelassenen Verlustgrenzen überschreitet:

a) 2 v. H. des Gewichtes für die flüssigen oder in feuchtem Zustand aufgegebenen sowie für die nachstehenden Güter:

Farbhölzer, geraspelte oder gemahlene, Felle,
Fettwaren,
Fische, getrocknete,
Früchte (Obst), frische, getrocknete oder gedörnte,
Gemüse, frische,
Häute,
Hautabfälle,
Hopfen,
Hörner und Klauen,
Kitte, frische,
Knochen, ganze oder gemahlene,
Kohle und Koks,
Leder,
Pferdehaare,
Pilze, frische,
Rinden,
Salz,
Schweinsborsten,
Seifen und harte Öle,
Süßholz,
Tabak, geschnittener,
Tabakblätter, frische,
Tierfleischen,
Torf,
Wolle,
Wurzeln;

b) 1 v. H. des Gewichtes für alle übrigen trockenen Güter, die bei der Beförderung gleichfalls einem Gewichtsverlust ausgesetzt sind.

(2) Auf die Einschränkung der Haftung kann sich die Eisenbahn nicht berufen, wenn nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht auf die Ursachen zurückzuführen ist, die für die Zulassung obiger Verlustgrenzen maßgebend waren.

(3) Werden mehrere Stücke mit demselben Frachtbrief befördert, so wird der zulässige Gewichtsverlust für jedes Stück berechnet, sofern dessen Gewicht im Frachtbrief einzeln angegeben ist oder auf andere Weise festgestellt werden kann.

(4) Die Eisenbahn ist nicht berechtigt, bei gänzlichem Verlust des Gutes anlässlich der Berechnung der Entschädigung einen Gewichtsverlust in Rechnung zu stellen.

(5) Die Bestimmungen des § 85 werden durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

§ 88. Vermutung für den Verlust des Gutes. Wiederauffinden des Gutes.

(1) Ein fehlendes Gut gilt ohne weiteren Nachweis als verloren, wenn es nicht innerhalb von dreißig Tagen nach Ablauf der Lieferfrist abgeliefert oder zur Ablieferung bereitgestellt worden ist.

(2) Der Berechtigte kann bei Empfang des Entschädigungsbetrages für das verlorene Gut schriftlich verlangen, daß er sofort benachrichtigt werde, wenn das Gut binnen einem Jahre nach Zahlung des Entschädigungsbetrages aufgefunden wird. Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Verlangen des Berechtigten zu bescheinigen.

(3) Der Berechtigte kann binnen dreißig Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, daß ihm das Gut in einem Bahnhof der Beförderungsstrecke abgeliefert wird; er ist dann verpflichtet, die Kosten für die Beförderung des Gutes vom Versandbahnhof bis zu dem Bahnhof zu zahlen, in dem das Gut abgeliefert wird; er ist ferner verpflichtet, den erhaltenen Entschädigungsbetrag, abzüglich der ihm etwa erstatteten, in diesem Entschädigungsbetrag enthaltenen Kosten, zurückzuzahlen; seine Ansprüche auf Entschädigung gemäß § 90 und gegebenenfalls gemäß § 92 bleiben vorbehalten.

(4) In allen anderen Fällen ist die Eisenbahn berechtigt, über das aufgefundene Gut frei zu verfügen.

§ 89. Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung des Gutes.

(1) Ist die Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages verpflichtet, Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes zu leisten, so wird die Entschädigung berechnet

nach dem Börsenpreis,

in Ermangelung eines solchen nach dem Marktpreis,

in Ermangelung beider nach dem gemeinen Wert,

den Güter derselben Art und Beschaffenheit am Versandort zu der Zeit hatten, zu der das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Vorbehaltlich der in § 91 vorgesehenen Beschränkung darf jedoch die Entschädigung für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes einen Höchstbetrag nicht übersteigen, der vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe nach Maßgabe der jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnisse durch Verordnung festgesetzt wird; dieser Betrag darf nicht höher sein als der im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung für die Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes für das Kilogramm des Rohgewichtes festgesetzte Betrag. Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Berechtigten außerdem nur Fracht, Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge zu erstatten.

(2) Bei Beschädigung ist die Eisenbahn verpflichtet, den Betrag der Wertverminderung des Gutes zu zahlen. Zur Ermittlung dieses Betrages ist die Entschädigung, die im Falle des Verlustes bei Anwendung von Abs. 1 — jedoch ohne die

Beschränkung auf den Höchstbetrag gemäß Abs. 1 für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes — zu zahlen wäre, herabzusetzen. Das Ausmaß dieser Herabsetzung ergibt sich aus dem Verhältnis zwischen dem Wert des beschädigten Gutes am Bestimmungsort und dem Wert, den das Gut am gleichen Ort gehabt hätte, wenn es nicht während der Ausführung des Beförderungsvertrages beschädigt worden wäre. Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen, wenn

a) die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle ihres gänzlichen Verlustes zu zahlen wäre,

b) nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des Verlustes des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

(3) Der Berechtigte kann eine höhere als in den Abs. 1 und 2 vorgesehene Entschädigung nur bei Angabe des Interesses an der Lieferung oder bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn beanspruchen.

(4) In fremden Währungen ausgedrückte Beträge sind bei Berechnung der Entschädigung zum Kurse am Tage und am Orte der Zahlung umzurechnen.

§ 90. Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist.

(1) Wenn die Lieferfrist überschritten ist und der Berechtigte nicht nachweist, daß ein Schaden daraus entstanden ist, ist die Eisenbahn verpflichtet, als Pauschalvergütung für jedes Zehntel, um das die Lieferfrist überschritten ist, ein Zehntel der Fracht zu zahlen; angefangene Zehntel der Lieferfrist werden voll gerechnet. Der Gesamtbetrag dieser Vergütung darf jedoch die halbe Fracht nicht übersteigen.

(2) Wenn der Berechtigte nachweist, daß ein Schaden durch die Überschreitung der Lieferfrist entstanden ist, ist die Eisenbahn verpflichtet, für diesen Schaden eine Entschädigung bis zur Höhe der Fracht zu zahlen.

(3) Bei gänzlichem Verlust des Gutes steht dem Berechtigten ein Anspruch auf eine Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist nicht zu.

(4) Bei teilweisem Verlust des Gutes ist die Eisenbahn verpflichtet, neben der hiefür vorgesehenen Entschädigung eine Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist bis zur Höhe der auf den nicht verlorengegangenen Teil der Sendung entfallenden Fracht zu leisten.

(5) Bei Beschädigung des Gutes tritt die Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist gegebenenfalls zu der im § 89 vorgesehenen Entschädigung hinzu.

(6) In den in den Abs. 4 und 5 angeführten Fällen steht dem Berechtigten ein Anspruch auf eine höhere Gesamtentschädigung als bei gänzlichem Verlust des Gutes nicht zu.

§ 91. Beschränkung der Höhe der Entschädigung durch den Tarif.

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, in Tarifen, die eine Ermäßigung gegenüber den Regeltarifen enthalten, für die bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung des Gutes zu leistenden Entschädigungen einen geringeren als den vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe durch Verordnung bestimmten Höchstbetrag (§ 89 Abs. 1) festzusetzen. Die Eisenbahn ist berechtigt, in solchen Tarifen auch die Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist auf Höchstbeträge zu beschränken. Hat der Absender die Anwendung eines solchen Tarifes im Frachtbrief beantragt, so haftet die Eisenbahn nur bis zu dem im Tarif festgesetzten Höchstbetrag.

(2) Wird ein solcher Tarif nur auf einen Teil der Beförderungstrecke angewendet, so tritt die tarifmäßige Beschränkung der Haftung der Eisenbahn nur ein, wenn sich die Tatsache, welche die Entschädigung begründet, auf diesem Teil der Beförderungstrecke ereignet hat.

§ 92. Höhe der Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung.

(1) Hat der Absender im Frachtbrief das Interesse an der Lieferung angegeben (§ 74), so kann der Berechtigte im Falle der Entschädigungspflicht der Eisenbahn beanspruchen

a) bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung des Gutes

1. die Entschädigung gemäß § 89 oder § 91, außerdem

2. den Ersatz des nachgewiesenen weiteren Schadens bis zur Höhe des Interesses an der Lieferung;

b) bei Überschreitung der Lieferfrist,

1. wenn der Berechtigte nicht nachweist, daß ihm ein Schaden aus der Überschreitung der Lieferfrist erwachsen ist, für je vierundzwanzig Stunden, um die die Lieferfrist überschritten ist, ein Fünftel der Fracht, höchstens die ganze Fracht, jedoch nicht mehr als den Betrag des Interesses an der Lieferung; angefangene vierundzwanzig Stunden werden als voll gerechnet;

2. wenn der Berechtigte nachweist, daß ihm hieraus ein Schaden erwachsen ist, eine Entschädigung bis zur Höhe des Interesses an der Lieferung.

(2) Wenn der Berechtigte nachweist, daß ihm neben einem Schaden durch Überschreitung der Lieferfrist ein von der Eisenbahn zu vertretender Schaden aus teilweisem Verlust oder aus Beschädigung erwachsen ist, so kann er im Falle der Entschädigungspflicht der Eisenbahn beanspruchen

a) die Entschädigungen gemäß § 89 oder § 91 sowie gemäß Abs. 1 lit. b Z. 1., außerdem

b) den Betrag des gesamten nachgewiesenen weiteren Schadens, einschließlich des durch die Überschreitung der Lieferfrist erwachsenen, bis zur Höhe des angegebenen Interesses an der Lieferung.

(3) Ist der angegebene Betrag des Interesses an der Lieferung geringer als die ohne Angabe des Interesses zu zahlende Entschädigung, so kann der Berechtigte diese beanspruchen.

§ 93. Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn.

In den Fällen, in denen der gänzliche oder teilweise Verlust oder die Beschädigung des Gutes oder die Überschreitung der Lieferfrist auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, ist die Eisenbahn verpflichtet, den nachgewiesenen vollen Schaden zu ersetzen.

§ 94. Verzinsung der Entschädigungsbeträge.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, die von ihr zu zahlenden Entschädigungsbeträge auf Verlangen des Berechtigten vom Tage des Einlangens der gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes eingebrachten Reklamation oder, wenn eine Reklamation nicht voranging, vom Tage der Klageerhebung an zu dem für beiderseitige Handelsgeschäfte jeweils gesetzlich vorgeschriebenen Zinsfuß zu verzinsen; Entschädigungsbeträge unter fünfzig Schilling werden nicht verzinst.

§ 95. Erlöschen der Ansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung.

(1) Mit der Annahme des Gutes durch den Berechtigten sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag wegen Überschreitung der Lieferfrist, teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung erloschen.

(2) Jedoch erlöschen nicht:

a) Entschädigungsansprüche, wenn der Berechtigte nachweist, daß der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;

b) Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, wenn sie binnen dreißig Tagen, den Tag der Annahme des Gutes durch den Berechtigten nicht mitgerechnet, bei einer der gemäß § 99 Abs. 3 zuständigen Eisenbahnen geltend gemacht werden;

c) Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung, wenn 1. der teilweise Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Gutes durch den Berechtigten gemäß § 84 festgestellt worden ist;

2. die Feststellung, die gemäß § 84 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

d) Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Schäden, die erst nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten festgestellt worden sind, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Der Berechtigte muß die Feststellung gemäß § 84 unverzüglich nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Annahme des Gutes verlangen;

2. der Berechtigte muß beweisen, daß der Schaden in der Zeit von der Annahme des Gutes zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist.

(3) Ist das Gut unter den im § 86 Abs. 1 vorgesehenen Bedingungen neu aufgegeben worden, so erlöschen die Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung aus dem der Neuaufgabe vorangehenden Frachtvertrag, wie wenn es sich um einen einzigen Frachtvertrag handeln würde.

§ 96. Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag.

(1) Ansprüche aus dem Frachtvertrag verjähren in einem Jahre.

In drei Jahren verjähren jedoch

- a) Ansprüche auf Auszahlung einer Nachnahme, welche die Eisenbahn vom Empfänger eingezogen hat;
- b) Ansprüche auf Auszahlung des Erlöses eines von der Eisenbahn vorgenommenen Verkaufes;
- c) Ansprüche wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens;
- d) Ansprüche aus dem der Neuaufgabe vorangehenden Frachtvertrag in dem im § 86 Abs. 1 vorgesehenen Falle.

(2) Die Verjährung beginnt:

- a) Bei Entschädigungsansprüchen wegen Überschreitung der Lieferfrist, teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung mit Ablauf des Tages der Ablieferung;
- b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlustes mit Ablauf des dreißigsten Tages nach Ablauf der Lieferfrist;
- c) bei Ansprüchen auf Zahlung, Nachzahlung oder Erstattung von Fracht, Frachtzuschlägen, Nebengebühren und Auslagen, wenn
 1. eine Zahlung erfolgte, mit Ablauf des Tages der Zahlung;
 2. eine Zahlung nicht erfolgte, mit Ablauf des Tages der Annahme des Gutes zur Beförderung, sofern die Zahlung dem Absender obliegt, oder mit Ablauf des

Tages, an dem der Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat, sofern die Zahlung ihm obliegt;

3. die Beträge Gegenstand einer Frankaturrechnung waren, mit Ablauf des Tages, an dem die Eisenbahn dem Absender die im § 71 Abs. 5 vorgesehene Rechnung übergibt; wird diese nicht übergeben, so beginnt die Verjährung der Ansprüche der Eisenbahn mit Ablauf des dreißigsten Tages nach Ablauf der Lieferfrist;

d) bei Ansprüchen der Eisenbahn auf Zahlung von Beträgen, die der Empfänger statt des Absenders oder die der Absender statt des Empfängers gezahlt hat und welche die Eisenbahn dem Berechtigten zurückerstatteu muß, mit Ablauf des Tages der Rückerstattung des Betrages;

e) bei Ansprüchen wegen Nachnahmen mit Ablauf des achten Tages nach Ablauf der Lieferfrist;

f) bei Ansprüchen auf Auszahlung eines Verkaufserlöses mit Ablauf des Verkaufstages;

g) bei Ansprüchen auf Zahlung eines von der Zollbehörde verlangten Betrages mit Ablauf des Tages, an dem die Zollbehörde das Verlangen an die Eisenbahn gestellt hat;

h) in allen anderen Fällen mit Ablauf des Tages, an dem das Recht geltend gemacht werden kann.

(3) Wenn der Berechtigte eine Reklamation gemäß § 97 bei der Eisenbahn einreicht, wird der Lauf der Verjährung, abgesehen von den allgemeinen gesetzlichen Hemmungsgründen, bis zum Ablauf des Tages gehemmt, an dem die Eisenbahn die Reklamation schriftlich abschlägig beantwortet und die der Reklamation beigegebenen Belege zurückgibt. Wird der Reklamation teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen. Wer sich auf die Einreichung einer Reklamation, auf deren Beantwortung oder auf die Rückgabe von Belegen beruft, hat dies zu beweisen. Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht.

(4) Die vorstehenden Bestimmungen finden nicht Anwendung auf Rückgriffsansprüche der Eisenbahnen untereinander.

§ 97. Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrag.

(1) Soweit für die Geltendmachung von Rechten aus dem Frachtvertrag in den §§ 72 und 73 nicht besondere Bestimmungen festgesetzt sind, gelten die nachstehenden Bestimmungen.

(2) Zur Geltendmachung dieser Rechte ist der befugte, dem das Verfügungsrecht über das Gut zusteht.

(3) Wenn der Absender einen Anspruch außergerichtlich geltend macht (Reklamation), ist er verpflichtet, bei Einreichung der Reklamation das Frachtbriefdoppel in Urschrift vorzulegen. Vermag er dies nicht, obliegt ihm der Nachweis, daß der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert oder seine Zustimmung zur Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrag erteilt hat. Wenn der Empfänger einen Anspruch aus dem Frachtvertrag geltend macht, ist er verpflichtet, bei Einreichung der Reklamation den Frachtbrief in Urschrift vorzulegen. Andere Belege können auch in Abschrift vorgelegt werden, die jedoch auf Verlangen der Eisenbahn beglaubigt sein müssen. Die Beglaubigung der Abschriften solcher Belege durch den Versand- oder Bestimmungsbahnhof ist zulässig. Den Bahnhöfen obliegt es, auf Verlangen des Absenders oder des Empfängers solche Beglaubigungen gegen Zahlung des im Tarif hiefür festgesetzten Entgeltes zu erteilen.

(4) Außergerichtliche Ansprüche sind schriftlich bei einer der im § 99 Abs. 3 genannten Eisenbahnen geltend zu machen.

(5) Die Reklamation muß so belegt sein, daß die Eisenbahn in der Lage ist, die Berechtigung des Anspruchswerbers, den Grund und die Höhe des Anspruches zu überprüfen. Handelt es sich um eine Entschädigung wegen gänzlichen oder teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung, so ist eine Bescheinigung über den Wert des Gutes beizufügen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, Reklamationen mit tunlichster Beschleunigung zu behandeln und dem Antragsteller eine schriftliche Beantwortung zukommen zu lassen. Die Eisenbahn ist ferner verpflichtet, eine abschlägige Beantwortung sachlich zu begründen und die den Reklamationen beigegebenen Belege der Beantwortung beizuschließen.

§ 98. Pfandrecht der Eisenbahn.

(1) Die Eisenbahn hat für alle Forderungen, die ihr nach diesem Bundesgesetz oder nach dem Tarif zustehen, ein Pfandrecht an dem Gute, auf das sich die Forderungen beziehen, es sei denn, daß sie den Mangel der Berechtigung des Absenders, über das Gut zu verfügen, kannte oder kennen mußte. Das Pfandrecht der Eisenbahn hat den Vorzug vor dem Pfandrecht anderer Frachtführer, der Spediteure oder Kommissionäre; es besteht so lange, als sich das Gut in Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten befindet, der es für sie inne hat.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, zur Hereinbringung ihrer Forderungen das Pfand unter Beachtung der Bestimmungen des § 83 zu verkaufen.

§ 99. Haftung und Inanspruchnahme mehrerer an der Beförderung beteiligter Eisenbahnen.

(1) Die Versandbahn haftet für die Ausführung der Beförderung bis zur Ablieferung des Gutes an

den Empfänger ohne Rücksicht darauf, ob nur eigene oder auch fremde Strecken benützt wurden.

(2) Jede nachfolgende Eisenbahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem Frachtbrief übernimmt, in den Frachtvertrag nach Maßgabe des Frachtbriefes ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen.

(3) Die Ansprüche aus dem Frachtvertrag können gegen die Versandbahn oder gegen die Empfangsbahn, auch wenn diese weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat, oder gegen die Eisenbahn gerichtet werden, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat. Unter diesen Eisenbahnen hat der Berechtigte die Wahl. Im Falle gerichtlicher Geltendmachung des Anspruches erlischt das Wahlrecht mit der Erhebung der Klage. Durch Widerklage oder Einrede können Ansprüche aus dem Frachtvertrag auch gegen eine andere Eisenbahn geltend gemacht werden, wenn deren Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

IX. Verhältnis der Eisenbahnen untereinander.

§ 100. Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander.

(1) Jede Eisenbahn ist verpflichtet, den übrigen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen die ihnen aus dem Beförderungsvertrag gebührenden Beträge zu zahlen, die sie nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes oder des Tarifes eingehoben hat oder hätte einheben sollen.

(2) Die Übergabe des Reisegepäcks oder des Gutes (Expressgut, Leichen, lebende Tiere und andere Güter) von einer Eisenbahn an die folgende begründet für die übergebende das Recht, die nachfolgende Eisenbahn mit dem Betrag der Beförderungspreise, der sonstigen Kosten und der Frachtzuschläge zu belasten, die sich aus der Beförderungsurkunde ergeben.

(3) Die übergebende Eisenbahn überträgt die Forderungen und das Pfandrecht auf die nachfolgende Eisenbahn mit der Übergabe der Sendung.

(4) Hat auf Grund dieser Bestimmungen eine der beteiligten Eisenbahnen Schadenersatz geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen die Eisenbahn zu, die den Schaden verschuldet hat. Kann diese nicht ermittelt werden, so haben die beteiligten Eisenbahnen den Schaden nach dem Verhältnis der Streckenlänge, mit denen sie an der Beförderung beteiligt sind, gemeinsam zu tragen, soweit nicht nachgewiesen wird, daß der Schaden nicht auf ihren Strecken entstanden ist.

(5) Die Eisenbahnen sind berechtigt, für die Abrechnung und den Rückgriff im allgemeinen oder in besonderen Fällen andere Vereinbarungen zu treffen.

X. Schlußbestimmungen.

§ 101. Verhältnis zu früheren Gesetzen.

(1) § 453 des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897 erhält folgende Fassung:

„Auf die Beförderung von Gütern (dazu gehören auch Expresgut, Leichen und lebende Tiere) sowie von Personen und Reisegepäck auf Eisenbahnen finden die Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expresgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern mit der Eisenbahn (Eisenbahn-Verkehrsordnung — EVO.) Anwendung.“

(2) Die Bestimmungen der §§ 454 bis 460 des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897 werden aufgehoben.

§ 102. Inkrafttreten.

(1) Dieses Bundesgesetz tritt am in Kraft.

(2) Verordnungen zu diesem Bundesgesetz können von dem der Kundmachung dieses Bundesgesetzes folgenden Tage an erlassen werden und treten frühestens zugleich mit diesem Bundesgesetz in Kraft.

(3) Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes treten alle Rechtsvorschriften außer Kraft, die bisher den Gegenstand dieses Bundesgesetzes geregelt haben, insbesondere

1. die Zweite Verordnung über die Einführung der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Lande Österreich vom 15. September 1938, Deutsches RGBl. I, S. 1172 (G. Bl. f. d. L. Ö. Nr. 412/1938),
2. die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 8. September 1938, Deutsches RGBl. II, S. 663 (G. Bl. f. d. L. Ö. Nr. 412/1938),
3. die §§ 7 Abs. 1, 95 Abs. 9 und 10 sowie 98 Abs. 3 und 4 der früheren Österreichischen Eisenbahn-Verkehrsordnung, BGBl. Nr. 129/

1928, in der Fassung des Artikels 2 der Zweiten Verordnung über die Einführung der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Lande Österreich vom 15. September 1938, Deutsches RGBl. I, S. 1172 (G. Bl. f. d. L. Ö. Nr. 412/1938) und

4. die auf Grund des § 2 Abs. 4 und 5 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 8. September 1938, Deutsches RGBl. II, S. 663 (G. Bl. f. d. L. Ö. Nr. 412/1938), sowie auf Grund der §§ 458 und 460 des Handelsgesetzbuches in der Fassung des Gesetzes vom 4. September 1938, Deutsches RGBl. I, S. 1149, erlassenen Verordnungen zu dieser Eisenbahn-Verkehrsordnung.

§ 103. Vollziehung.

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe betraut. Das Einvernehmen ist zu pflegen mit dem

Bundesministerium für Justiz, soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes vorgesehen ist, mit dem

Bundesministerium für Finanzen in Angelegenheiten des § 8 Abs. 2, mit dem

Bundesministerium für soziale Verwaltung, soweit es sich um die Beförderung von Leichen handelt, mit dem

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, soweit es sich um den Verkehr mit lebenden Tieren oder tierischen Rohstoffen handelt, und mit dem

Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, soweit es sich um nach der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände und Stoffe handelt.

Erläuternde Bemerkungen.

Für die Beförderungsgeschäfte im inländischen Eisenbahnverkehr bildet gegenwärtig die deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 8. September 1938, RGBl. II, S. 663, die Rechtsgrundlage.

Diese Eisenbahn-Verkehrsordnung, deren Bestimmungen dem internationalen Berner Übereinkommen vom 23. November 1933 teilweise angeglichen wurden, ist in Österreich zur Zeit seiner Besetzung durch eine Verordnung des Reichsverkehrsministers, des Reichsministers der Justiz und des Reichsministers des Innern vom 15. September 1938 eingeführt und in der Zeit von ihrem Inkrafttreten bis zum Feber 1945 durch 66 weitere Verordnungen des Reichsverkehrsministers den Erfordernissen des Kriegszustandes angepaßt worden. Durch diese Ergänzungen hat die geltende Eisenbahn-Verkehrsordnung ihre Zweckbestimmung, eine Rechtsgrundlage für einen, durch außergewöhnliche Vorkommnisse unbeeinflussten Eisenbahnverkehr zu bilden, in vielen Belangen verloren. Es bedarf daher wohl keines weiteren Nachweises, daß das heute in Österreich geltende Beförderungsrecht den Bedürfnissen einer friedensmäßigen Verkehrsabwicklung nicht entspricht und daher durch eine österreichische Eisenbahn-Verkehrsordnung ersetzt werden muß, die den berechtigten Anforderungen, die an das österreichische Verkehrswesen gestellt werden, in ausreichendem Maße Rechnung trägt.

Am 25. Oktober 1952 wurden in Bern ein neues Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) und am selben Tage ein neues Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) unterzeichnet. Die unterzeichneten Übereinkommen bringen eine teilweise Neufassung sowohl des internationalen Beförderungsrechtes für den Personen- und Gepäckverkehr als auch des internationalen Güterbeförderungsrechtes und werden an die Stelle des geltenden Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr vom 23. November 1933 (IÜP) beziehungsweise an die Stelle des geltenden Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. November 1933 (IÜG) treten.

Um ein den gegebenen und vorauszusehenden Bedürfnissen entsprechendes Beförderungsrecht zu erzielen, wurden neben den aus der Entwicklung der Verkehrsverhältnisse gewonnenen praktischen Erfahrungen und den Wünschen der Bahnbenützer und Bahnverwaltungen die geltenden Bestimmungen des inländischen Beförderungsrechtes, die österreichische Eisenbahn-Verkehrsordnung aus dem Jahre 1928, die bereits nach dem Jahre 1945 begonnenen Arbeiten an der Erstellung einer neuen österreichischen Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie die am 25. Oktober 1952 in Bern unterzeichneten internationalen Konventionen als Grundlagen bei der Ausarbeitung des vorliegenden Entwurfes herangezogen.

Bei der Ausarbeitung des vorliegenden Entwurfes wurde vor allem der Grundsatz befolgt, die Bestimmungen des vorliegenden Entwurfes, soweit es die österreichischen Rechtsverhältnisse zulassen, mit den Bestimmungen der in Bern am 25. Oktober 1952 unterzeichneten internationalen Konventionen (CIV und CIM) in Einklang zu bringen und dadurch die sowohl die Eisenbahnen als auch die Bahnbenützer belastenden rechtlichen Verschiedenheiten bei den Beförderungen zu vermeiden. Es wäre zweckmäßig, wenn der vorliegende Entwurf zum gleichen Zeitpunkt in Kraft gesetzt würde, zu dem auch die revidierten internationalen Konventionen (CIV und CIM) in Wirksamkeit treten. Die Rechtsangleichung wird auch weitgehend die gegenseitige Benützung der Spruchpraxis der Gerichte und der wissenschaftlichen Literatur über das Eisenbahnbeförderungsrecht ermöglichen.

Der vorliegende Entwurf soll aus verfassungsrechtlichen Erwägungen — wie die österreichische Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 1. Oktober 1928, BGBl. Nr. 129 — als Gesetz Wirksamkeit erlangen, das allerdings einzelne Materien des Beförderungsrechtes der Regelung im Verordnungsweg überläßt. Der österreichischen Verfassung entsprechend ist daher die im geltenden Beförderungsrecht dem Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe eingeräumte Befugnis zur Verfügung vorübergehender Änderungen der

Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung beziehungsweise deren Anlagen weggefallen.

Zugleich mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes wird der 7. Abschnitt des dritten Buches des Handelsgesetzbuches entsprechend abzuändern sein, soweit dessen Bestimmungen auf die Beförderungsgeschäfte der Eisenbahn in Zukunft nicht mehr Anwendung zu finden haben.

Da die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung zeitlich unbeschränkte Geltungsdauer haben soll, wurde eine gesetzliche Festlegung ziffernmäßiger Beträge vermieden und ihre Anpassung an die jeweiligen wirtschaftlichen Verhältnisse, soweit es sich um von der Eisenbahn zu leistende Entschädigungsbeträge sowie um Beträge handelt, welche die Bahnbenützer wegen Zuwiderhandlungen im Eisenbahnverkehr auf Grund dieses Bundesgesetzes zu zahlen haben, dem Verordnungsweg, in anderen Fällen dem Tarif überlassen.

Der vorliegende Entwurf hat rein zivilrechtlichen Charakter, was unter anderem auch aus der Bestimmung des § 101 des vorliegenden Entwurfes eindeutig hervorgeht. Der vorliegende Entwurf soll die bisher im 7. Abschnitt des Handelsgesetzbuches über die Beförderung von Personen und Gütern auf den Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs sowie in der hiezu im Verordnungsweg erlassenen Eisenbahn-Verkehrsordnung enthaltenen Rechtsmaterie regeln. Es werden also im vorliegenden Entwurf nur die vertraglichen Beziehungen zwischen der Eisenbahn und ihren Kontrahenten geregelt; über eine etwaige öffentlich-rechtliche Berechtigung der Eisenbahn sagt der vorliegende Entwurf nichts aus.

In sprachlicher Hinsicht wurde eine teilweise Neufassung vorgenommen, die dem Charakter dieses Entwurfes als Vertragsrecht zwischen der Eisenbahn und den Bahnbenützern besser Rechnung trägt. Analog der Vertragsaufbereitung im Privatrecht werden auch hier die Rechte und Pflichten der beiden Vertragspartner gegenübergestellt („Der Absender ist berechtigt, ...“, „Die Eisenbahn ist verpflichtet, ...“ usw.). Durch diese Fassung sollen gleichzeitig auch Unklarheiten, die sich aus der bisher üblichen Terminologie ergaben, vermieden werden.

Im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen wurde der vorliegende Entwurf den in Betracht kommenden Ressortministerien zur Stellungnahme und den Kammern zur gutachtlichen Äußerung übermittelt. Der vorliegende Entwurf wurde in zahlreichen Besprechungen mit den in Betracht kommenden Ressortministerien und den Kammern erörtert und fand im allgemeinen eine günstige Aufnahme; die von diesen Stellen gestellten Änderungs- und Ergänzungsvorschläge wurden, soweit dies mit den dem vorliegenden Entwurf zugrunde gelegten Grundsätzen ver-

einbar und für die Eisenbahnen tragbar war, im Entwurf berücksichtigt.

Der Entwurf wurde auch den Österreichischen Eisenbahnen zur Stellungnahme übermittelt. Den von den Eisenbahnen zum Entwurf geäußerten Wünschen wurde, soweit dies mit Rücksicht auf das gesteckte Ziel der Angleichung des österreichischen Beförderungsrechtes an die internationalen Konventionen (CIV und CIM) möglich war und soweit sie für die Bahnbenützer tragbar erschienen, entsprochen.

Die Einteilung und Reihenfolge der Bestimmungen des vorliegenden Gesetzentwurfes wurden im allgemeinen aus der geltenden Eisenbahn-Verkehrsordnung übernommen. Der Entwurf teilt die vorliegende Rechtsmaterie in zehn Abschnitte ein, und zwar:

- I. Allgemeine Bestimmungen,
- II. Beförderung von Personen,
- III. Beförderung von Reisegepäck,
- IV. Gepäckträger, Aufbewahrung von Gepäck,
- V. Beförderung von Expressgut,
- VI. Beförderung von Leichen,
- VII. Beförderung von lebenden Tieren,
- VIII. Beförderung von Gütern,
- IX. Verhältnis der Eisenbahnen untereinander,
- X. Schlußbestimmungen.

Wie bereits erwähnt, sollen als Ergänzung der gesetzlichen Regelung des Eisenbahnbeförderungsrechtes Durchführungsverordnungen erlassen werden, deren Entwürfe — ausgenommen der Entwurf der Durchführungsverordnung IV, dessen Erstellung zeitraubende technische Untersuchungen und die Einholung von Gutachten erfordert — nach gepflogener Einvernehmen mit den beteiligten Ressortministerien bereits vorliegen.

Es sind dies die

Durchführungsverordnung I, betreffend Zahlungen, die auf Grund des Bundesgesetzes über die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern mit der Eisenbahn zu leisten sind;

Durchführungsverordnung II, betreffend den Expressgutschein im inländischen Eisenbahnverkehr;

Durchführungsverordnung III, betreffend die Verladung, Beförderung und Ablieferung lebender Tiere im Eisenbahnverkehr;

Durchführungsverordnung IV, betreffend die Vorschriften über die von der Beförderung mit der Eisenbahn ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände und Stoffe;

Durchführungsverordnung V, betreffend die Frachtbriefe im inländischen Eisenbahnverkehr.

Im folgenden werden die wesentlichen Änderungen und Ergänzungen des Entwurfes gegenüber der geltenden Eisenbahn-Verkehrsordnung angegeben und, soweit es erforderlich erscheint, näher erläutert:

Die Überschrift des Entwurfes wurde unter Beachtung der österreichischen Gesetzsterminologie neu gefaßt; als Kurztitel wird die Bezeichnung „Eisenbahn-Verkehrsordnung — EVO.“ weiterhin beibehalten.

Zu § 1 Abs. 1:

Ebenso wie die geltende EVO. und die österreichische EVO. vom 1. Oktober 1928 sieht der Entwurf hinsichtlich des Geltungsbereiches das Territorialprinzip vor. Die Bestimmungen des vorliegenden Entwurfes der EVO. sollen sonach auf allen öffentlichen Eisenbahnen Österreichs, jedoch nicht auf Straßenbahnen und Seilbahnen gelten. Die Bestimmungen des vorliegenden Entwurfes sollen aber nur auf den dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen gelten, also nicht für Anschlußbahnen (Hafenbahnen, Industrieananschlußbahnen und sonstige Schleppbahnen), Materialbahnen (Industriebahnen, Bergwerksbahnen, Waldbahnen u. dgl.) und Materialseilbahnen.

Zu § 1 Abs. 2:

Die Bestimmungen des vorliegenden Entwurfes sollen — wie schon in der geltenden und auch in der österreichischen EVO. aus 1928 festgelegt — für den Verkehr mit ausländischen Eisenbahnen nur insoweit gelten, als dieser Verkehr nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist.

Zu § 2:

Die Abs. 4, 5 und 6 der geltenden EVO. wurden nicht übernommen. Abs. 4 entfällt, da dieser Entwurf als Bundesgesetz in Kraft treten soll und daher auch nur eine vorübergehende Änderung einzelner Bestimmungen im Verordnungsweg nicht erfolgen kann. Desgleichen wurde von der Übernahme des Abs. 5 abgesehen, da zum Entwurf dieses Bundesgesetzes Anlagen nicht vorgesehen sind; Muster der Erklärung über die Verpackungsmängel, der nachträglichen Verfügungen usw. werden dem Tarif als Anlagen angeschlossen. Abs. 6 entfällt infolge des Ausfalles der Abs. 4 und 5.

Zu § 2 Abs. 1:

Die Beförderungsbedingungen verkörpern Vertragsrecht. Der Zweck der Beförderungsbedingungen besteht unter anderem darin, daß sie solche Fälle einheitlich regeln, die im Bundesgesetz nicht geregelt, sondern den Tarifen vorbehalten sind. Sie dürfen die gesetzlichen

Bestimmungen nicht abändern oder diesen widersprechen; andernfalls sind sie gemäß § 6 Abs. 1 nichtig. Auf Grund des vertraglichen Charakters werden die Beförderungsbedingungen nicht von den mit der Gesetzgebung befaßten Körperschaften beschlossen, sondern von der Eisenbahn festgesetzt. Die Beförderungsbedingungen stellen gleichsam das Offert dar, auf dessen Grundlage die Eisenbahn ihre Beförderungsleistung anbietet. Die Beförderungsbedingungen müssen gemäß § 2 Abs. 4 in den Tarif aufgenommen werden. Da der Beförderungsvertrag gemäß § 6 nur auf der Grundlage des Tarifes abgeschlossen werden darf, werden die Beförderungsbedingungen mit dem Abschluß des Beförderungsvertrages zum Vertragsinhalt.

Zu § 2 Abs. 2:

Während sich die Beförderungsbedingungen im Rahmen des Bundesgesetzes halten müssen, sollen bei Vorliegen besonderer Verhältnisse in beschränktem Umfang Abweichungen von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zugelassen werden. Sie werden ebenfalls erst mit Abschluß des Beförderungsvertrages zum Vertragsinhalt; zu ihrer Gültigkeit bedürfen sie der Aufnahme und Veröffentlichung im Tarif. Zugelassen sind nur Abweichungen, die besonderen örtlichen, betrieblichen oder verkehrlichen Verhältnissen Rechnung tragen sollen; sie dürfen nur gewisse Erleichterungen bei der Abfertigung und Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern und bei der Zuführung von Gütern schaffen, nicht aber Bestimmungen des Bundesgesetzes zugunsten der Eisenbahn ändern, die durch jene besonderen Umstände nicht berührt werden, wie die Haftungsbestimmungen, die Verjährung, das Erlöschen der Ansprüche aus dem Frachtvertrag usw. Die besonderen Verhältnisse, die Abweichungen von den gesetzlichen Bestimmungen rechtfertigen, können örtlich oder sachlich (Betrieb oder Verkehr) bedingt sein, wie bei Schmalspurbahnen, Zahnradbahnen, einzelnen Güterabfertigungsstellen, unbesetzten Haltestellen (wozu auch Bahnhöfe mit Nachtsperre zu zählen sind), Triebwagen, Expres- und Luxuszügen, vereinfachten Abfertigungsarten für bestimmte Güter (Milch usw.).

Zu § 2 Abs. 4:

Die Bestimmung des § 2 Abs. 7 der geltenden EVO. wurde in den vorliegenden Entwurf nicht mehr aufgenommen.

Zu § 3:

In der Überschrift dieses Paragraphen wurden die Worte „Züge, Privatwagen“ durch das Wort „Beförderungsmittel“ als Sammelbegriff für die in den Abs. 2, 3, und 4 genannten Verkehrsmittel ersetzt.

50

Zu § 3 Abs. 1:

Der Wortlaut des § 3 Abs. 1 lit. b der geltenden EVO. wurde dem Wortlaut des Art. 5 § 1 lit. b CIM angeglichen.

Zu § 3 Abs. 3:

Für die Beförderung und Verwendung von Privatwagen ist in der Anlage VII zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. November 1933 (IÜG) eine eingehende internationale Regelung vorgesehen. Der Entwurf sieht davon ab, für den inländischen Verkehr eine gesetzliche Regelung der Beförderung und Verwendung von Privatwagen zu treffen, weil hiefür einerseits von den österreichischen Eisenbahnen in ausreichender Weise durch die Wageneinstellungsverträge bereits Vorsorge getroffen ist, andererseits im Hinblick auf die fortschreitende Entwicklung des Privatwagenverkehrs Abänderungen der bestehenden Vorschriften notwendig erscheinen könnten.

Da die Privatwagen vielfach nicht nur von den Einstellern selbst, sondern auch von Dritten zur Beförderung benützt werden, war es aber notwendig, in der EVO. festzulegen, daß die Bedingungen für Privatwagen auch für den Benützer des Privatwagens verbindlich sind.

Das Wort „Verkehrtreibenden“ wurde durch das Wort „Privaten“ in Angleichung an den Wortlaut der Internationalen Ordnung über die Beförderung von Privatwagen ersetzt.

Zu § 3 Abs. 4:

Gleich wie in der geltenden EVO. wurde hier der Eisenbahn die Möglichkeit eingeräumt, einen Schienenersatzverkehr für die Beförderung von Expressgut und Gütern einzurichten. Die Bestimmungen des § 4 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 63/52 werden durch die Bestimmung dieses Absatzes nicht berührt. Da im Gegensatz zur Zeit der deutschen Besetzung für die Beförderung von Expressgütern und Gütern im Schienenersatzverkehr nicht ein besonderes Frachtpapier, sondern der österreichische Eisenbahnfrachtbrief zu verwenden ist, entfallen die entsprechenden Bestimmungen der geltenden EVO.

Zu § 4 Abs. 2:

Diese Bestimmung ist neu; sie entspricht der im Art. 40 zweiter Absatz CIV und CIM vorgesehenen Regelung.

Zu § 5:

Die Bestimmungen über im Eisenbahnbereich verlorene und zurückgelassene Gegenstände wurden den einschlägigen Bestimmungen der ehemaligen österreichischen EVO. aus 1928 angeglichen. Die neuen Bestimmungen unterscheiden

sich von denen der geltenden EVO. besonders dadurch, daß

1. dem Finder die Möglichkeit geboten ist, den gefundenen Gegenstand der Eisenbahn oder der Ortspolizei zu übergeben,

2. ihm bei Übergabe des Fundgegenstandes an die Eisenbahn der Anspruch auf Finderlohn gewahrt bleibt und ihm eine Bestätigung über die Übergabe zu erteilen ist,

3. die Eisenbahn Gegenstände im Werte von über 5000 S der Ortspolizei anzuzeigen hat und

4. Fundgegenstände, deren Wert 5000 S nicht übersteigt, nach Ablauf von drei Monaten zu versteigern oder bestmöglich zu verkaufen sind und der binnen drei Jahren nicht behobene Verkaufserlös, wenn der Finder darauf nicht Anspruch erhebt oder nicht zu ermitteln ist, Wohlfahrtszwecken der Eisenbahn zufällt.

Zu § 6:

Im Entwurf ist entsprechend den einschlägigen Bestimmungen des IÜP und IÜG und im Einklang mit dem gegenwärtigen Rechtszustand das Verbot von Sonderabkommen, durch die einem oder mehreren Bahnbenützern Preisermäßigungen gewährt werden, festgelegt. Der Entwurf sieht jedoch die in der geltenden EVO. und auch in der österreichischen EVO. aus 1928 bestehende Ausnahme vor, daß Ermäßigungen des Beförderungspreises und sonstige Begünstigungen für Zwecke der öffentlichen Verwaltung, für Wohlfahrtszwecke und für den Eisenbahndienst mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe zulässig sind. Zur Vermeidung unrichtiger Auslegungen wird ausdrücklich festgestellt, daß unter diese Ermäßigungen des Beförderungspreises und sonstigen Begünstigungen auch solche fallen, die für im Bundesdienste und für im Dienste öffentlicher Verkehrsunternehmen stehende aktive oder im Ruhestand befindliche Bedienstete und deren Familienangehörige gewährt werden. Außerdem wurde der Entwurf gegenüber der geltenden Fassung dahingehend erweitert, daß die Eisenbahnen berechtigt sind, für einzelne Fälle, insoweit dies ausschließlich die gebotene Rücksicht auf kaufmännische Führung der Eisenbahn erfordert, Preisermäßigungen zu gewähren. Die Möglichkeit der Preisermäßigung für den einzelnen Fall, die den Eisenbahnen auf Grund der Bestimmungen des letzten Satzes gegeben ist, soll ihnen eine elastischere und den jeweiligen Gegebenheiten Rechnung tragende Bewegungsfreiheit im wirtschaftlichen Konkurrenzkampf gewährleisten. Die unverzügliche Anzeige solcher Preisermäßigungen an die Aufsichtsbehörde ist vorgesehen, um die Eisenbahnen gegen ungerechtfertigte Forderungen von Seiten der Bahnbenützer zu schützen. Einer Veröffentlichung bedürfen die angeführten Ermäßigungen

des Beförderungspreises und sonstigen Begünstigungen nicht.

Der Entwurf setzt in Angleichung an die entsprechenden Bestimmungen der CIV beziehungsweise der CIM für Erschwerungen der Beförderungsbedingungen oder für Erhöhungen der Beförderungspreise oder der Nebengebühren für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expresgut eine Frist von mindestens sechs Tagen, für die Beförderung von Frachtgut und von Eilgut eine Frist von mindestens fünfzehn Tagen fest. Zur Klarstellung ist in den Entwurf die Bestimmung neu aufgenommen worden, daß bei der Berechnung der angeführten Fristen der Tag der Veröffentlichung nicht mitzuzählen ist. Die Bestimmungen über die Veröffentlichung der einzelnen Tarife sollen abweichend von den Bestimmungen der EVO. aus 1928 nicht vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe im Verordnungsweg festgesetzt werden; sie sind daher in den Entwurf selbst aufgenommen.

Zur Klarstellung wird darauf hingewiesen, daß die Eisenbahn nur für nicht in den Frachtsätzen enthaltene Nebenleistungen ein besonders Entgelt festsetzen darf.

Die Bestimmungen des Entwurfes im Abs. 7 waren bereits in der EVO. aus 1928 enthalten und werden einem praktischen Bedürfnis entsprechend wieder eingeführt. Um den Bahnbenützern entgegenzukommen, werden die Bahnhöfe nunmehr auch über die für sie in Betracht kommenden Leitwege Auskunft zu geben haben.

Zu § 7:

Die Bestimmung des § 7 Abs. 1 der EVO. aus 1928, die auf Grund der Zweiten Verordnung über die Einführung der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Lande Österreich vom 5. September 1938, Deutsches RGBl. I, S. 1172 (G. Bl. f. d. L. Ö. Nr. 412/1938), für die österreichischen Eisenbahnen in Geltung blieb, wurde, da überflüssig, nicht mehr in den vorliegenden Entwurf aufgenommen.

Zu § 7 Abs. 1:

Die Bestimmung des § 7 Abs. 2 der geltenden EVO. wurde zur Vermeidung einer mißverständlichen Auslegung entsprechend ergänzt.

Zu § 7 Abs. 2:

Das Beschwerdewesen wurde neu geregelt.

Zu § 7 Abs. 3:

Im Eisenbahnverkehr ist es von Bedeutung, ob ein bestimmter Tag als Feiertag oder als Werktag anzusehen ist, da hievon beispielsweise die Berechnung der Lieferfristen, Lagergelder und Wagenstandgelder sowie die Führung von Feier-

tagszügen abhängt. Um die in dieser Beziehung aufgetretenen Meinungsverschiedenheiten und praktischen Schwierigkeiten zu beseitigen, stellt der Entwurf fest, daß im Eisenbahnverkehr nur die durch Bundesgesetz als solche festgelegten Tage (Feiertagsruhegesetz, StGBI. Nr. 116/1945 in der Fassung des BGBl. Nr. 173/1949), also nur die sogenannten großen Feiertage, an denen auch in der Industrie, im Handel und im Gewerbe sowie in der Landwirtschaft allgemeine Arbeitsruhe herrscht, als Feiertage gelten sollen.

Zu § 8:

In Angleichung an die österreichische EVO. aus 1928 wurde die Bestimmung für die Zahlungsmittel beziehungsweise Umrechnungskurse neu in den § 8 des vorliegenden Entwurfes aufgenommen. Im übrigen übernimmt der Entwurf die Bestimmungen der österreichischen EVO. aus 1928 über die Begleichung der in ausländischer Währung ausgedrückten Beträge.

Zu § 9:

Diese Bestimmungen entsprechen denen des § 8 der geltenden EVO.

Zu § 10 Abs. 1:

Durch die Ergänzung des Wortlautes des § 9 Abs. 1 der geltenden EVO. wird klargestellt, daß die von der Beförderung ausgeschlossenen Personen weder Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises und der Gepäckfracht noch Anspruch auf Entschädigung haben. Außerdem werden nach dem vorliegenden Entwurf im Gegensatz zu den Bestimmungen der geltenden EVO. beispielsweise betrunkene Personen nur dann von der Beförderung ausgeschlossen werden können, wenn sie durch ihren Zustand oder ihr Verhalten den Anstand verletzen.

Entgegen der Regelung in der österreichischen EVO. aus 1928 und der geltenden EVO. werden die Vorschriften für die Beförderung von Personen, die mit anzeigepflichtigen übertragbaren Krankheiten behaftet, solcher Krankheiten verdächtig oder ansteckungsverdächtig sind oder die unterwegs von einer solchen Krankheit befallen werden, vom Bundesministerium für soziale Verwaltung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe auf Grund des § 26 des Epidemiegesetzes 1950, BGBl. Nr. 186, erlassen werden. Die Eisenbahn hat selbstverständlich diese Vorschriften zu beachten.

Zu § 10 Abs. 2:

Der erste Satz dieser Bestimmung ist neu und entspricht dem Art. 12 § 1 lit. b CIV. Im übrigen entspricht dieser Absatz im wesentlichen der Bestimmung des § 9 Abs. 5 der geltenden EVO. Die Bestimmungen des Epidemiegesetzes werden

52

durch die Bestimmung des vorliegenden Absatzes nicht berührt.

Zu § 10 Abs. 3:

Diese Bestimmung entspricht im wesentlichen der des § 10 Abs. 5 der EVO. aus 1928; sie wurde zur Klarstellung teilweise neu gefaßt.

Zu § 11:

Die Überschrift wurde aus Gründen einer besseren Übersicht ergänzt.

Zu § 11 Abs. 1:

Die Aufnahme des dritten Satzes erschien erforderlich, da im Personenverkehr gleichwie bei der Beförderung von Reisegepäck und Expresgut — jedoch im Gegensatz zum Güterverkehr — die Beförderungspflicht der Eisenbahn nur auf solche Bahnhofverbindungen beschränkt ist, für die im Tarif durchgehende Beförderungspreise vorgesehen sind.

Zu § 11 Abs. 2:

Zur Klarstellung wurde bestimmt, daß Fahrausweise ohne Wegangabe für den kürzesten Weg gelten.

Zu § 11 Abs. 5:

Aus systematischen Gründen wurden die Bestimmungen des § 10 Abs. 6 und 5 der geltenden EVO. in dieser Reihenfolge in diesem Absatz zusammengefaßt. Zur Klarstellung ist im Gegensatz zur geltenden EVO. die Eisenbahn nunmehr verpflichtet, mit der Ausgabe der Fahrausweise so rechtzeitig zu beginnen, wie es die örtlichen Verkehrsbedürfnisse im Bahnhof erfordern, mindestens aber eine Viertelstunde vor Abfahrt des Zuges.

Zu § 11 Abs. 6:

Der erste Satz entspricht im wesentlichen dem des Art. 26 § 10 CIV. Im übrigen entspricht diese Bestimmung der des § 10 Abs. 8 der geltenden EVO. Der letzte Satz wurde zur Klarstellung angefügt.

Zu § 12:

Die Übernahme der Bestimmung des § 11 Abs. 2 der geltenden EVO. erschien entbehrlich, da schon nach den allgemeinen Bestimmungen des § 6 im Tarif die Fahrpreise festzusetzen sind.

Zu § 12 Abs. 1:

Diese Bestimmung entspricht sachlich der des § 11 Abs. 1 der geltenden EVO.

Zu § 12 Abs. 2:

Nach den Bestimmungen des Entwurfes ist die Eisenbahn verpflichtet, in Begleitung reisende

Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahr, jedoch je Begleitperson höchstens zwei Kinder, für die ein Sitzplatz nicht beansprucht wird, frei und Kinder vom vollendeten 6. bis zum vollendeten 14. Lebensjahr und jüngere Kinder, für die ein Sitzplatz beansprucht wird, zum halben gewöhnlichen Fahrpreis zu befördern.

Zu § 13:

Die Bestimmung des § 12 der geltenden EVO. wurde aus stilistischen Gründen neu gefaßt.

Zu § 14 Abs. 1:

Die Bedingungen über die Bestellung von Abteilen oder einzelnen Sitzplätzen sollen zweckmäßigerweise nicht im Gesetz, sondern im Tarif festgesetzt werden.

Zu § 14 Abs. 2:

Durch die neue Fassung des § 13 Abs. 5 der geltenden EVO. wurde eine rechtliche Grundlage für die Ausgabe von Zulassungskarten (Zählkarten) sowie von Platzsicherungsanweisungen (Platzkarten) geschaffen. Die Eisenbahn ist zugleich berechtigt, für Platzsicherungsanweisungen (Platzkarten) ein im Tarif festgesetztes Entgelt einzuheben.

Zu § 15 Abs. 3, 4 und 6:

Die neue Fassung des § 14 Abs. 3 der geltenden EVO. in den Abs. 3, 4 und 5 des § 15 des Entwurfes soll den bei Platzmangel zu Tage getretenen Bedürfnissen entsprechen. Die Eisenbahn kann nunmehr dem Reisenden bei Platzmangel in der von ihm bezahlten Klasse nicht nur in einer höheren, sondern ohne weiteres auch in einer niedrigeren Wagenklasse einen Platz anweisen. Diese Regelung entspricht im wesentlichen der des § 18 Abs. 3 der österreichischen EVO. aus 1928. Auf Grund der gemachten Erfahrungen wurde diese Bestimmung noch dahingehend erweitert, daß der Schaffner das Recht hat, einen Reisenden, dem ein Sitzplatz in einer höheren als der seinem Fahrausweis entsprechenden Klasse angewiesen wurde, zur Räumung dieses Platzes zu verhalten, wenn dieser Sitzplatz infolge Platzmangels für einen Reisenden mit einem Fahrausweis der höheren Klasse benötigt wird.

Wird einem Reisenden ein Sitzplatz in einer niedrigeren Klasse angewiesen, so muß die Eisenbahn dem Reisenden, wenn er sich die Benützung der niedrigeren Wagenklasse von der Eisenbahn bestätigen läßt, auf sein Verlangen den Unterschiedsbetrag zwischen gezahltem Fahrpreis und gezahlter Gepäckfracht einerseits und dem Fahrpreis und der Gepäckfracht für die durchfahrene Strecke andererseits ohne Abzug erstatten. Zur Klarstellung wurde im Abs. 6 ausdrücklich bestimmt, daß ein Reisender, der in der von ihm

bezahlten Wagenklasse einen Platz nicht findet, aus diesem Anlaß — abgesehen von einer Fahrpreis- und Gepäckfrachterstattung — einen Anspruch auf Entschädigung nicht hat.

Zu § 15 Abs. 7:

Der Eisenbahn bleibt es überlassen, im Tarif die näheren Bedingungen für den Übergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug mit höheren Fahrpreisen festzusetzen.

Zu § 16:

Die Überschrift wurde aus Gründen einer besseren Übersicht ergänzt.

Die Bestimmung des § 15 Abs. 2 der geltenden EVO. wurde nicht übernommen, da es sich hiebei um eine bahnpolizeiliche Bestimmung handelt, die praktisch wertlos, kaum durchführbar und völlig gegenwartsfremd ist.

Die Bestimmung des § 15 Abs. 5 der geltenden EVO. ist infolge der Regelung im Abs. 7 des Entwurfes gegenstandslos und wurde daher nicht übernommen.

Zu § 16 Abs. 2:

Der Wortlaut des § 15 Abs. 3 der geltenden EVO. wurde klarer gefaßt.

Zu § 16 Abs. 3:

Auch hier wurde festgelegt, daß einem von der Weiterbeförderung wegen Zahlungsverweigerung ausgeschlossenen Reisenden ein Anspruch auf Entschädigung nicht zusteht.

Zu § 16 Abs. 6:

In diesem Absatz wurden auch die Ausweise, die zur Lösung von Fahrausweisen zu ermäßigtem Preis berechtigen, berücksichtigt.

Zu § 16 Abs. 7:

Der Eisenbahn soll die Möglichkeit gewahrt bleiben, bei Vorliegen besonderer Gründe Bahnsteigsperrn einrichten zu können.

Zu § 17 Abs. 1:

Die Bestimmung des § 16 Abs. 1 der geltenden EVO. wurde neu gefaßt und den modernen Verkehrsverhältnissen angepaßt. Die Eisenbahn ist demnach verpflichtet, bei Ankunft des Zuges in einem Bahnhof den Namen des Bahnhofes, allfällige Zugsanschlüsse und bei Änderungen des fahrplanmäßigen Aufenthaltes dessen voraussichtliche Dauer bekanntzugeben. Dadurch wird den Reisenden das Wesentliche bei Ankunft eines Zuges in einem Bahnhof mitgeteilt. Andere die Reisenden interessierende Fragen, wie die Länge des Aufenthaltes des Zuges im Bahnhof, sind aus den Fahrplänen zu ersehen oder können beim Schaffner oder anderen zuständigen Eisenbahnbediensteten jederzeit erfragt werden.

Zu § 17 Abs. 2:

Die Bedingungen für die Fahrtunterbrechung sollen von der Eisenbahn im Tarif festgesetzt werden. Damit wird die im § 23 Abs. 3 der österreichischen EVO. aus 1928 getroffene Regelung wieder eingeführt.

Zu § 18 Abs. 2:

Die Frist für das Offenhalten der Warteräume zur Nachtzeit in Übergangsbahnhöfen soll auf sechs Stunden verlängert werden.

Zu § 18 Abs. 4:

Die Strafandrohung für die Übertretung des Rauchverbotes soll nicht in dieses Bundesgesetz, sondern in das Eisenbahngesetz aufgenommen werden.

Zu § 19:

Die Überschrift wurde aus Gründen der besseren Übersicht ergänzt.

In Übereinstimmung mit den Verhältnissen vor 1938 wurde die Bestimmung des § 18 Abs. 2 der geltenden EVO. über die Bereithaltung von Frauenabteilen nicht übernommen.

Zu § 19 Abs. 1:

Nach der gegenüber dem § 18 Abs. 1 der geltenden EVO. geänderten Fassung darf, wenn im Zuge von einer Wagenklasse nur ein Abteil vorhanden ist, in diesem nicht geraucht werden. Dagegen wird das Rauchen auf den Gängen der Personenwagen allgemein gestattet sein.

Zu § 19 Abs. 2:

Siehe Bemerkung zu § 18 Abs. 4.

Zu § 20:

Die Bestimmung des § 19 Abs. 1 der geltenden EVO. wurde nicht übernommen, da es sich hiebei um eine bahnpolizeiliche Vorschrift handelt, die in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung geregelt ist. Infolge Wegfallens des § 19 Abs. 1 der geltenden EVO. wurde das Wort „Abfahrt“ in der Überschrift weggelassen.

Zu § 20 Abs. 1:

Die Bestimmung des § 19 Abs. 3 der geltenden EVO. wurde aus stilistischen Gründen und zur Klarstellung teilweise neu gefaßt.

Zu § 21:

Die Bestimmung des § 20 Abs. 2 der geltenden EVO. wurde nicht übernommen, da das Aussteigen der Reisenden bei Betriebsaufhalten außerhalb eines Bahnhofes aus Sicherheitsgründen nicht mehr gestattet werden soll.

Zu § 21 Abs. 1:

Diese Bestimmung wurde klarer gefaßt.

54

Zu § 22:

§ 21 Abs. 2 der geltenden EVO. wurde mangels eines Bedürfnisses nicht übernommen.

Der letzte Satz des § 21 Abs. 3 der geltenden EVO. wurde, da überflüssig, nicht mehr in den Entwurf aufgenommen.

Zu § 22 Abs. 3:

Die Festsetzung der Beträge, die zur Reisegepäckfracht für entgegen den Bestimmungen in Abs. 1 und Abs. 2 des Entwurfes als Handgepäck mitgenommene Gegenstände von Reisenden zu zahlen sind, soll künftighin im Tarif erfolgen.

Zu § 22 Abs. 6:

Diese Bestimmung wurde der des Art. 13 § 2 CIV angeglichen.

Zu § 22 Abs. 7:

Der erste Satz wurde aus stilistischen Gründen und zur Klarstellung teilweise neu gefaßt. Die beiden letzten Sätze des § 21 Abs. 8 der geltenden EVO. wurden nicht übernommen, da sie durch die allgemeine Regelung im ersten Satze überflüssig erscheinen.

Zu § 22 Abs. 8:

Die Bestimmungen über die Beachtung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften für die Person des Reisenden, sein Handgepäck und sein Reisegepäck sind in der geltenden EVO. im Abschnitt IV (Beförderung von Reisegepäck § 28 Abs. 8) enthalten. Aus systematischen Gründen und zur Erleichterung der Auffindung der einschlägigen Bestimmungen wurden sie, soweit sie die Person des Reisenden und sein Handgepäck betreffen, in den Abschnitt II (Beförderung von Personen) als neuer Abs. 8 des § 22 in den Entwurf übernommen. Diese Regelung gleicht sachlich der im Art. 25 CIV.

Zu § 23 Abs. 1 und 2:

Die Bestimmungen über die Mitnahme von Hunden wurden im Interesse der Bahnbenützer neu gefaßt.

Aus systematischen Gründen wurden im Abs. 1 die Bestimmungen über die Mitnahme von Hunden und im Abs. 2 die Bestimmungen über die Mitnahme anderer lebender Tiere zusammengefaßt. Zur Vermeidung von Auseinandersetzungen zwischen den Reisenden wurde die gegenwärtig geltende Einschränkung, wonach kleine Tiere in die Personenwagen nur mitgenommen werden dürfen, wenn kein Mitreisender widerspricht, fallengelassen.

Zu § 23 Abs. 3:

Der zweite Satz wurde zur Klarstellung angefügt.

Zu § 23 Abs. 4:

Die analoge Bestimmung des § 22 Abs. 5 der geltenden EVO. wurde deutlicher gefaßt.

Zu § 23 Abs. 5:

Zur besseren Übersicht wurde die Bestimmung des § 22 Abs. 6 der geltenden EVO. neu gefaßt.

Zu § 24 Abs. 1:

Der erste Satz des § 23 Abs. 1 der geltenden EVO. wurde zur Klarstellung neu gefaßt. Die im zweiten Satz des § 23 Abs. 1 der geltenden EVO. nur auf Möglichkeit abgestellte Bestimmung wurde im Hinblick auf die Bestimmung des § 3 Abs. 1 des vorliegenden Entwurfes als überflüssig nicht mehr aufgenommen.

Zu § 24 Abs. 2:

Der letzte Satz des § 23 Abs. 2 lit. c der geltenden EVO. wurde nicht übernommen, da diese Bestimmung im § 100 des Entwurfes allgemein geregelt wird. Der letzte Satz des § 23 Abs. 2 der geltenden EVO. wurde nicht berücksichtigt, da die Bestimmung des § 24 Abs. 4 a der geltenden EVO. in den Entwurf nicht übernommen wurde.

Zu § 24 Abs. 3:

Die Bestimmung des § 23 Abs. 3 der geltenden EVO. wurde aus stilistischen Gründen und zur Klarstellung teilweise neu gefaßt.

Zu § 24 Abs. 6:

Die Bestimmung des § 23 Abs. 6 der geltenden EVO. wurde durch die Aufnahme der Worte „... in geeigneter Weise“ den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechend erweitert. Nach Inkrafttreten des vorliegenden Entwurfes sind Zugverspätungen von mehr als zehn Minuten — in der geltenden EVO. von mehr 15 Minuten — bekanntzumachen.

Zu § 25 Abs. 1:

Diese Bestimmung weicht von der des § 24 Abs. 1 der geltenden EVO. insofern ab, als die Eisenbahn nur dann den Fahrpreis erstatten muß, wenn der Berechtigte glaubhaft macht, daß er die Fahrt nicht angetreten hat. Die Aufnahme dieser Bestimmung erwies sich als notwendig, um die Eisenbahn vor ungerechtfertigten Fahrpreis-erstattungen zu schützen. Zur Klarstellung wurde die Bestimmung des § 24 Abs. 3 der geltenden EVO. als letzter Satz in den Abs. 1 des Entwurfes angefügt.

Zu § 25 Abs. 2:

Die Übergabe des Fahrausweises ist auch in diesen Fällen Voraussetzung für eine Fahrpreis-erstattung. Die Angabe von Gründen entfällt jedoch.

Zu § 25 Abs. 3:

Der erste Satz des § 24 Abs. 4 der geltenden EVO. wurde neu gefaßt; zur Vereinfachung des Erstattungsverfahrens ist im Gegensatz zur geltenden EVO. lediglich der Abzug eines im Tarif festzusetzenden Verwaltungsrücklasses vorgesehen. Eine Mindestgrenze für Erstattungsbeträge wird nicht mehr festgesetzt; die Bestimmung des § 24 Abs. 4 a der geltenden EVO. ist daher gegenstandslos.

Zu § 25 Abs. 4:

Die Bestimmungen des § 24 Abs. 6 der geltenden EVO. wurden klarer gefaßt. Nach dem Entwurf kann die Eisenbahn im Tarif nicht nur bei Fahrausweisen zu ermäßigten Preisen, sondern auch bei solchen, die nur in Verbindung mit Platzkarten gelten; die Erstattung ausschließen oder an Bedingungen knüpfen. Diese Bestimmung erscheint vom Standpunkt der Eisenbahnen notwendig, da sie andernfalls aus der Nichtbenützung freigehaltener Plätze einen nicht gerechtfertigten Einnahmementgang erleiden würden.

Zu § 25 Abs. 6:

Zur Klarstellung wird bemerkt, daß die näheren Bestimmungen für die Modalitäten der Geltendmachung des Anspruches und für die Erstattung im Tarif festgesetzt werden. Die Bestimmung des § 24 Abs. 5 der geltenden EVO. ist dadurch gegenstandslos.

Zu § 26 Abs. 1:

Nach der durch die 29. Kriegsverordnung geänderten Fassung des § 25 Abs. 1 der geltenden EVO. sind zur Beförderung als Reisegepäck nur Gegenstände zugelassen, die für den Gebrauch des Reisenden bestimmt sind. Der vorliegende Entwurf ändert diese Fassung zugunsten der Reisenden und ersetzt sie durch die bereits in der EVO. aus 1928 festgelegte Begriffsbestimmung, wonach zur Beförderung als Reisegepäck alle Gegenstände zugelassen sind, die der Reisende auf der Reise mitführt. Gegenüber der Fassung der geltenden EVO. können Gegenstände, die in Koffern, Körben, Taschen usw. verpackt sind, von der Eisenbahn zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden. Die Verpackung der Gepäckstücke muß naturgemäß so beschaffen sein, daß sie sich zur Beförderung im Gepäckwagen eignen. Dieses Erfordernis wird in der neuen Fassung zum Ausdruck gebracht. Es werden auch Gegenstände, die zwar nicht dem Reisenden gehören, die er jedoch auf der Reise mitführt, zur Beförderung als Reisegepäck angenommen.

Zu § 26 Abs. 2:

Diese Bestimmungen entsprechen im wesentlichen denen des § 25 Abs. 2 der geltenden EVO.

Die Reihenfolge der Aufzählung der einzelnen Gegenstände in den lit. a bis lit. f wurde nach der Häufigkeit ihrer Aufgabe zur Beförderung als Reisegepäck geändert; lit. c wurde dahingehend erweitert, daß nunmehr die Beschränkung der einzelnen Gegenstände auf einen bestimmten Personenkreis wegfällt. Die Länge der Wasserfahrzeuge bleibt generell auf drei Meter beschränkt; für längere Wasserfahrzeuge können Ausnahmen nach dem letzten Satz dieses Absatzes vorgesehen werden.

Die unter lit. c und lit. d des § 25 Abs. 2 der geltenden EVO. angegebenen Gegenstände, nämlich „Warenproben- und Musterkoffer“ sowie „tragbare Musikinstrumente in Kasten, Futteralen oder anderen Umschließungen“ werden im vorliegenden Entwurf nicht mehr angeführt, da sie nicht zu den „unverpackten“ Gegenständen zu rechnen sind. Ebenso unterbleibt in der lit. e des Entwurfes die Anführung „Schneeschuhe“, da Schneeschuhe erfahrungsgemäß nicht als Reisegepäck aufgegeben, sondern als Handgepäck mitgenommen werden.

Zu § 26 Abs. 3:

Diese Bestimmung entspricht im wesentlichen der des § 25 Abs. 2 letzter Unterabsatz der geltenden EVO. Die Ergänzung der Bestimmung des § 25 Abs. 2 der geltenden EVO. beginnend mit „für bestimmte Gegenstände ...“ sowie der letzte Satz entsprechen den praktischen Bedürfnissen des Verkehrs.

Zu § 26 Abs. 4:

Diese Bestimmung entspricht im wesentlichen der des § 25 Abs. 3 der geltenden EVO. Zur Klarstellung werden die Worte „in sicheren Behältern“ durch die Worte „in einer die Sicherheit gewährleistende Verpackung“ ersetzt. Durch diese Fassung soll zum Ausdruck gebracht werden, daß die Verpackung der Tiere so beschaffen sein muß, daß sowohl die Tiere vor Verletzung geschützt sind als auch die Beschädigung einer Sache oder die Verletzung einer Person, die sich in der Nähe des Behältnisses befindet, nicht möglich ist.

Zu § 26 Abs. 5:

§ 25 Abs. 4 der geltenden EVO. wurde aus stilistischen Gründen und zur Klarstellung teilweise neu gefaßt.

Zu § 26 Abs. 6:

Die Ergänzung des § 25 Abs. 5 der geltenden EVO. wurde im Interesse einer Klarstellung vorgenommen.

Zu § 26 Abs. 7:

Die Bestimmung des § 25 Abs. 6 der geltenden EVO. wurde aus stilistischen Gründen und zur Klarstellung teilweise neu gefaßt.

56

Zu § 27:

Die Überschrift wurde zur besseren Übersicht ergänzt.

Zu § 27 Abs. 1:

§ 26 Abs. 1 der geltenden EVO. wurde aus stilistischen Gründen und zur Klarstellung teilweise neu gefaßt.

Zu § 27 Abs. 2:

Die Bestimmungen des § 26 Abs. 2 der geltenden EVO. wurden teilweise neu gefaßt. Um die bestehenden Zweifel über die Angabe der Anschrift zu beseitigen, wurde bestimmt, daß der Reisende entweder seine Wohnungsanschrift im Bestimmungsort oder die Anschrift seines ständigen Wohnsitzes angeben muß. Weiters ist der Reisende zur Entfernung von alten Beklebezetteln, Anschriften u. dgl. nur dann verpflichtet, wenn sie nicht mehr zutreffend sind.

Zu § 28:

Die Überschrift wurde zur besseren Übersicht ergänzt.

Zu § 28 Abs. 1:

Zum Schutze der Reisenden wird, wenn die Eisenbahn in größeren Bahnhöfen Gepäckstücke später als eine Viertelstunde vor Abfahrt des Zuges zur Beförderung als Reisegepäck nicht annimmt, bestimmt, daß diese Maßnahme durch Aushang bei den Reisegepäckabfertigungsstellen bekanntzumachen ist.

Zu § 28 Abs. 2:

Diese Bestimmung ist neu; sie gleicht der des Art. 21 § 1 CIV. In ihr wird im Gegensatz zu § 27 Abs. 8 der geltenden EVO., in welchem diese Regelung dem Tarif überlassen wurde, festgelegt, daß Reisegepäck im allgemeinen nur gegen Vorzeigen eines mindestens bis zum Bestimmungsbahnhof des Gepäcks gültigen Fahrausweises zur Beförderung angenommen wird. Kann der Reisende den Fahrausweis nicht vorzeigen, so bleibt es ihm unbenommen, von der Expresgutabfertigung Gebrauch zu machen. Die Eisenbahn kann im Tarif jedoch Ausnahmen von dieser grundsätzlichen Regelung zulassen. Der zweite Satz des § 27 Abs. 8 der geltenden EVO. ist eine reine Tarifangelegenheit und wird daher in den vorliegenden Entwurf nicht mehr aufgenommen.

Zu § 28 Abs. 3:

Diese Bestimmung ist neu; sie wurde im Interesse der Reisenden aufgenommen.

Zu § 28 Abs. 4:

Die Fassung des § 27 Abs. 2 der geltenden EVO. hat Anlaß zu verschiedenen Mißverständnissen gegeben. Es wurde daher eine Fassung gewählt, die im wesentlichen bereits im § 89 der EVO. aus 1928 für die Güterbeförderung vorgesehen war.

Zu § 28 Abs. 5:

Diese Bestimmung entspricht im wesentlichen der des § 27 Abs. 3 der geltenden EVO. In Übereinstimmung mit den Vorschriften für die Güterbeförderung werden die bei der Aufgabe des Reisegepäcks zu zahlenden Beträge näher erläutert. Der Hinweis im § 27 Abs. 3 der geltenden EVO. auf die Bestimmungen für Fahrpreiserstattung und Fahrpreiszahlung wird fallengelassen, da diese Frage hinsichtlich des Reisegepäcks im § 30 Abs. 8 des Entwurfes geregelt ist.

Zu § 28 Abs. 6:

Durch die gegenüber dem § 27 Abs. 4 der geltenden EVO. abgeänderte Bestimmung des Entwurfes wird die Eisenbahn verpflichtet, das Muster des Gepäckscheines im Tarif festzusetzen; das Muster ist dadurch der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe unterworfen.

Zu § 28 Abs. 9:

Die Bestimmung des § 27 Abs. 6 der geltenden EVO. wird durch die Aufnahme von „Kinderwagen“ sowie von „anderen Gegenständen, für die Einheitsgewichte festgesetzt sind“ ergänzt, wodurch einem praktischen Bedürfnis Rechnung getragen wird.

Zu § 29 Abs. 1:

Im § 28 Abs. 2 des Entwurfes ist bestimmt, daß Reisegepäck nur gegen Vorweis eines gültigen Fahrausweises zur Beförderung angenommen wird. Im Interesse einer klaglosen Abwicklung des Reisegepäckverkehrs wird das Reisegepäck in Hinkunft ausschließlich über den Weg befördert werden, für den der Fahrausweis Gültigkeit hat. Wünscht der Reisende die Beförderung des Gepäcks über einen anderen Weg, so bleibt es ihm unbenommen, von der Expresgutabfertigung Gebrauch zu machen. Die Bestimmung des zweiten Satzes ist neu; für ihre Aufnahme in den Entwurf waren die Erwägungen maßgebend, die in den Bemerkungen zu § 11 Abs. 1 näher dargelegt wurden.

Zu § 29 Abs. 2:

Diese Bestimmung entspricht im wesentlichen der des § 28 Abs. 2 der geltenden EVO. Sie wurde zur Klarstellung teilweise neu gefaßt.

Zu § 29 Abs. 5:

Abweichend vom § 28 Abs. 6 der geltenden EVO. wird in diesem Absatz bestimmt, daß der Ausschluß oder die Beschränkung von der Beförderung als Reisegepäck bei einzelnen Zügen oder Zuggattungen im Fahrplan und bei ad hoc-Fällen durch Aushang bekanntzumachen ist.

Zu § 29 Abs. 6:

Im Gegensatz zu § 28 Abs. 8 der geltenden EVO. muß der Reisende für die zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Abfertigung seines Reisegepäcks selbst sorgen und der Untersuchung des Reisegepäcks beiwohnen. Diese Regelung entspricht der des § 32 der österreichischen EVO. aus 1928 sowie der des Art. 25 CIV. Die Bestimmungen über die Befolgung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften für den Reisenden selbst sowie für sein Handgepäck sind im § 22 Abs. 9 des Entwurfes enthalten.

Zu § 30:

Die Überschrift wurde zur besseren Übersicht ergänzt. Die Bestimmung des § 29 Abs. 4 der geltenden EVO. wurde als überflüssig nicht übernommen, da es sich in diesen Fällen stets um den Abschluß eines neuen Beförderungsvertrages handelt.

Zu § 30 Abs. 1:

Die Bestimmung des § 29 Abs. 1 der geltenden EVO. wurde präziser gefaßt.

Zu § 30 Abs. 2:

§ 29 Abs. 2 der geltenden EVO. wurde klarer gefaßt und den Bestimmungen des Art. 23 §§ 2 und 6 CIV angeglichen.

Zu § 30 Abs. 4:

Die Bestimmung des § 29 Abs. 5 der geltenden EVO. wurde klarer gefaßt. Die Eisenbahn ist berechtigt, zur Vereinfachung des Erstattungsverfahrens bei Erstattung der Mehrfracht einen im Tarif festgesetzten Verwaltungsrücklaß als Vergütung für die durchgeführte Manipulation abzuziehen.

Zu § 30 Abs. 5:

Diese Bestimmung entspricht sachlich der des § 33 Abs. 6 der österreichischen EVO. aus 1928; aus stilistischen Gründen wurde sie teilweise neu gefaßt.

Zu § 30 Abs. 6:

Der Wortlaut des § 29 Abs. 7 der geltenden EVO. wurde präziser gefaßt.

Zu § 30 Abs. 7:

Aus systematischen Gründen wurden die Absätze 8 und 9 des § 29 der geltenden EVO. in diesem Absatz zusammengefaßt und aus stilistischen Gründen teilweise neu gefaßt.

Zu § 30 Abs. 8:

In der geltenden EVO. ist eine analoge Bestimmung nicht enthalten. Die hier vorgesehene Regelung steht im Einklang mit den Frachterstattungsvorschriften für den Güterverkehr. Ihre Aufnahme in den Entwurf erscheint aus Gründen der Klarstellung vorteilhaft. Diese Regelung entspricht im wesentlichen der des Art. 26 §§ 10 und 11 CIV.

Zu § 31 Abs. 1 und 2:

Die Bestimmung des § 30 Abs. 1 der geltenden EVO. wurde aus systematischen Gründen und zur besseren Übersicht in zwei Absätze geteilt. Im Abs. 1 ist die Bezahlung des Lagergeldes, im Abs. 2 die Haftung der Eisenbahn bei Nichtabnahme des Reisegepäcks geregelt.

Zu § 32:

Die Überschrift wurde entsprechend den in diesem Paragraphen behandelten Sachgebieten neu gefaßt.

Zu § 32 Abs. 1:

Diese Bestimmung hat lediglich deklaratorischen Charakter. Auf die Bestimmungen, die für die Verzinsung, für das Erlöschen und die Verjährung der Entschädigungsansprüche sowie für die Geltendmachung der Rechte aus dem Gepäcbeförderungsvertrag, für das Pfandrecht der Eisenbahn, ferner für die Haftung und Inanspruchnahme mehrerer an der Beförderung des Reisegepäcks beteiligter Eisenbahnen gelten, wird im Abs. 7 dieses Paragraphen hingewiesen.

Zu § 32 Abs. 2 bis 6:

Die Bestimmungen über den Umfang der Haftung und über die Beweislast entsprechen auch im Wortlaut denen der Art. 30 und 31 CIV.

Für die Beförderung von Reisegepäck finden die Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn bei der Beförderung von Gütern nur auf abgefertigtes Reisegepäck Anwendung, das den Gegenstand des eigentlichen Beförderungsvertrages bildet und für das gemäß § 28 Abs. 6 des Entwurfes ein Gepäckschein ausgefolgt wird. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang, daß, wenn auch der Vorweis eines mindestens bis zum Bestimmungsbahnhof des Gepäcks gültigen Fahrausweises grundsätzlich obligatorisch ist, im Tarif doch die Aufgabe von Reisegepäck zur Beförderung auch ohne Fahrausweis zugelassen werden kann. Während nun die erste Art nur eine

Nebenabmachung zu einem Beförderungsvertrag des Reisenden darstellt, bildet die zweite den ausschließlichen Gegenstand einer Beförderung von Sachen. Diese zwei Verträge sind, welche Unterschiede sie auch aufweisen mögen, mit dem Beförderungsvertrag von Gütern wesensverwandt und aus diesem Grunde sind gewisse Bestimmungen, besonders soweit es die Haftung der Eisenbahn betrifft, völlig gleichen Grundsätzen unterstellt.

Wie im § 85 wurde auch hier ein Zusammenhang hergestellt zwischen Abs. 4, der die Nichthaftung der Eisenbahn festlegt, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus den besonderen Gefahren entstehen konnte, und dem Abs. 6, der die Beweislast regelt, wenn nach den Umständen des Falles der Verlust oder die Beschädigung aus einer oder mehreren dieser Gefahren entstehen konnte. Es wird im Abs. 6 nunmehr klar zum Ausdruck gebracht, daß dem Berechtigten das Recht zusteht, nachzuweisen, daß der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist; dadurch wird ein wichtiges Element hinsichtlich der Beweislast, die im Einzelfall oft schwer abzugrenzen ist, besser als bisher zum Ausdruck gebracht.

Zu § 33:

Sowohl die Überschrift als auch der Inhalt dieses Paragraphen entsprechen im wesentlichen dem Art. 32 CIV.

Zu § 33 Abs. 2:

Im Gegensatz zu den Bestimmungen des Art. 32 CIV. wird allgemein festgelegt, daß Reisegepäck, das wieder aufgefunden wird, dem Berechtigten ausgeliefert werden muß; die Frist von einem Jahre wurde zugunsten der Reisenden fallengelassen. Gleichfalls bleibt die bisherige Regelung im § 32 Abs. 2 der geltenden EVO., daß das aufgefundene Gepäckstück in einem inländischen Bahnhof kostenfrei ausgeliefert werden muß, wenn der Berechtigte dies binnen dreißig Tagen nach Empfang der Nachricht verlangt, bestehen.

Zu § 34:

Der Entwurf übernimmt im wesentlichen die Bestimmungen des § 31 Abs. 2 bis 4 der geltenden EVO., die im wesentlichen auch denen der Art. 33 und 34 CIV entsprechen. Die Festsetzung des Höchstbetrages für den Schadenersatz im Abs. 1 soll aus den in der Einleitung angegebenen Gründen dem Verordnungsweg überlassen werden.

Zu § 35:

Die Bestimmungen des Entwurfes wurden im wesentlichen denen des Art. 35 CIV angeglichen.

Hiedurch soll im Interesse der Reisenden die Zahlung einer Pauschalvergütung in den Fällen vorgesehen werden, in denen sie einen Schaden durch die verspätete Auslieferung nicht nachweisen können.

Zu § 36:

Die Überschrift wurde an die der Art. 36 und 37 CIV angeglichen. Der Inhalt und die Systematik dieses Paragraphen wurden weitgehend an die Bestimmungen der §§ 92 und 93 des Entwurfes angeglichen.

Zu § 36 Abs. 4:

In diesem Falle wurde eine Rechtsangleichung an Art. 37 CIV nicht vorgenommen, da eine Beschränkung des Schadenersatzes in den Fällen der groben Fahrlässigkeit beziehungsweise des Vorsatzes den österreichischen Rechtsgrundsätzen zuwiderläuft. Die Eisenbahn ist daher verpflichtet, bei Vorliegen der in diesem Absatz angeführten Tatbestände den nachgewiesenen vollen Schaden zu ersetzen.

Zu § 37 Abs. 2:

Die Bestimmung des § 35 Abs. 2 der geltenden EVO. wurde im Interesse der Reisenden dahin ergänzt, daß die Gepäckträger die Anzahl der übernommenen Gepäckstücke über Verlangen der Reisenden bestätigen müssen.

Zu § 38 Abs. 1:

Von der Regelung im § 36 Abs. 1 der geltenden EVO. wurde, der Praxis entsprechend, die Bestimmung, daß die Aufbewahrungsbedingungen im Tarif zu verlautbaren sind, nicht übernommen; diese Bedingungen sind jedoch durch Aushang bekanntzumachen.

Zu § 38 Abs. 4:

Die Bestimmung des § 36 Abs. 4 der geltenden EVO. wurde dahin ergänzt, daß die Regelung nicht nur auf nicht oder mangelhaft verpacktes, sondern auch auf offensichtlich beschädigtes Gepäck Anwendung findet.

Zu § 38 Abs. 6:

Die Bestimmung des § 36 Abs. 6 der geltenden EVO. wurde aus stilistischen Gründen teilweise neu gefaßt.

Zu Abschnitt V:

In den Abschnitt V wurden mehrere Bestimmungen in dem Bestreben neu aufgenommen, auch bei Beförderung von Expressgut das Rechtsverhältnis zwischen Eisenbahn und Bahnbenützern in ausführlicher Weise in der EVO. selbst zu regeln. Es wurden daher Tarifbestimmungen von größerer Bedeutung in den Wortlaut des Entwurfes übernommen.

Zu § 39:

Die Überschrift wurde zur besseren Übersicht neu gefaßt.

Zu § 39 Abs. 1:

In Anpassung an die Bestimmungen des § 1 zweiter Absatz der Anlage IX CIM wurden nach dem Worte „Gepäckwagen“ die Worte „der dem Personenverkehr dienenden Züge“ eingeschaltet. Die Ergänzung am Schlusse des ersten Satzes ist neu und aus den in der Bemerkung zu § 11 Abs. 1 erläuterten Grunde aufgenommen worden. Der letzte Satz ist neu; er wurde im Hinblick auf die Bestimmung des § 57 Abs. 6 des Entwurfes aufgenommen. Die Eisenbahn soll berechtigt sein, auch Wagenladungen zur Beförderung als Expresßgut anzunehmen.

Zu § 39 Abs. 2:

Diese Bestimmung wurde neu aufgenommen, um die Beförderung von in einer die Sicherheit gewährleistenden Verpackung aufgelieferten lebenden Tieren zu ermöglichen.

Zu § 39 Abs. 3:

Die Bestimmung des § 37 Abs. 2 der geltenden EVO. wurde klarer gefaßt; ferner soll der Eisenbahn — einem Verkehrsbedürfnis entsprechend — die Befugnis eingeräumt werden, im Tarif die Menge, den Umfang und das Gewicht des Expresßgutes zu beschränken.

Zu § 39 Abs. 4:

Diese Bestimmung ist neu. Das Muster des Expresßgutscheines soll vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe durch Verordnung festgesetzt werden.

Zu § 39 Abs. 5:

Die Bestimmung des § 37 Abs. 4 der geltenden EVO. wurde aus stilistischen Gründen teilweise neu gefaßt. Der letzte Satz wurde nicht übernommen, da für ihn die allgemeine Bestimmung des § 45 des Entwurfes zutrifft.

Zu § 39 Abs. 6:

Analog wie im § 28 Abs. 4 des Entwurfes wurde auch hier, um Mißverständnissen vorzubeugen, eine Fassung gewählt, die im wesentlichen bereits im § 89 der EVO. aus 1928 vorgesehen war.

Zu § 39 Abs. 8:

Über Antrag des Absenders soll die Eisenbahn berechtigt sein, Expresßgut unter den gleichen Bedingungen wie im § 65 Abs. 9 des Entwurfes im Ortsbereich des Versandbahnhofes oder in benachbarten Orten von der Wohnung oder Ge-

schaftsstelle des Absenders gegen Zahlung des Rollgeldes selbst abzuholen oder durch von ihr bestellte Unternehmer abholen zu lassen. Die Bestimmungen des § 4 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 63/52, werden hiedurch nicht berührt.

Zu § 39 Abs. 9 und 10:

Diese Bestimmungen wurden in den Entwurf neu aufgenommen; sie entsprechen den Ausführungsbestimmungen IV und V zu § 37 der geltenden EVO.

Zu § 39 Abs. 11:

Die Bestimmung des § 37 Abs. 9 der geltenden EVO. wurde durch den Zusatz erweitert, daß die Verpflichtung der Eisenbahn, das Gewicht ohne Anrechnung eines besonderen Entgeltes festzustellen, entfällt, wenn die Frachtberechnung nach Einheitsgewichten vorzunehmen ist. Zur Klarstellung wird darauf verwiesen, daß die Verpflichtung der Eisenbahn zur Gewichtsfeststellung, wenn sie der Absender verlangt, durch den letzten Satz dieses Absatzes nicht berührt wird.

Zu § 39 Abs. 13:

Die Bestimmung des § 37 Abs. 8 der geltenden EVO. wurde zur Klarstellung der Rechtslage durch die Feststellung ergänzt, daß der abgestempelte Expresßgutschein als Beweis für den Beförderungsvertrag gilt.

Zu § 39 Abs. 14:

Die Fassung des § 37 Abs. 10 der geltenden EVO. wurde in Anbetracht der Neugestaltung des Expresßgutscheines (siehe § 39 Abs. 4 des Entwurfes) entsprechend geändert.

Im Hinblick auf die in den Entwurf neu aufgenommene allgemeine Bestimmung des § 45 wurde § 37 Abs. 13 der geltenden EVO. nicht übernommen.

Zu § 40:

Die Bestimmung des § 38 Abs. 1 der geltenden EVO. wurde genauer gefaßt.

Zu § 40 Abs. 2:

Diese Bestimmung entspricht der des Art. 7 § 2 erster Absatz CIM.

Zu § 40 Abs. 3:

Diese Bestimmung entspricht im wesentlichen der des Art. 7 § 6 CIM.

Zu § 41 Abs. 1:

In Übereinstimmung mit den Vorschriften für die Güterbeförderung wurden die bei der Aufgabe des Expresßgutes zu zahlenden Beträge näher erläutert.

60

Zu § 42:

Der Wortlaut des § 40 der geltenden EVO. wurde genauer und verständlicher gefaßt. Der Abs. 3 des § 40 der geltenden EVO. wurde im Hinblick auf die neu aufgenommene allgemeine Bestimmung des § 45 des vorliegenden Entwurfes nicht übernommen.

Zu § 43:

Die Überschrift wurde zur besseren Übersicht ergänzt.

Zu § 43 Abs. 1:

Die Bestimmungen des § 41 Abs. 1 der geltenden EVO. wurden zugunsten der Bahnbenützer geändert. Der Empfänger kann die Ablieferung des Expressgutes im Bestimmungsbahnhof verlangen, sobald nach Ankunft des Zuges, mit dem das Expressgut gemäß § 42 Abs. 1 des Entwurfes zu befördern war, die zur Bereitstellung und gegebenenfalls zur zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist.

Zu § 43 Abs. 2:

Die Bestimmung, wonach dem Empfänger zur Selbstabholung des Expressgutes eine Frist von zwei Stunden nach Ablauf der für die Abforderung gemäß § 43 Abs. 1 des Entwurfes vorgesehenen Zeit offensteht, ist, ebenso wie die Berechnung der Abholfrist, neu und im Interesse der Bahnbenützer aufgenommen worden. Durch diese Bestimmung werden die Bestimmungen des § 4 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 63/1952, nicht berührt. Die Eisenbahn muß selbstverständlich bei der Bestellung von Unternehmern die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen beachten.

Zu § 44:

Die Bestimmungen des § 42 Abs. 3 und 4 sowie des § 43 Abs. 1 und 2 der geltenden EVO. wurden im Hinblick auf die allgemeine Bestimmung des neuen § 45 des vorliegenden Entwurfes nicht übernommen.

Zu § 44 Abs. 1:

Das im § 42 Abs. 2 der geltenden EVO. enthaltene Wort „gänzlichem“ wurde, weil fehlerhaft, nicht übernommen.

Zu § 45:

Diese Bestimmung ist neu; sie wurde in Angleichung an den Schlußabsatz der Anlage IX CIM in den Entwurf aufgenommen.

Zu § 46 Abs. 1 und 4:

§ 44 der geltenden EVO. wurde teilweise neu gefaßt. Die Eisenbahn hat nunmehr bei der An-

nahme einer Leiche zur Beförderung lediglich zu prüfen, ob der Absender den von der zuständigen Verwaltungsbehörde ausgestellten Leichenpaß beigebracht hat und ob die Leiche in einem widerstandsfähigen, vollständig abgedichteten Sarg verschlossen und dieser in einem Holzbehälter so fest eingesetzt ist, daß er sich darin nicht verschieben kann. Sind die Erfordernisse gemäß Abs. 1 und 4 des Entwurfes erfüllt, so steht der Annahme einer Leiche zur Beförderung mit der Eisenbahn nichts im Wege. Die Verantwortung für die Zulassung einer Leiche zum Transport mit der Eisenbahn soll somit ausschließlich der dafür zuständigen Verwaltungsbehörde übertragen werden.

Zu § 46 Abs. 2:

Die Beförderung einer Leiche als Expressgut wurde vorgesehen.

Zu § 46 Abs. 3:

Im Gegensatz zu § 44 Abs. 2 der geltenden EVO. wurde die Anmeldefrist einheitlich mit zwölf Stunden festgelegt.

Zu § 46 Abs. 6:

Die Bestimmung des § 44 Abs. 7 der geltenden EVO. wurde durch das Verbot der Belastung mit Barvorschüssen ergänzt.

Zu § 46 Abs. 7:

Diese Bestimmung entspricht der Ausführungsbestimmung VIII zu § 44 der geltenden EVO.

Zu § 46 Abs. 8:

Diese Bestimmung ist neu; sie wurde der Ausführungsbestimmung IV zu § 44 der geltenden EVO. angeglichen.

Die Bestimmung des § 44 Abs. 9 der geltenden EVO. wurde, da unzeitgemäß; in den vorliegenden Entwurf nicht mehr aufgenommen. Es gelten allgemein die Bestimmungen des § 62 des Entwurfes.

Zu § 47:

Die Bestimmung des § 45 Abs. 3 der geltenden EVO. wurde nicht übernommen, da sie in den Rahmen der Beförderungsvorschriften der Eisenbahn fällt und dort aufzunehmen ist.

Zu § 47 Abs. 1:

Zur Klarstellung wurde die Bestimmung aufgenommen, daß zur Leiche gehörende Gegenstände unter den im Tarif festgesetzten Bedingungen im selben Wagen mitzubefördern sind; im Frachtbrief dürfen diese Gegenstände nicht angeführt werden.

Zu § 48:

Die Überschrift wurde zur besseren Übersicht ergänzt. Die Bestimmung des § 46 Abs. 5 der geltenden EVO. wurde als überflüssig nicht übernommen, da alle mit einem Frachtbrief beförderten Güter nur gegen Empfangsbescheinigung an den Empfänger abgeliefert werden.

Zu § 48 Abs. 1:

Neu ist die Bestimmung, daß der Begleiter für die Verständigung des Empfängers und für die Abholung der Leiche durch den Empfänger sorgen muß.

Zu § 48 Abs. 2:

Diese Bestimmung wurde zur Klarstellung der Sach- und Rechtslage neu aufgenommen.

Zu Abschnitt VII (§§ 50—54):

Die Bestimmungen des Abschnittes VII über die Beförderung von lebenden Tieren wurden in Anbetracht ihrer besonderen Bedeutung für die Viehwirtschaft und die Volksernährung klarer und einläßlicher gefaßt und gegenüber dem gegenwärtigen Zustand mehrfach (insbesondere hinsichtlich der Lieferfristen) abgeändert. Hiedurch soll vielfachen Wünschen der Interessenten entsprochen werden. Zum Teil wurden die einschlägigen Ausführungsbestimmungen zur geltenden EVO. in den Wortlaut des Entwurfes übernommen. Zu § 51 Abs. 1 des Entwurfes wird besonders bemerkt, daß die Nichtausführbarkeit einer allfälligen Wegvorschrift in einem Streitfall von der Eisenbahn nachträglich bewiesen werden muß.

Allgemein wird bemerkt, daß durch die Bestimmungen des Abschnittes VII die Bestimmungen des Tierseuchengesetzes nicht berührt werden.

Zu § 56 Abs. 1 lit. b:

Der Wortlaut des § 54 Abs. 1 lit. b der geltenden EVO. wurde neu gefaßt. Maßgebend war die Erwägung, daß ein von der Eisenbahn zu beachtendes Beförderungsverbot nur auf Grund einer gesetzlichen Bestimmung bestehen kann. Im übrigen gleicht dieser Wortlaut dem des Art. 3 lit. c CIM.

Zu § 56 Abs. 1 lit. c:

Diese Bestimmung wurde dem Wortlaut des Art. 3 lit. b CIM angeglichen.

Zu § 56 Abs. 1 lit. d:

Der Wortlaut dieser Bestimmung gleicht dem des Art. 3 Z. 4 IÜG. Mit dem Inkrafttreten der am 25. Oktober 1952 in Bern unterzeichneten revidierten CIM wird der Wortlaut dieses Absatzes dem des Art. 3 lit. d CIM anzugleichen sein.

Zu § 56 Abs. 2 lit. a:

Der Wortlaut dieser Bestimmung wurde dem des Art. 4 § 1 lit. a CIM angeglichen.

Zu § 56 Abs. 2 lit. d:

Für in den Fahrpark der österreichischen Eisenbahnen eingestellte Privatwagen findet diese Bestimmung nicht Anwendung; für solche Wagen ist die im § 3 Abs. 3 des Entwurfes vorgesehene Regelung maßgebend. Von dem Erfordernis eines „sachverständigen“ Beauftragten wurde abgesehen, da unter einem „Sachverständigen“ streng genommen ein wissenschaftlicher Experte zu verstehen ist, während es sich hier offensichtlich nur um einen „sachkundigen“, also fachmännisch gebildeten Beauftragten des Absenders handeln kann; diese Ausdrucksweise findet sich auch im Art. 4 § 1 lit. c CIM.

Zu § 56 Abs. 3:

Mit dem Inkrafttreten des vorliegenden Entwurfes werden die Bestimmungen der geltenden (deutschen) EVO., also auch die Bestimmungen der Anlage C, außer Kraft gesetzt werden. Von diesem Zeitpunkt an werden für die Beförderung von nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen und Stoffen die Bestimmungen der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr gelten. Da diese Bestimmungen strenger gehalten sind als die der Anlage C zur geltenden EVO., soll das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau ermächtigt sein, leichtere Bedingungen für die Beförderung von nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenständen und Stoffen für den Inlandsverkehr festzusetzen.

Zu § 57:

Der Entwurf faßt in diesem Paragraphen die allgemeinen Bestimmungen über den Frachtbrief zusammen. Die Überschrift des § 55 der geltenden EVO. wurde neu gefaßt.

Zu § 57 Abs. 1:

In Übereinstimmung mit der EVO. aus 1928 wurde die Bestimmung aufgenommen, daß die Muster der Frachtbriefe durch Verordnung festgesetzt werden.

Zu § 57 Abs. 3:

Die Bestimmung des § 55 Abs. 2 der geltenden EVO. wurde klarer gefaßt.

Zu § 57 Abs. 6:

In Anlehnung an die CIM ist im Entwurf nur mehr die Beförderung eines Gutes als Fracht-

62

gut oder als Eilgut vorgesehen. An Stelle der in der geltenden EVO. vorgesehenen Beförderung von Gütern als beschleunigtes Eilgut soll nunmehr die Beförderung von Gütern als Expressgut mit personenführenden Zügen, und zwar sowohl für Stückgüter als auch für Wagenladungen treten.

Zu § 57 Abs. 7:

Die Bestimmung des § 56 Abs. 7 der geltenden EVO. wurde durch die des Art. 6 § 10 erster Satz CIM ersetzt, jedoch der Eisenbahn im Nachsatz die Möglichkeit offengelassen, Ausnahmen von diesem Grundsatz im Tarif zuzulassen.

Zu § 57 Abs. 8:

Diese Bestimmung gleicht der des Art. 6 § 9 CIM (ohne ersten Satz).

Zu § 58 Abs. 1:

Gleicht im wesentlichen dem Art. 6 § 6 CIM.

Zu § 58 Abs. 1 lit. d:

Nach der geltenden EVO. müssen nicht nur die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen, sondern auch die im Tarif angeführten Güter nach der dort gebrauchten, die anderen Güter nach ihrer handelsüblichen Benennung im Frachtbrief angegeben werden. Diese Bestimmung stellt den Absender, wenn er nicht genug tarifikundig ist, vor eine oft sehr schwierige Aufgabe. Aus dieser Erwägung ist im Entwurf im Abs. 1 lit. d vorgesehen worden, daß dem Absender die richtige Tarifierung seiner Sendung auch dann gewahrt bleibt, wenn er sie mit der handelsüblichen Benennung im Frachtbrief bezeichnet. Selbstverständlich muß die Benennung im Frachtbrief der wirklichen Beschaffenheit der Sendung entsprechen. Will der Absender einen besonderen Tarif (Ausnahme- oder Spezialtarif) angewendet wissen, dann muß er allerdings, um sich die Tarifierung nach diesem Tarif zu sichern, für das Gut die tarifmäßige Bezeichnung wählen. Zur Klarstellung werden die Worte „Bezeichnung des Gutes“ durch die Worte „Benennung des Gutes“ ersetzt.

Zu § 58 Abs. 1 lit. e und lit. f:

Dem Bedürfnis, die Begriffe „Stückgut“ und „Wagenladung“ im Gesetz klar zu definieren, wurde entsprochen. Nach diesen Bestimmungen liegt es ausschließlich beim Absender, zu bestimmen, ob er ein Gut als Stückgut oder als Wagenladung befördern lassen will. Durch die Art der Eintragung im Frachtbrief gibt er der Eisenbahn seinen Willen kund.

Zu § 58 Abs. 2:

Die im § 56 Abs. 2 der geltenden EVO. enthaltene demonstrative Aufzählung von Angaben und Erklärungen wurde infolge ihres nur deklaratorischen Charakters sowie aus Gründen der besseren Übersicht in den vorliegenden Entwurf nicht übernommen.

Zu § 58 Abs. 3:

In diesem Absatz wurde festgelegt, daß die Vorschreibung der Beförderung als „Eilgut“ nur für einen Teil der Beförderungstrecke unzulässig ist.

Zu § 58 Abs. 5:

Die im § 56 Abs. 6 der geltenden EVO. enthaltene demonstrative Aufzählung von Vermerken des Absenders wurde infolge ihres nur deklaratorischen Charakters sowie aus Gründen der besseren Übersicht in den vorliegenden Entwurf nicht übernommen.

Zu § 59:

In Anlehnung an Art. 7 § 1 CIM wird die Bestimmung des § 57 Abs. 1 der geltenden EVO. durch den Zusatz „oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle eingetragen wurden“ ergänzt. Durch diese Bestimmung wird die Gültigkeit der in Rede stehenden Angaben und Erklärungen an sich nicht berührt. Der Absender hat aber die Folgen zu tragen, die aus einem allfälligen Übersehen solcher Eintragungen durch die Eisenbahn entstehen. Die Bestimmung des § 57 Abs. 2 der geltenden EVO. ist im Hinblick auf die Bestimmung des § 4 Abs. 2 des Entwurfes nicht übernommen worden.

Zu § 60:

Die Bestimmungen in diesem Paragraphen wurden gegenüber den korrespondierenden Bestimmungen im § 58 der geltenden EVO. genauer und verständlicher gefaßt.

Zu § 60 Abs. 3:

Die Frist, innerhalb der die Eisenbahn berechtigt ist, den Nachweis der Richtigkeit der Frachtbriefangaben zu fordern, wurde gegenüber der geltenden Fassung mit einem Jahr festgesetzt.

Zu § 60 Abs. 5 und 6:

Die Eisenbahn ist berechtigt, die vom Absender beantragte Gewichtsfeststellung unter anderem dann abzulehnen, wenn diese Feststellung die ordnungsmäßige Abwicklung des Eisenbahnbetriebes stören würde. Die neue Fassung erscheint notwendig, da die in § 58 Abs. 5 der geltenden EVO. getroffene Regelung wiederholt zu Unzukömmlichkeiten geführt hat.

Zu § 60 Abs. 7:

Die vorliegende Regelung stellt nunmehr ganz allgemein klar, daß das im Frachtbrief angegebene Gewicht nur für Zwecke des Frachtvertrages dient, jedoch nicht die Bedeutung einer allgemein gültigen Gewichtsfeststellung besitzt. Dies erfolgt in Übereinstimmung mit dem von der IV. Revisionskonferenz für das IUG in Rom 1933 vertretenen Standpunkt, der nunmehr auch der vorliegenden Bestimmung der EVO. zugrunde gelegt wird, daß die Feststellung der Stückzahl und des Gewichtes durch die Eisenbahn ausschließlich den Zwecken des Frachtvertrages, insbesondere der Frachtberechnung und der Feststellung von Minderungen zu dienen hat. Es wird darauf hingewiesen, daß mit Schadenersatzansprüchen wegen unrichtiger Gewichtsfeststellung, soweit sie im Frachtrecht keine Begründung finden, nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen, die eine Verschuldenshaftung der Eisenbahn bei schuldhafter unrichtiger Gewichtsfeststellung nicht ausschließen, an die Eisenbahn herangetreten werden kann.

Zu § 60 Abs. 11:

Es wird darauf hingewiesen, daß die Eisenbahn für ihre Bediensteten gemäß § 4 des vorliegenden Entwurfes für die Folgen haftet, wenn diese die im Frachtbrief beantragte oder nach dem vorliegenden Entwurf obliegende Feststellung des Gewichtes oder der Stückzahl beziehungsweise die Eintragung oder die Bescheinigung im Frachtbrief oder Frachtbriefdoppel unterlassen.

Zu § 61:

Die Überschrift wurde zur besseren Übersicht ergänzt.

Zu § 61 Abs. 3:

Die Bestimmung des § 59 Abs. 3 der geltenden EVO. wurde klarer gefaßt.

Zu § 61 Abs. 6:

Die bisher in den Tarifen enthaltene Regelung über Umladung oder Richten der Ladung wurde in Anbetracht ihrer praktischen Bedeutung neu in den Entwurf aufgenommen.

Zu § 62:

Die Bestimmungen des Entwurfes wurden an mehreren Stellen zum klareren Verständnis deutlicher gefaßt als im § 60 der geltenden EVO. und den Bestimmungen der CIM im wesentlichen angeglichen.

Zu § 62 Abs. 1:

Der einleitende Absatz des § 60 Abs. 1 der geltenden EVO. wurde aus Gründen der Ver-

einfachung und besseren Übersicht neu gefaßt und somit der Fassung des Art. 7 § 6 CIM angeglichen. Nach diesem Wortlaut ist ein Frachtzuschlag bei Vorliegen eines der in den lit. a bis lit. c angeführten Tatbeständen zu zahlen, gleichgültig, ob ein Verschulden des Absenders vorliegt oder nicht. Die Festsetzung der Frachtzuschläge soll nicht mehr im Gesetz vorgenommen, sondern aus den in der Einleitung dargelegten Gründen dem Verordnungsweg überlassen werden.

Zu § 62 Abs. 1 lit. b:

Da die Eisenbahn bei der Übernahme des Wagens ohne besondere Schwierigkeiten feststellen kann, ob die Angaben über Ladegewicht, Ladefläche oder Gattung des verwendeten Wagens richtig sind, wurde davon abgesehen, etwa unrichtige derartige Angaben im Frachtbrief als Rechtsgrund für die Erhebung eines Frachtzuschlages festzusetzen. Im übrigen wird noch bemerkt, daß in den Fällen, in denen die Benennung des Gutes den Bestimmungen der §§ 58 Abs. 1 lit. d und 57 Abs. 4 des vorliegenden Entwurfes entspricht, eine unrichtige, ungenaue oder unvollständige Benennung nicht vorliegt.

Der letzte Satz des § 60 Abs. 1 lit. b der geltenden EVO. hat in der Praxis zu Schwierigkeiten und falschen Berechnungen geführt. Der Entwurf bestimmt nun im Abs. 1 lit. b in klarer Weise, wie der Frachtzuschlag zu berechnen ist, wenn nur ein Teil der Sendung vom Frachtzuschlag getroffen werden soll.

Zu § 62 Abs. 4 lit. a:

Der Entwurf enthält die neue Bestimmung, daß ein Antrag des Absenders im Frachtbrief auf Nachwiegung der Sendung im Bestimmungsbahnhof bei Überlastung von der Entrichtung des Frachtzuschlages nicht befreit. Dies entspricht im wesentlichen der Bestimmung des Art. 7 § 9 CIM. Der zweite Halbsatz der lit. a schließt die Anwendung des § 62 Abs. 5 des vorliegenden Entwurfes nicht aus.

Zu § 62 Abs. 6:

In teilweiser Angleichung an Art. 7 § 7 CIM bestimmt der vorliegende Entwurf, daß der Frachtzuschlag auf dem Gute haftet und daß der Absender zur Zahlung des Frachtzuschlages verpflichtet ist, wenn der Empfänger die Annahme des Frachtbriefes verweigert oder ihm das Gut ohne Einhebung des Frachtzuschlages abgeliefert worden ist.

Zu § 63 Abs. 3:

Es wird darauf hingewiesen, daß die Eisenbahn, wenn die beantragte Feststellung des Gewichtes beziehungsweise der Stückzahl unter-

64

blieben ist oder diese Feststellung von ihr im Frachtbrief nicht eingetragen wurde, die vom Absender eingetragen und von ihr übernommenen Angaben gegen sich gelten lassen und im Streitfall deren Unrichtigkeit nachweisen muß; die Eisenbahn darf aus ihrer Versäumnis keinen Vorteil ziehen.

Zu § 63 Abs. 4:

In der vorliegenden Fassung wurde im Gegensatz zu § 61 Abs. 4 der geltenden EVO. die obligatorische Ausstellung des Frachtbriefdoppels durch die Eisenbahn berücksichtigt. Der letzte Satz des § 61 Abs. 4 der geltenden EVO. ist daher gegenstandslos. In Angleichung an Art. 8 § 5 letzter Absatz CIM wurde auch das Konnossement berücksichtigt.

Infolge der obligatorischen Ausstellung des Frachtbriefdoppels durch die Eisenbahn erscheint die Bestimmung des § 61 Abs. 6 der geltenden EVO. entbehrlich, da nach den Erfahrungen von dieser Einrichtung nicht Gebrauch gemacht wird.

Zu § 64 Abs. 2:

Der zweite und dritte Satz des § 62 Abs. 2 der geltenden EVO. wurde nicht übernommen, da es sich hierbei um Tarifbestimmungen handelt.

Zu § 64 Abs. 3:

§ 62 Abs. 3 der geltenden EVO. wurde zur Klarstellung teilweise neu gefaßt.

Zu § 64 Abs. 4:

Diese Bestimmung wurde aus stilistischen Gründen und zur Klarstellung teilweise neu gefaßt.

Zu § 64 Abs. 5:

Diese Bestimmung ist neu; sie soll die rechtliche Grundlage für die Regelung des Behälterverkehrs durch den Tarif bilden.

Zu § 64 Abs. 6:

Gegenüber der Fassung des § 62 Abs. 5 der geltenden EVO. wurde die vorliegende Fassung dahingehend ergänzt, daß die Eisenbahn berechtigt ist, die Sendung zurückzuweisen, wenn ihrem Verlangen, kleine Stückgüter zu größeren Einheiten zusammenzufassen, nicht entsprochen wird.

Zu § 64 Abs. 8:

Die Bestimmung des § 62 Abs. 7 der geltenden EVO. wurde, soweit sie auf einer Kriegsverordnung beruht, in den Entwurf nicht übernommen.

Zu § 65:

Die Überschrift wurde zur besseren Übersicht neu gefaßt. Die Bestimmung des § 63 Abs. 10 der geltenden EVO. wurde nicht übernommen, da sie für Österreich keine praktische Bedeutung hat.

Zu § 65 Abs. 1:

In der lit. a wurde das Wort „vorübergehend“ in Angleichung an Art. 5 § 5 lit. a CIM eingefügt. Die nachrichtliche Veröffentlichung solcher Maßnahmen wurde im Interesse der Bahnbenützer vorgesehen.

Zu § 65 Abs. 2:

Die Bestimmung des § 63 Abs. 2 der geltenden EVO. wurde zum besseren Verständnis genauer gefaßt.

Zu § 65 Abs. 3:

Die Bestimmung des § 63 Abs. 3 der geltenden EVO. wurde neu gefaßt.

Zu § 65 Abs. 4:

Die Bestimmung des § 63 Abs. 4 der geltenden EVO. wurde zum besseren Verständnis neu gefaßt.

Zu § 65 Abs. 5:

Die Bestimmung des § 63 Abs. 5 der geltenden EVO. wurde zur Klarstellung neu gefaßt.

Zu § 65 Abs. 7:

Diese Bestimmung ist neu; sie wurde im Hinblick auf vorgekommene Anstände in den Entwurf aufgenommen.

Zu § 65 Abs. 8:

Die Durchführung der in diesem Absatz aufgezählten Maßnahmen wurde an die Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe gebunden. Im Interesse der Bahnbenützer wurde vorgesehen, daß solche Maßnahmen spätestens einen Tag vor ihrem Inkrafttreten durch Aushang bekanntzumachen und nachrichtlich zu veröffentlichen sind.

Zu § 65 Abs. 9:

Wie die EVO. im Jahre 1928 beschränkt auch der vorliegende Entwurf den Rollfuhrdienst der Eisenbahn auf die Abholung von Stückgut beim Absender und im § 80 Abs. 1 des Entwurfes auf die Zuführung von Stückgut in die Wohnung (Geschäftsstelle) des Empfängers durch die Eisenbahn oder durch von ihr bestellte Unternehmer. Die Tätigkeit des Rollfuhrdienstes ist weiters ebenso wie in der geltenden EVO. und in der EVO. aus 1928 territorial auf den

Ortsbereich des Versand- beziehungsweise Bestimmungsbahnhofes und den diesen benachbarten Orten eingeschränkt. Auch § 63 Abs. 8 der geltenden EVO. beschränkt die Abholung der Güter von der Wohnung (Geschäftsstelle) des Absenders auf Stückgut; ebenso war im § 77 Abs. 1 der geltenden EVO. ursprünglich die Zuführung nur für Stückgüter vorgesehen. Erst durch die 17. Verordnung vom 27. Feber 1940 zur EVO. wurde in Berücksichtigung der Verhältnisse während des Krieges als vorübergehende Maßnahme diese Zuführung auch auf Wagenladungen ausgedehnt.

Die Haftung der Eisenbahn nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches besteht selbstverständlich nur für die Abholung der Güter von der Wohnung (Geschäftsstelle) des Absenders bis zur Güterabfertigungsstelle des Versandbahnhofes.

Die Bestimmungen des § 4 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 63/52, werden durch die Bestimmung des vorliegenden Absatzes nicht berührt.

Zu § 65 Abs. 10:

Diese Bestimmung ist neu; sie gibt der Eisenbahn die Möglichkeit, mit dem Absender Bedingungen zu vereinbaren, unter denen sie ihm leere Eisenbahnwagen oder auf eigenen Rädern laufende Straßenfahrzeuge, besonders Großbehälter, zur Beladung beistellt und von dort in beladenem Zustand in den Versandbahnhof zuführt. Die Bestimmungen des § 4 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 63/52, werden durch die Bestimmung des vorliegenden Absatzes nicht berührt.

Zu § 65 Abs. 11:

Unter „Güternebenstellen“ versteht der Entwurf außerhalb des Bereiches der Eisenbahn eingerichtete Eisenbahnabfertigungsstellen für den Güterverkehr.

Zu § 66:

Die Bestimmung des § 64 der geltenden EVO. wurde aus stilistischen Gründen und zum besseren Verständnis teilweise neu gefaßt.

Zu § 67:

Einzelne Bestimmungen des § 65 der geltenden EVO. wurden im Entwurf zum besseren Verständnis deutlicher gefaßt und ergänzt. Im übrigen wurden die Bestimmungen an die der CIM angeglichen.

Die Bestimmung des § 65 Abs. 9 der geltenden EVO. wurde nicht übernommen, da ihr in Österreich eine praktische Bedeutung nicht zukommt.

Zu § 68:

Die Überschrift wurde zur Klarstellung und besseren Übersicht ergänzt. Die Bestimmung des § 66 Abs. 6 der geltenden EVO. wurde nicht übernommen, da in Österreich ein praktisches Bedürfnis hierfür nicht besteht.

Zu § 68 Abs. 2:

Diese Bestimmung ist neu; sie wurde zur Klarstellung aufgenommen.

Zu § 68 Abs. 3:

Um in Hinkunft Mißverständnisse auszuschließen, wurde der Eisenbahn aufgetragen, im Tarif taxativ die Wagen anzuführen, welche als offen und welche als gedeckt gelten.

Zu § 68 Abs. 4:

Die Bestimmung des § 66 Abs. 3 der geltenden EVO. wurde dahingehend ergänzt, daß die Eisenbahn berechtigt ist, für die vom Absender beantragte Verwendung von Wagen besonderer Bauart im Tarif besondere Bestimmungen vorzusehen.

Zu § 68 Abs. 6:

Die Bestimmung des § 66 Abs. 4 der geltenden EVO. wurde ergänzt. Die Ergänzung verfolgt den Zweck, in Gefahrzeiten das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe in die Lage zu versetzen, im Verordnungsweg die Begleitung gewisser Sendungen anzuordnen.

Zu § 69:

Die Bestimmung des § 67 Abs. 4 der geltenden EVO. wurde mit der 8. Verordnung zur EVO. vom 21. August 1939 vorübergehend bis auf Widerruf eingeführt. Da in Österreich ein Bedürfnis für ihre Beibehaltung nicht besteht, wurde sie in den vorliegenden Entwurf nicht übernommen.

Die Bestimmung des § 67 Abs. 2 der geltenden EVO. wurde wegen ihrer geringen praktischen Bedeutung in den vorliegenden Entwurf nicht mehr aufgenommen, da die Eisenbahn ohnehin verpflichtet ist, die ihr zur Beförderung übergebenen Güter innerhalb der Lieferfrist zu befördern und dem Empfänger im Bestimmungsbahnhof abzuliefern.

Zu § 69 Abs. 1 und 2:

Die Möglichkeit der Beförderung eines Gutes als beschleunigtes Eilgut ist im Entwurf nicht mehr vorgesehen; siehe die Bemerkung zu § 57 Abs. 6. Die Bestimmung des § 67 Abs. 3 der geltenden EVO. wurde klarer gefaßt.

66

Zu § 70:

Die Bestimmung des § 68 der geltenden EVO wurde klarer und genauer gefaßt. Wie im Art. 9 § 1 CIM ist hier der Grundsatz aufgestellt, daß Fracht- und Nebengebühren nach den Tarifen zu berechnen sind, die am Tage des Abschlusses des Frachtvertrages in Kraft sind; dies gilt auch, wenn die Fracht getrennt für verschiedene Teilstrecken berechnet wird.

Die Bestimmung des § 68 Abs. 2 der geltenden EVO wurde nicht übernommen, da die Frage der Einhebung von Nebengebühren im Abs. 1 des Entwurfes allgemein geregelt ist.

Zu § 70 Abs. 2:

Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Begleichung von Auslagen das im Tarif festgesetzte Entgelt einzuheben. Eine Ausnahme besteht für die aus dem Frachtvertrag erwachsenen Rollgelder oder Postgebühren; die Vorrachten sind bei diesen Ausnahmen nicht mehr aufgezählt, da solche in demselben Frachtvertrag nicht entstehen.

Zu § 71:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen wurden im wesentlichen dem Art. 17 CIM angeglichen.

Zu § 71 Abs. 1:

Der letzte Satz des § 69 Abs. 1 der geltenden EVO wurde, da für Österreich gegenstandslos, nicht übernommen.

Zu § 72 Abs. 1:

Der Wortlaut des § 70 Abs. 1 der geltenden EVO wurde im wesentlichen dem des Art. 18 §§ 1 und 2 CIM angeglichen.

Zu § 72 Abs. 2:

Diese Bestimmung wurde zur Vermeidung der Mißdeutungen und Schwierigkeiten, welche die Fassung der Abs. 2 und 2 a des § 70 der geltenden EVO verursachte, neu gefaßt. Den Interessen der Bahnbenützer wird dadurch mehr Rechnung getragen.

Zu § 72 Abs. 4:

Die Bestimmung des § 70 Abs. 5 der geltenden EVO wurde im Interesse der Reklamanten dahin abgeändert, daß die Austragung von Reklamationen frankierter Kosten auf Grund des Frachtbriefdoppels erfolgt und die Eisenbahn nicht mehr berechtigt ist, die Vorlage des Frachtbriefes zu verlangen. Diese Bestimmung wurde aus systematischen Gründen als letzter Satz in den Abs. 4 aufgenommen.

Zu § 72 Abs. 5:

Die im § 70 Abs. 6 der geltenden EVO offenbar versehentlich unterbliebene Festlegung des Beginnes der Zinsenzahlung im Falle einer Klagerhebung ohne vorhergehende Reklamation oder Zahlungsaufforderung wurde in Angleichung an Art. 18 § 4 CIM im Entwurf eingeschaltet.

Zu § 73:

Die Fassung des § 71 der geltenden EVO hat in der Praxis vielfach zu Mißverständnissen geführt. Um dies künftig zu vermeiden, sieht der Entwurf eine neue, klarere Fassung vor, die besonders den Unterschied zwischen Nachnahme und Barvorschuß schärfer hervorhebt. Im Abs. 3 wurde die derzeit in der Ausführungsbestimmung V zu § 71 vorgesehene Frist für die Überweisung des Nachnahmebetrages von vierzehn auf acht Tage herabgesetzt.

Zu § 74:

Die Bestimmung des § 89 der geltenden EVO über die Angabe des Interesses an der Lieferung wurde in Angleichung an die Systematik der CIM an dieser Stelle neu eingefügt.

Zu § 75:

Die Reihenfolge der Bestimmungen des § 72 der geltenden EVO wurde — ohne sachliche Änderung — systematischer geordnet sowie im wesentlichen dem Art. 21 CIM angeglichen. Die Bestimmungen der Ausführungsbestimmung I lit. a und lit. b zu § 72 der geltenden EVO wurden als neue lit. d im Abs. 1 infolge ihrer Bedeutung in den Entwurf aufgenommen. Die Bestimmung des § 72 Abs. 8 der geltenden EVO wurde als für Österreich gegenstandslos in den Entwurf nicht übernommen.

Zu § 76 Abs. 2:

Die Bestimmungen des § 73 Abs. 2 der geltenden EVO wurden ohne wesentliche sachliche Änderungen neu gefaßt, da sie in der Praxis und auch in der Rechtslehre zu vielfachen Irrtümern und Mißverständnissen geführt haben. Der Absender ist nach dieser Fassung berechtigt, jede ihm zur Beseitigung des Beförderungshindernisses zweckmäßig erscheinende, von der Eisenbahn ausführbare Anweisung zu erteilen. Hierunter ist beispielsweise auch die Anweisung auf Weiterbeförderung des Gutes vom Anhaltebahnhof nach einem anderen Bahnhof mit anderen Verkehrsmitteln zu verstehen.

Zu § 76 Abs. 4:

Gemäß § 73 Abs. 4 der geltenden EVO muß bei Beförderungshindernissen die Anweisung des Absenders grundsätzlich durch Vermittlung des Versandbahnhofes erteilt werden. Nunmehr

wurde die entsprechende Bestimmung im Entwurf in Angleichung an Art. 24 § 5 CIM dahingehend erweitert, daß der Absender seine Anweisung sowohl durch den Versandbahnhof als auch direkt dem Bahnhof, in dem sich das Gut befindet, erteilen kann. Um jedoch zu vermeiden, daß ein beliebiger Dritter unberechtigt diesen Bahnhof, der den Absender ja überhaupt nicht kennt, Anweisung erteilt, wird verlangt, daß der Absender nicht nur, wenn er die Person des Empfängers oder den Bestimmungsbahnhof ändert, sondern auch bei jeder anderen Anweisung, die er von einem anderen als dem Versandbahnhof erteilt, die Anweisung in das Frachtbriefdoppel einträgt und dieses zugleich mit seiner Anweisung vorlegt. Gleichzeitig wird in einem Unterabsatz dazu die Regelung getroffen, daß die Eisenbahn, wenn sie ohne die Vorlage des Frachtbriefdoppels Anweisungen des Absenders befolgt, für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, dem das Doppel vom Absender übergeben wurde, haftet.

Allgemein wird bemerkt, daß die Eisenbahn bei schuldhafter Nichtausführung oder Verzögerung einer ausführbaren Anweisung dem Berechtigten für den hiedurch entstandenen Schaden haftet.

Zu § 77 Abs. 1:

Diese Bestimmung wurde zur Klarstellung der Rechtslage neu in den Entwurf aufgenommen.

Zu § 77 Abs. 2:

Die Bestimmung des § 74 Abs. 1 der geltenden EVO. wurde aus systematischen Gründen und zur Klarstellung teilweise neu gefaßt; die Beförderungsfristen für Frachtgut wurden an die des Art. 11 § 2 lit. b CIM angeglichen. Die Lieferfristen für beschleunigtes Eilgut wurden in den Entwurf nicht aufgenommen; siehe Bemerkung zu § 57 Abs. 6 des Entwurfes.

Zu § 77 Abs. 4:

§ 74 Abs. 3 lit. a der geltenden EVO. wurde in Angleichung an Art. 11 § 4 lit. b CIM ergänzt; lit. b wurde auf Fälle ausgedehnt, in denen die mit der Eisenbahn beförderten Güter nach Orten, die nicht im Ortsbereich des Bestimmungsbahnhofes liegen, von der Eisenbahn zugeführt werden, da es unbillig wäre, von ihr die Durchführung dieser Zufuhr innerhalb der normalen kurzen Lieferfrist zu verlangen.

Zu § 77 Abs. 6:

In diesem Absatz wurde der Wortlaut des § 74 Abs. 8 der geltenden EVO. eingearbeitet.

Zu § 77 Abs. 7:

Die Bestimmungen des § 74 Abs. 7 der geltenden EVO. wurden durch die Aufnahme der Be-

stimmungen in lit. a und lit. h an Art. 11 § 7 CIM angeglichen.

Das gemäß § 74 Abs. 7 der geltenden EVO. vorgesehene Ruhen der Lieferfrist konnte von der Eisenbahn nur geltend gemacht werden, wenn die Eisenbahn den Grund und die Dauer im Frachtbrief vermerkt hatte. Diese Bestimmung hatte in der Praxis für die Eisenbahn die nachteilige Folge, daß sie sich auf das Ruhen der Lieferfrist nur berufen konnte, wenn sie mit der Eintragung im Frachtbrief nachweisen konnte, daß einer der im § 74 Abs. 7 genannten Fälle vorlag. Damit widerspricht diese Bestimmung jedoch dem allgemeinen Rechtsprinzip, nach welchem ein Schuldner wegen Verzögerung in der Ausführung nicht verurteilt werden darf, wenn er nachweist, daß die Verzögerung von einer fremden Ursache herrührt, die ihm nicht zugeschrieben werden kann, und daß eine Böswilligkeit seinerseits nicht im Spiele war. Aus diesem Grunde und weil außerdem die Anwendung dieser Bestimmung auf größeren Bahnhöfen auf Schwierigkeiten praktischer Natur stößt, wurde diese Bestimmung im vorliegenden Entwurf dahingehend ergänzt, daß die Eisenbahn sich auch dann auf das Ruhen der Lieferfrist berufen kann, wenn sie Ursache und Dauer des Ruhens — für den Fall, daß diese im Frachtbrief nicht eingetragen wurden oder nicht eingetragen werden könnten — auf andere Weise nachweist.

Zu § 77 Abs. 8:

In Angleichung an Art. 11 § 8 CIM wurde die Bestimmung aufgenommen, wonach, wenn die Lieferfrist nach Schluß der für die Güterabfertigung vorgesehenen Dienststunden des Bestimmungsbahnhofes endet, die Lieferfrist erst nach zwei Stunden nach dem darauf folgenden Dienstbeginn als abgelaufen gilt. Wenn also die Lieferfrist in der Zeit abläuft, während der die Güterabfertigung des Bahnhofes für die Bahnbenutzer geschlossen ist, soll der Empfänger eine Lieferfristüberschreitung nicht geltend machen können, sofern ihm die Sendung innerhalb zwei Stunden nach dem darauffolgenden Dienstbeginn zur Verfügung gestellt wird, da er ja praktisch gar keine Möglichkeit hat, die Sendung früher in Empfang zu nehmen.

Zu § 78:

Die Überschrift wurde aus Gründen der besseren Übersicht neu gefaßt. Die Bestimmungen des § 75 Abs. 7, 8 und 11 der geltenden EVO. wurden im Hinblick auf die im § 80 Abs. 6 des Entwurfes vorgesehene Neuregelung für die Weiterbeförderung des Gutes vom Bestimmungsbahnhof nicht übernommen.

68

Zu § 78 Abs. 1:

Der erste Satz des § 75 Abs. 1 der geltenden EVO. wurde im Hinblick auf die sich aus § 80 Abs. 1 und 6 des Entwurfes ergebenden Folgerungen entsprechend ergänzt. Der zweite Satz des oben erwähnten Paragraphen wurde als neuer Abs. 2 in den Entwurf aufgenommen.

Zu § 78 Abs. 3:

Die Bestimmung des § 75 Abs. 3 der geltenden EVO. wurde durch einen die Rechtslage klärenden Zusatz (zweiter Satz) ergänzt.

Zu § 78 Abs. 4:

Die Bestimmung des § 75 Abs. 10 der geltenden EVO. über die Benachrichtigung wurde aus systematischen Gründen an dieser Stelle eingefügt. Die Bestimmungen des § 4 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 63/52, werden durch den letzten Satz dieses Absatzes nicht berührt.

Zu § 78 Abs. 5:

Der erste Satz entspricht im wesentlichen der Bestimmung des § 75 Abs. 12 der geltenden EVO. Der zweite, dritte und vierte Satz dieses Absatzes sind neu und entsprechen der Bestimmung des § 75 Abs. 14 der österreichischen EVO. aus 1928, die noch dahin ergänzt wurde, daß der Empfänger die Sendung vor Einlösung des Frachtbriefes äußerlich besichtigen darf.

Zu § 78 Abs. 6:

Der zweite Satz dieser Bestimmung erscheint aus praktischen Gründen zweckmäßig und gibt der Eisenbahn das Recht, in ihrem Tarif in besonderen Ausnahmefällen wie im Schleppbahnverkehr oder bei Frachtkreditierung, auf Grund einer Vereinbarung mit dem Empfänger die Annahme der Frachtbriefe auch ohne Übergabe an den Empfänger vom Zeitpunkt der Bereitstellung des Gutes an als bewirkt gelten zu lassen.

Zu § 78 Abs. 14:

Die Bestimmung des § 75 Abs. 15 der geltenden EVO. wurde zur Klarstellung teilweise neu gefaßt.

Zu § 79 Abs. 1 und 4:

Siehe die Bemerkungen zu § 60 Abs. 5 und 6 des vorliegenden Entwurfes. Im übrigen wurde Abs. 4 klarer gefaßt.

Zu § 79 Abs. 3:

Die Bestimmung des § 76 Abs. 4 der geltenden EVO. wurde teilweise neu gefaßt, um den tatsächlichen Gegebenheiten besser Rechnung tragen zu können.

Zu § 80 Abs. 1:

Siehe die Bemerkung zu § 65 Abs. 9 des vorliegenden Entwurfes.

Dem im § 77 Abs. 2 der geltenden EVO. zum Ausdruck gebrachten Gedanken, daß der Absender die Zuführung durch einen von ihm ausgewählten eigenen Fuhrunternehmer besorgen lassen kann, ist im Abs. 1 durch die Aufnahme des zweiten Satzes Rechnung getragen. Die Bestimmung des § 77 Abs. 7 der geltenden EVO. wurde im Hinblick auf die Einschaltung der Worte „unter Angabe der Zuführungszeiten“ im letzten Satz des Abs. 1 nicht mehr aufgenommen.

Die Bestimmungen des § 4 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 63/52, werden durch die Bestimmung des vorliegenden Absatzes nicht berührt.

Zu § 80 Abs. 2:

Diese Bestimmung ist neu; sie gibt der Eisenbahn die Möglichkeit, mit dem Empfänger Bedingungen zu vereinbaren, unter denen sie ihm beladene Eisenbahnwagen oder auf eigenen Rädern laufende Straßenfahrzeuge oder Großbehälter in seine Geschäftsstelle zuführt. Eine solche Zuführung kann die Eisenbahn auch auf Antrag des Absenders im Frachtbrief ausführen, wenn der Empfänger nach vorheriger Verständigung nicht widerspricht oder einer solchen Zuführung allgemein bereits zugestimmt hat.

Die Bestimmungen des § 4 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 63/52, werden durch die Bestimmung des vorliegenden Absatzes nicht berührt.

Zu § 80 Abs. 3:

Die Bestimmung des § 77 Abs. 5 der geltenden EVO. wurde aus praktischen Gründen ergänzt.

Zu § 80 Abs. 4:

Durch diese Maßnahmen der Eisenbahn sollen Eingriffe in öffentlich-rechtliche Belange nicht statuiert und auch keine Koordinierungsmaßnahmen getroffen werden.

Zu § 80 Abs. 6:

Diese Bestimmung entspricht im wesentlichen den Abs. 7, 8 und 11 des § 75 der geltenden EVO. Es handelt sich hier — im Gegensatz zu der im § 80 Abs. 1 des Entwurfes geregelten Zuführung von Stückgütern durch den Rollfuhrdienst — um die Weiterbeförderung des Gutes vom Bestimmungsbahnhof nach einem nicht im Ortsbereich dieses Bahnhofes gelegenen Orte, der nicht durch den Rollfuhrdienst bedient wird. Wünscht der Absender die Weiterbeförderung des Gutes vom Bestimmungsbahnhof nach einem solchen Orte, dann muß er dies im Frachtbrief beantragen. Die allgemein geltenden gesetzlichen

Bestimmungen werden durch die Bestimmung des vorliegenden Absatzes nicht berührt.

Zu § 80 Abs. 7:

Die allgemein geltenden gesetzlichen Bestimmungen werden durch die Bestimmung des vorliegenden Absatzes nicht berührt.

Zu § 81:

Die Überschrift wurde zur Klarstellung neu gefaßt.

Zu § 81 Abs. 2:

Die Bestimmung des Entwurfes wurde unter teilweiser Angleichung an die schweizerische Regelung gegenüber der Fassung des § 78 Abs. 2 der geltenden EVO. abgeändert und dadurch den praktischen Bedürfnissen angepaßt.

Zu § 81 Abs. 3 lit. a:

Die oft beklagte Bestimmung des § 78 Abs. 3 lit. a der geltenden EVO., wonach die Zustellung der Benachrichtigungsschreiben durch die Post vier Stunden, bei telegraphischer Verständigung eine Stunde nach der Aufgabe als bewirkt gilt, wurde im Abs. 3 lit. a des Entwurfes dahin geändert, daß diese Fristen auf zwölf, beziehungsweise vier Stunden verlängert wurden, sofern nicht allgemein oder für besondere Fälle längere Fristen notwendig sind, welche die Eisenbahn im Tarif festzusetzen hat. Die Fristverlängerungen werden sich für die Bahnbenutzer, insbesondere auch bei Berechnung des Wagenstandgeldes, günstig auswirken.

Zu § 81 Abs. 5:

Die Bestimmung des § 78 Abs. 5 der geltenden EVO. wurde im Interesse der Empfänger durch die Aufnahme der lit. b und lit. c im Entwurf ergänzt.

Zu § 82:

Die Überschrift wurde zur Klarstellung geändert.

Zu § 82 Abs. 1 und 2:

Die Abs. 1, 2 und 3 des § 79 der geltenden EVO. wurden zum Zwecke einer besseren Übersicht in den Abs. 1 und 2 zusammengefaßt.

Zu § 82 Abs. 5:

Diese Bestimmung ist neu und entspricht der des § 79 Abs. 5 der österreichischen EVO. aus 1928.

Zu § 82 Abs. 7:

Die Bestimmung des § 79 Abs. 7 der geltenden EVO. wurde klarer und genauer gefaßt.

Zu § 82 Abs. 8:

Die in der geltenden EVO. dem Tarif überlassene Regelung der Neuaufgabe von Wagenladungen zur Weiterbeförderung ohne Umladung wurde mit Rücksicht auf ihre Wichtigkeit in den Entwurf aufgenommen.

Zu § 82 Abs. 9:

In Anbetracht ihrer Bedeutung wurden die im § 79 Abs. 8 der geltenden EVO. angeführten Maßnahmen an die Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe gebunden. Im Interesse der Bahnbenutzer wurde vorgesehen, daß solche Maßnahmen spätestens einen Tag vor ihrem Inkrafttreten durch Aushang bekanntzumachen und nachrichtlich zu veröffentlichen sind.

Zu § 83:

Die Bestimmungen des § 80 der geltenden EVO. wurden in einer systematisch geordneten Weise übernommen. § 80 Abs. 1 der geltenden EVO. wurde zur besseren Übersicht in zwei Absätze geteilt.

Zu § 83 Abs. 8:

Diese Bestimmung ist neu; sie füllt eine in der geltenden EVO. bestehende Lücke aus. Da in den im Abs. 7 genannten Fällen eine Nachnahme nicht eingehoben werden kann, muß sie als aufgelassen betrachtet werden.

Zu § 83 Abs. 9:

In die Bestimmung des § 80 Abs. 10 der geltenden EVO. wurde der Satz: „Das gleiche gilt, wenn die Eisenbahn das Gut einer Behörde übergeben muß“ der Vollständigkeit halber neu eingefügt.

Zu § 83 Abs. 12:

Die Bestimmung des § 80 Abs. 13 der geltenden EVO. wurde klarer gefaßt.

Zu § 83 Abs. 13:

Diese Bestimmung ist neu; die geltende EVO. sieht eine nähere Regelung über die Einlagerung der Güter bei der Eisenbahn nicht vor.

Zu § 84:

Die Überschrift wird der des Art. 44 CIM angeglichen. Gegenüber der Überschrift des § 81 der geltenden EVO. bleiben die Worte „gänzlichem oder“ unberücksichtigt, da bei gänzlichem Verlust eines Gutes die Ausstellung einer Tatbestandsaufnahme unterbleibt.

Zu § 84 Abs. 1:

Aus dem oben angeführten Grunde wurden auch hier die Worte „gänzlichem oder“ nicht

70

übernommen. Im übrigen wurden diese Bestimmungen in Angleichung an Art. 44 § 1 CIM deutlicher gefaßt und durch den Zusatz ergänzt, daß Gutachten der Sachverständigen oder allfällige Einwendungen des Berechtigten gegen die Feststellungen der Eisenbahn in der Tatbestandsaufnahme zu vermerken sind. Dieser Zusatz dient der Klarstellung bei der Aufnahme des Tatbestandes.

Zu § 84 Abs. 2:

Die Bestimmung des § 81 Abs. 2 der geltenden EVO. wurde an Art. 44 § 1 zweiter Unterabsatz CIM angeglichen.

Allgemein wird zu diesem Paragraphen bemerkt, daß für die gerichtliche Beweissicherung die Bestimmungen der §§ 384 ff. ZPO. gelten.

Zu § 85:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen entsprechen denen der Art. 27 und 28 CIM. Sie wurden aus systematischen Gründen im § 85 des Entwurfes zusammengefaßt. Die Überschrift gleicht der der Art. 27 und 28 CIM.

Zu § 86:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen entsprechen denen des Art. 29 CIM.

Zu § 86 Abs. 1:

Die hier aufgestellte Vermutung gilt nunmehr nicht nur für Wagenladungen, sondern allgemein, also auch für Stückgutsendungen. Dies hat zur Folge, daß die bisherige Voraussetzung, wonach die Sendung nicht umgeladen werden darf, nicht mehr beibehalten werden kann. An Stelle der bisherigen Voraussetzung wird nunmehr verlangt, daß die Sendung wie bisher stets im Gewahrsam der Eisenbahn verbleibt und unverändert in dem Zustand wieder aufgegeben werden muß, in dem sie im Bahnhof der Neuaufgabe angekommen ist. Es handelt sich bei der Erweiterung der bisherigen Regelung um die Erfüllung eines alten Begehrens der Verfrächter.

Zu § 87:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen entsprechen denen des Art. 32 CIM. In die unter § 84 Abs. 1 der geltenden EVO. bisher enthaltene Aufzählung werden noch aufgenommen „Kohle und Koks, frische Pilze, Torf“, da diese Güter im Hinblick auf ihre natürliche Beschaffenheit ebenso dem Gewichtsschwund unterliegen wie die schon bisher aufgezählten Güter.

Zu § 88:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen entsprechen außer einigen redaktionellen Änderungen denen des Art. 30 CIM.

Zu § 89:

Aus systematischen Gründen werden die Bestimmungen über die Höhe der Entschädigungen für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung des Gutes entgegen der Systematik der CIM in einem Paragraphen behandelt. Sachlich entspricht jedoch dieser Paragraph des Entwurfes im wesentlichen den Art. 31 und 33 CIM.

Zu § 89 Abs. 1:

Zur Klarstellung wird darauf hingewiesen, daß nach dem Wortlaut des letzten Satzes dieses Absatzes die Kosten des Vortransportes bis zum Versandort, die Frachtzuschläge, die Versicherungsprämien, das Lager- und das Wagenstandgeld von der Eisenbahn nicht zu erstatten sind.

Zu § 89 Abs. 2:

Die Änderung gegenüber der Bestimmung des § 85 Abs. 2 der geltenden EVO. besteht darin, daß die bisher bei der Ermittlung der Wertverminderung bestehende Unsicherheit durch die Aufnahme einer neuen Bestimmung beseitigt werden soll, wonach für die Berechnung der Wertverminderung die für den Verlust vorgesehene Entschädigung als Grundlage genommen und dieser Betrag in einem Verhältnis herabgesetzt werden soll, das dem Verhältnis zwischen dem Wert des beschädigten Gutes am Bestimmungsort und dem Wert entspricht, den das Gut am gleichen Ort gehabt hätte, wenn es nicht während der Ausführung des Frachtvertrages beschädigt worden wäre.

Zu § 90 Abs. 1:

Diese Bestimmung ist neu. Während nach der geltenden EVO. bei Überschreitung der Lieferfrist nur dann eine Entschädigung gezahlt wird, wenn ein Schaden aus der Überschreitung der Lieferfrist nachgewiesen wird, folgt der vorliegende Entwurf im Interesse der Bahnbenützer auch hier den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Art. 34 § 1 CIM).

Zu § 91:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen entsprechen im wesentlichen denen des Art. 35 CIM.

Zu § 92:

Aus Gründen der besseren Übersicht wurde die Fassung des § 90 der geltenden EVO. entgegen der Fassung des Art. 36 CIM beibehalten.

Zu § 93:

Die Überschrift und der Inhalt dieses Paragraphen entsprechen im wesentlichen dem Art. 37 CIM. Die im Art. 37 CIM vorgesehene

Beschränkung des Schadenersatzes bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn wurde als den österreichischen Rechtsgrundsätzen zuwiderlaufend nicht übernommen. Die Eisenbahn ist in diesen Fällen verpflichtet, den nachgewiesenen vollen Schaden zu ersetzen.

Zu § 95 Abs. 1:

Gemäß § 93 Abs. 1 der geltenden EVO. erlöschen mit der Annahme des Gutes durch den Berechtigten alle Ansprüche aus dem Frachtvertrag; diese Bestimmung ist entschieden zu streng gehalten, da es dem Berechtigten noch in anderen als in den im folgenden Abs. 2 genannten Fällen nicht immer möglich ist, den Anspruch und seine Höhe festzustellen, zu begründen und zu belegen (zum Beispiel bei Verletzung der Bestimmungen über die Wegvorschriften gemäß § 67 Abs. 3 der geltenden EVO.). Abs. 1 des vorliegenden Entwurfes wurde nunmehr in dem Sinne ergänzt, daß mit der Annahme des Gutes durch den Berechtigten nur die Ansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung gegen die Eisenbahn erloschen sein sollen. Für die anderen Ansprüche aus dem Frachtvertrag gelten dagegen die gewöhnlichen Verjährungsfristen. Durch diese Regelung ist die Bestimmung des § 93 Abs. 2 lit. e der geltenden EVO., wonach Ansprüche auf Rückerstattung geleisteter Zahlungen oder wegen Nachnahmen nicht schon mit der Annahme des Gutes erlöschen, gegenstandslos.

Zu § 95 Abs. 2:

Diese Bestimmung entspricht der des Art. 45 § 2 CIM.

Zu § 95 Abs. 3:

Diese Bestimmung ist neu; sie entspricht der des Art. 45 § 3 CIM.

Zu § 96 Abs. 1:

Diese Bestimmung entspricht der des Art. 46 § 1 CIM. Nach der heutigen Regelung würde die Verjährung des auf Grund des der Neuaufgabe vorangehenden Frachtvertrages erhobenen Anspruches mit der vor der Neuaufgabe erfolgten Annahme des Gutes beginnen und ihren Lauf während der nachfolgenden Beförderung und während des auf Grund des folgenden Frachtvertrages erhobenen streitigen oder unstreitigen Verfahrens fortsetzen, das nach der Hypothese des § 86 des vorliegenden Entwurfes zur Widerlegung der Vermutung führen könnte. Unter diesen Umständen scheint jedoch die Verjährungsfrist von einem Jahre zu kurz zu sein, weshalb in einer neuen lit. d vorgesehen wird, daß „Ansprüche aus dem der Neuaufgabe vorangehenden Frachtvertrag in dem im § 86 Abs. 1 vorgesehenen Falle“ in drei Jahren verjähren.

Zu § 96 Abs. 2:

Die Bestimmungen dieses Absatzes entsprechen im wesentlichen denen des Art. 46 § 2 CIM. Gemäß § 94 Abs. 2 lit. c der geltenden EVO. beginnt die Verjährung bei Ansprüchen auf Zahlung, Nachzahlung oder Erstattung von Fracht, Frachtzuschlägen, Nebengebühren oder Auslagen, wenn eine Zahlung nicht stattgefunden hat, mit dem Tage der Annahme des Gutes zur Beförderung. Diese Bestimmung wird in Übereinstimmung mit Art. 46 § 2 lit. c Z. 2 CIM dahin ergänzt, daß gemäß § 96 Abs. 2 lit. c Z. 2 des Entwurfes die Verjährung in diesem Falle mit Ablauf des Tages der Annahme des Gutes zur Beförderung beginnen soll, sofern die Zahlung dem Absender obliegt; obliegt die Zahlung jedoch dem Empfänger, so beginnt die Verjährung mit Ablauf des Tages, an dem dieser den Frachtbrief eingelöst hat. Es soll nämlich die Eisenbahn das gleiche Recht gegenüber dem Empfänger haben, wenn dieser in den Frachtvertrag eingetreten ist und die Zahlung ihm obliegt; doch kann gegenüber dem Empfänger der Lauf der Verjährungsfrist nicht vor dem Entstehen des Klagerechtes, das heißt nicht vor seinem Eintritt in den Frachtvertrag, beginnen.

Auch die Bestimmung der Z. 3 wurde an die der CIM angeglichen. Die im § 94 Abs. 2 lit. d der geltenden EVO. enthaltene Bestimmung, nach der bei Ansprüchen auf Zahlung oder Erstattung von Beträgen, die Gegenstand einer Frankaturrechnung waren, die Verjährung „mit Ablauf des Tages, an dem die Frankaturrechnung mit dem Absender abgerechnet worden ist“, beginnt, hat zu Meinungsverschiedenheiten in der Auslegung geführt. Um diese in Hinkunft zu vermeiden, wird nunmehr in Übereinstimmung mit Art. 46 § 2 lit. c Z. 3 CIM im § 96 Abs. 2 lit. c Z. 3 des Entwurfes festgesetzt, daß die Verjährung, wenn die Beträge Gegenstand einer Frankaturrechnung waren, mit Ablauf des Tages beginnen, „an dem die Eisenbahn dem Absender die im § 71 Abs. 5 vorgesehene Rechnung übergibt; wird diese nicht übergeben, so beginnt die Verjährung der Ansprüche der Eisenbahn mit Ablauf des dreißigsten Tages nach Ablauf der Lieferfrist“.

Zu § 96 Abs. 2 lit. e:

Der Beginn der Verjährungsfrist bei Ansprüchen wegen Nachnahmen wurde von vierzehn Tagen auf acht Tage nach Ablauf der Lieferfrist herabgesetzt.

Zu § 96 Abs. 2 lit. h:

Da die im § 94 Abs. 2 der geltenden EVO. für den Beginn der Verjährung enthaltene Aufzählung nicht vollständig ist, wird diese allgemeine Bestimmung aufgenommen, wonach die Verjährung in allen anderen Fällen mit Ablauf

72

des Tages beginnt, an dem das Recht geltend gemacht werden kann.

Zu § 96 Abs. 3:

Da es möglich ist, daß einer Reklamation auch nur teilweise entsprochen wird, wird in diesem Absatz in Übereinstimmung mit Art. 46 § 3 CIM bestimmt, daß in diesem Falle die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen beginnt.

Die Bestimmung des § 94 Abs. 5 der geltenden EVO. wurde im Hinblick auf die Bestimmung des § 414 HGB. als überflüssig nicht mehr in den vorliegenden Entwurf aufgenommen.

Zu § 97 Abs. 1 und 2:

Um die Verschiedenheit der Regelung für die Geltendmachung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag bei Frachterstattung und Auszahlung von Nachnahmen einerseits und bei anderen Ansprüchen andererseits klar hervorzuheben, wurde die Bestimmung des § 95 Abs. 1 der geltenden EVO. entsprechend ergänzt.

Zu § 99:

§ 96 Abs. 3 der geltenden EVO. enthält die Bestimmung, daß die Empfangsbahn, auch wenn sie das Gut nicht erhalten hat, gleichwohl gerichtlich in Anspruch genommen werden kann. Bei der Anwendung dieser Bestimmung sind Meinungsverschiedenheiten darüber entstanden, ob in diesem Falle die Empfangsbahn aber wenigstens den Frachtbrief erhalten haben müsse. Um die Rechtslage klarzustellen, wurde nunmehr in Übereinstimmung mit Art. 43 § 3 zweiter Absatz CIM bestimmt, daß die Empfangsbahn selbst dann gerichtlich in Anspruch

genommen werden kann, wenn sie weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat.

Zu Abschnitt IX:

Dieser Abschnitt regelt das Verhältnis der Eisenbahnen untereinander; er wurde aus systematischen Gründen neu geschaffen. Dadurch soll besonders hervorgehoben werden, daß die Bestimmungen des § 100 des Entwurfes nicht nur für Beförderungsverträge nach Abschnitt VIII, sondern für alle Beförderungsverträge gelten sollen.

Zu Abschnitt X:

Die Schlußbestimmungen wurden aus gesetzestechnischen Gründen neu aufgenommen.

Zu § 102 Abs. 1:

Mit Rücksicht auf die notwendigen Vorbereitungen für die praktische Handhabung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes im Eisenbahndienst ist eine mindestens dreimonatige Legisvakanz erforderlich; außerdem ist es wünschenswert, daß das Gesetz am Ersten des auf den Ablauf der Legisvakanz folgenden Monates in Kraft tritt.

Zu § 103:

Das in der Vollzugsklausel vorgesehene Einvernehmen mit anderen Zentralstellen kommt in jenen Fällen in Betracht, in denen durch eine vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe auf Grund dieses Bundesgesetzes zu treffende Maßnahme auch Interessen berührt werden, deren Wahrnehmung einer anderen Zentralstelle zukommt.