

436 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVII. GP

Ausgedruckt am 4. 2. 1988

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom XXXXX über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern mit der Eisenbahn (Eisenbahnbeförderungsgesetz — EBG)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Inhaltsverzeichnis

Teil I. Allgemeine Bestimmungen

- § 1. Geltungsbereich
- § 2. Beförderungsbedingungen
- § 3. Beförderungspflicht
- § 4. Beförderungsmittel
- § 5. Haftung der Eisenbahn für ihre Leute
- § 6. Tarife
- § 7. Verlorene und zurückgelassene Gegenstände
- § 8. Meinungsverschiedenheiten
- § 9. Feiertage
- § 10. Umrechnungs- und Annahmekurse für ausländische Währungen

Teil II. Beförderung von Personen

- § 11. Fahrpläne — Auskunft — Fahrpreisaushang
- § 12. Warteräume
- § 13. Nichtraucherplätze — Nichtraucherzüge
- § 14. Von der Beförderung ausgeschlossene Personen — Bedingungsweise zugelassene Personen
- § 15. Fahrausweise
- § 16. Fahrpreise
- § 17. Platzreservierung
- § 18. Platzkarten- und zulassungskartenpflichtige Züge
- § 19. Einnahmen der Plätze
- § 20. Aufzahlung — Änderung des Beförderungsweges
- § 21. Prüfen der Fahrausweise
- § 22. Bahnsteigsperrn
- § 23. Versäumen der Abfahrt
- § 24. Verspätung und Ausfall des Zuges
- § 25. Verhalten der Reisenden
- § 26. Handgepäck

- § 27. Mitnahme lebender Tiere
- § 28. Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften
- § 29. Erstattung und Nachzahlung

Teil III. Beförderung von Reisegepäck

- § 30. Zur Beförderung zugelassene Gegenstände
- § 31. Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände
- § 32. Zustand — Verpackung — Kennzeichnung
- § 33. Verantwortlichkeit des Reisenden — Prüfen durch die Eisenbahn — Frachtzuschlag
- § 34. Abfertigung
- § 35. Gepäckschein
- § 36. Zahlung der Kosten
- § 37. Beförderungsfrist
- § 38. Angabe bestimmter Züge
- § 39. Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften
- § 40. Ablieferung
- § 41. Verzögerung der Abnahme
- § 42. Erstattung und Nachzahlung
- § 43. Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung
- § 44. Umfang der Haftung — Beweislast
- § 45. Vermutung für den Verlust
- § 46. Entschädigung bei Verlust und Beschädigung
- § 47. Entschädigung bei verspäteter Ablieferung
- § 48. Entschädigung und Erstattung bei begleiteten Kraftfahrzeugen
- § 49. Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit
- § 50. Weitere Bestimmungen über Haftung und Entschädigung

Teil IV. Gepäckträger — Aufbewahrung von Gepäck

- § 51. Gepäckträgerdienst
- § 52. Aufbewahrung von Gepäck

Teil V. Beförderung von Gütern

- § 53. Allgemeine Bestimmungen
- § 54. Dienststunden

- § 55. Von der Beförderung ausgeschlossene Güter
- § 56. Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter
- § 57. Frachtbrief
- § 58. Angaben im Frachtbrief
- § 59. Haftung für die Angaben im Frachtbrief
- § 60. Zustand — Verpackung
- § 61. Offene und gedeckte Wagen
- § 62. Wagenbestellung
- § 63. Auflieferung
- § 64. Abholen
- § 65. Vorläufiges Verwahren
- § 66. Verladen
- § 67. Prüfen durch die Eisenbahn
- § 68. Feststellen der Masse und der Zahl der Stücke im Versandbahnhof
- § 69. Abschluß des Frachtvertrags
- § 70. Frachtzuschläge
- § 71. Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften
- § 72. Begleitung
- § 73. Beförderungsweg — Unterwegsmaßnahmen — Übergangsnachweis
- § 74. Berechnung der Kosten
- § 75. Zahlung der Kosten
- § 76. Berichtigung erhobener Kosten
- § 77. Nachnahme — Barvorschuß
- § 78. Interesse an der Lieferung
- § 79. Änderung des Frachtvertrags durch den Absender
- § 80. Änderung des Frachtvertrags durch den Empfänger
- § 81. Ausführung der nachträglichen Verfügungen
- § 82. Beförderungshindernis
- § 83. Lieferfrist
- § 84. Empfängeranweisung
- § 85. Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung
- § 86. Ablieferung
- § 87. Prüfen im Bestimmungsbahnhof
- § 88. Ausladen
- § 89. Zuführen
- § 90. Abnahme — Neuaufgabe
- § 91. Ablieferungshindernis
- § 92. Verzögerung der Abnahme
- § 93. Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung
- § 94. Umfang der Haftung
- § 95. Beweislast
- § 96. Vermutung bei Neuaufgabe
- § 97. Vermutung für den Verlust
- § 98. Entschädigung bei Verlust
- § 99. Haftung bei Schwund
- § 100. Entschädigung bei Beschädigung
- § 101. Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist
- § 102. Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit
- § 103. Begrenzung der Entschädigung durch bestimmte Tarife
- § 104. Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung
- § 105. Verzinsung der Entschädigung
- § 106. Sonstige Ansprüche
- § 107. Reklamationen
- § 108. Anspruchsberechtigung
- § 109. Eisenbahnen, gegen die Ansprüche geltend gemacht werden können
- § 110. Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn
- § 111. Verjährung der Ansprüche
- § 112. Pfandrecht der Eisenbahn
- § 113. Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen
- Teil VI. Beziehungen der Eisenbahnen untereinander
- § 114. Abrechnung — Rückgriff
- Teil VII. Schlußbestimmungen
- § 115. Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften
- § 116. Inkrafttreten
- § 117. Vollziehung

Teil I. Allgemeine Bestimmungen

Geltungsbereich

§ 1. (1) Dieses Gesetz gilt für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern mit den öffentlichen Eisenbahnen Österreichs, jedoch nicht mit den Straßenbahnen und Seilbahnen.

(2) Ist an einer Beförderung auch eine ausländische Eisenbahn beteiligt, so gilt dieses Gesetz nur insoweit, als besondere Bestimmungen nicht festgesetzt sind.

Beförderungsbedingungen

§ 2. (1) Die Eisenbahn hat zu diesem Gesetz die notwendigen näheren Bestimmungen als Beförderungsbedingungen festzusetzen.

(2) Die Eisenbahn benötigt für von diesem Gesetz abweichende Beförderungsbedingungen keine Genehmigung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, sofern dieses Gesetz vorsieht, daß sie andere Bestimmungen festsetzen kann.

(3) Die Eisenbahn benötigt für abweichende Beförderungsbedingungen eine Genehmigung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, sofern dieses Gesetz nicht vorsieht, daß sie andere Bestimmungen festsetzen kann; solche Bestimmungen dürfen nur bei besonderen kaufmännischen, betrieblichen oder örtlichen Umständen festgesetzt werden und sind ohne Genehmigung ungültig. Die Genehmigung ist zu erteilen, sofern dadurch das öffentliche Interesse an einer sicheren und ordnungsgemäßen Verkehrsbedie-

nung nicht beeinträchtigt wird und die Bestimmungen nicht nach dem Privatrecht unzulässig sind. Die Eisenbahn hat die Genehmigung der abweichenden Bestimmungen in der Veröffentlichung der Tarife ersichtlich zu machen.

Beförderungspflicht

§ 3. (1) Die Eisenbahn hat Personen, Reisegepäck und als Wagenladung aufgegebene Güter zu befördern, sofern

- a) der Bahnbenützer die für die Beförderung maßgebenden Vorschriften einhält,
- b) die Beförderung mit den Personen und den normalen Beförderungsmitteln, die den regelmäßigen Bedürfnissen des Verkehrs genügen, möglich ist und
- c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuwenden vermag.

(2) Die Eisenbahn kann vorübergehend

- a) die Beförderung von Personen sowie die Annahme und die Beförderung von Reisegepäck und Gütern aussetzen sowie
- b) Güter auf Grund von Bestimmungen, die von diesem Gesetz abweichen können, zur Beförderung annehmen,

sofern besondere kaufmännische, betriebliche oder örtliche Umstände diese Maßnahmen erfordern.

(3) Die Eisenbahn hat Maßnahmen nach Abs. 2 den Bahnbenützern in geeigneter Weise bekanntzumachen; diese Maßnahmen treten frühestens mit der Bekanntmachung in Kraft.

(4) Besteht ein wichtiges öffentliches Interesse an einer sicheren und ordnungsgemäßen Verkehrsbedienungs, so kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorübergehend Änderungen der Beförderungspflicht durch Verordnung vorsehen. Solche Verordnungen sind in den betroffenen Bahnhöfen unverzüglich durch Aushang kundzumachen. Die Verordnungen treten, sofern in ihnen nichts anderes bestimmt ist, mit der Kundmachung in Kraft. Soweit erforderlich, hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Verordnungen in geeigneter Weise auch nachrichtlich zu veröffentlichen.

(5) Die Eisenbahn muß Güter, deren Verladen, Umladen oder Ausladen besondere Vorrichtungen erfordert, nur zur Beförderung annehmen, sofern die in Betracht kommenden Bahnhöfe über solche Vorrichtungen verfügen.

(6) Die Eisenbahn muß Güter, die sie nicht unverzüglich befördern kann, nicht zur Beförderung annehmen. Sie hat jedoch solche Güter auf Verlangen des Absenders vorläufig zu verwahren.

Beförderungsmittel

§ 4. (1) Die Eisenbahn kann besondere Vereinbarungen über die Führung von Sonderzügen und Sonderwagen sowie über die Benützung von Wagen besonderer Bauart treffen.

(2) Die Eisenbahn kann private Wagen auf Grund einer Vereinbarung in ihren Wagenpark einstellen. Die Vereinbarung hat die Einstellung des Wagens, das Verfügungsrecht des Einstellers und die Haftung für Verlust und Beschädigung des eingestellten Wagens zu regeln. Die von der Eisenbahn für den Abschluß solcher Vereinbarungen erstellten einheitlichen Richtlinien sind vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu genehmigen; die Genehmigung ist zu erteilen, sofern dadurch das öffentliche Interesse an einer sicheren und ordnungsgemäßen Verkehrsbedienungs nicht beeinträchtigt wird. Die Vereinbarung ist auch für den Benützer des Wagens verbindlich.

(3) Die Eisenbahn hat die Bestimmungen über die Beförderung privater Wagen im Tarif festzusetzen.

(4) Die Eisenbahn kann private Wagen vorübergehend und in bestimmten Verkehrsverbindungen auf Grund einer von den einheitlichen Richtlinien nach Abs. 2 abweichenden Vereinbarung zulassen.

(5) Die Eisenbahn kann Personen, Reisegepäck und Güter bei vorübergehenden Störungen des Eisenbahnbetriebes mit Fahrzeugen, die nicht an Schienen gebunden sind, befördern oder befördern lassen.

(6) Die Eisenbahn kann Reisegepäck und Güter mit Fahrzeugen, die nicht an Schienen gebunden sind, abholen oder abholen lassen und zuführen oder zuführen lassen.

(7) Für die Beförderungen nach den Abs. 5 und 6 gilt dieses Gesetz.

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute

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

(2) Stellen Bedienstete oder andere Personen auf Verlangen eines Bahnbenützers Frachtbriefe aus, fertigen sie Übersetzungen an oder besorgen sie sonstige der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen, so gelten sie als Beauftragte dessen, für den sie tätig sind.

Tarife

§ 6. (1) Die Eisenbahn hat Tarife zu erstellen, welche die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise und der Nebengebühren notwendigen Angaben enthalten.

(2) Die Tarife sind gegenüber jedermann in gleicher Weise anzuwenden.

(3) Die Eisenbahn kann für Zwecke der öffentlichen Verwaltung für Wohlfahrtszwecke und für den Eisenbahndienst Ermäßigungen der Beförderungspreise und der Nebengebühren sowie sonstige Begünstigungen gewähren. Ermäßigungen der Beförderungspreise und der Nebengebühren sowie sonstige Begünstigungen sind auch für im Dienst öffentlicher Eisenbahnen stehende aktive und im Ruhestand befindliche Bedienstete sowie für deren Familienangehörige zulässig. Die Eisenbahn kann ferner im Einzelfall Ermäßigungen des Beförderungspreises und der Nebengebühren sowie sonstige Begünstigungen gewähren, sofern dies aus kaufmännischen Rücksichten notwendig ist; sie hat Ermäßigungen des Beförderungspreises dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr anzuzeigen.

(4) Die Tarife müssen veröffentlicht werden und sind ohne Veröffentlichung ungültig. Sie treten, sofern sie keine Erhöhungen der Beförderungspreise oder der Nebengebühren oder Erschwerungen der Beförderungsbedingungen enthalten, frühestens mit Ablauf des Tages der Veröffentlichung in Kraft. Erhöhungen der Beförderungspreise oder der Nebengebühren oder Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten für die Beförderung von Personen und Reisegepäck frühestens mit Ablauf des sechsten Tages nach der Veröffentlichung für die Beförderung von Gütern frühestens mit Ablauf des fünfzehnten Tages nach der Veröffentlichung in Kraft; diese Fristen beginnen am Tag nach der Veröffentlichung zu laufen und gelten nicht für Tarife, die eine Ermäßigung gegenüber den Regeltarifen enthalten. Werden offensichtliche Fehler berichtigt, so treten diese Berichtigungen mit Ablauf des Tages der Veröffentlichung in Kraft.

(5) Die Eisenbahn hat die Tarife in dem vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr herausgegebenen Anzeigebblatt für Verkehr zu veröffentlichen oder anzukündigen. Sie hat die Tarife zum Kauf anzubieten. Bei Ankündigung eines Tarifes gilt dieser Tarif als veröffentlicht, sobald er erhältlich ist.

(6) Die Eisenbahn hat in jedem besetzten Bahnhof die für diesen Bahnhof in Betracht kommenden Tarife während der Dienststunden zur unentgeltlichen Einsicht aufzulegen. Im Versandbahnhof sind den Bahnbenützern auf Verlangen die Wege, über welche die Güter befördert werden, mitzuteilen.

(7) Die Eisenbahn muß Ermäßigungen der Beförderungspreise und der Nebengebühren und sonstige Begünstigungen nach Abs. 3 sowie die Aufhebung von Tarifen, die nur für eine bestimmte Zeit gelten, nicht veröffentlichen.

(8) Tarifwidrige Vereinbarungen berühren nicht die rechtliche Wirksamkeit des Beförderungsvertrags. Die Eisenbahn hat die Beförderungspreise und die Nebengebühren auch in solchen Fällen nach den Tarifen zu berechnen.

Verlorene und zurückgelassene Gegenstände

§ 7. (1) Wer innerhalb der Eisenbahnanlagen oder in Zügen einen verlorenen Gegenstand findet, entspricht den für Fundgegenstände geltenden Rechtsvorschriften auch durch Übergabe des Gegenstandes an die Eisenbahn, welche die Übergabe zu bescheinigen hat.

(2) Die Eisenbahn hat einen Gegenstand, dessen Wert offensichtlich fünftausend Schilling übersteigt, nach den gesetzlichen Bestimmungen für Finder zu behandeln.

(3) Die Eisenbahn kann einen Gegenstand, dessen Wert offensichtlich fünftausend Schilling nicht übersteigt, nach Ablauf von 60 Tagen oder, wenn längeres Lagern den Wert dieses Gegenstandes unverhältnismäßig mindern oder dieser Wert die Kosten des Lagerns nicht decken würde, schon früher bestmöglich verkaufen. Die Eisenbahn hat den Verkaufserlös oder, wenn sie den Gegenstand nicht verkauft, den Gegenstand ein Jahr, gerechnet von der Übergabe des Fundgegenstandes an die Eisenbahn, zu verwahren; sie haftet als Verwahrer. Wird der Gegenstand oder der Verkaufserlös innerhalb eines Jahres nicht behoben, so erwirbt der Finder das Eigentum, sofern er vor Ablauf dieser Frist darauf Anspruch erhoben hat. Hat der Finder vor Ablauf der Frist nicht Anspruch erhoben, so erwirbt die Eisenbahn nach Ablauf der Frist das Eigentum; die Eisenbahn erwirbt auch dann das Eigentum, wenn der Finder nicht innerhalb eines Jahres, nachdem er Eigentümer geworden ist, die Ausfolgung des gefundenen Gegenstandes oder des Verkaufserlöses verlangt.

(4) Die Eisenbahn kann beim Ausfolgen den Finderlohn sowie die im Zusammenhang mit dem verlorenen Gegenstand anfallenden Nebengebühren und sonstigen Kosten, die durch Nebengebühren nicht gedeckt sind, erheben.

(5) Für zurückgelassene Gegenstände gelten die Abs. 1 und 2 sinngemäß.

Meinungsverschiedenheiten

§ 8. (1) Die Eisenbahn hat im Tarif festzusetzen, wer Meinungsverschiedenheiten zwischen Bahnbenützern und Eisenbahnbediensteten in Angelegenheiten der Beförderung zu behandeln hat.

(2) Die Eisenbahn hat schriftliche Beschwerden innerhalb von sechs Monaten nach deren Einlangen schriftlich zu beantworten.

Feiertage

§ 9. Feiertage im Eisenbahnverkehr sind die im Feiertagsruhegesetz 1957, BGBl. Nr. 153, in der jeweils geltenden Fassung als Feiertage bestimmten Tage.

Umrechnungs- und Annahmekurse für ausländische Währungen

§ 10. (1) Die Eisenbahn hat die in einer ausländischen Währung ausgedrückten Beträge in inländischer Währung zu erheben.

(2) Die Eisenbahn hat die Kurse, zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Beträge in inländische Währung umrechnet, sowie die Kurse, zu denen sie ausländische Zahlungsmittel entgegennimmt, bei den Kassenschaltern der Bahnhöfe, in denen dafür Bedarf besteht, durch Aushang bekanntzumachen.

(3) Die Eisenbahn hat bei der Berechnung der auf Grund dieses Gesetzes bei Verlust, Beschädigung, verspäteter Ablieferung oder Überschreitung der Lieferfrist zu leistenden Entschädigungen in ausländischer Währung ausgedrückte Beträge zum Kurs am Tag und am Ort der Zahlung der Entschädigung umzurechnen.

Teil II. Beförderung von Personen

Fahrpläne — Auskunft — Fahrpreisaushang

§ 11. (1) Die Eisenbahn hat die Fahrpläne in geeigneter Weise bekanntzumachen. Die Einschränkungen in der Benützung bestimmter Züge oder Wagenklassen müssen aus den Fahrplänen ersichtlich sein.

(2) Die Eisenbahn hat dafür zu sorgen, daß in den besetzten Bahnhöfen und in den Zügen auf Verlangen entsprechende Auskunft über Zugverbindungen erteilt werden kann.

(3) Die Eisenbahn hat in den Bahnhöfen die Fahrpreise für die gängigen Verbindungen des betreffenden Bahnhofs durch Aushang bekanntzumachen.

Warteräume

§ 12. (1) Die Eisenbahn hat die Warteräume in besetzten Bahnhöfen mit geringem Verkehr spätestens eine halbe Stunde, in besetzten Bahnhöfen mit starkem Verkehr spätestens eine Stunde vor der fahrplanmäßigen Abfahrt eines Zuges zu öffnen.

(2) In Anschlußbahnhöfen kann sich der Reisende bis zur Abfahrt des Anschlußzuges im Warteraum aufhalten.

(3) Die Eisenbahn kann bei besonderen betrieblichen oder örtlichen Umständen von den Abs. 1 und 2 abweichende Bestimmungen festsetzen.

(4) Die Eisenbahn kann Personen, die keinen gültigen Fahrausweis vorweisen, die vorgeschriebene Ordnung oder die zu ihrer Aufrechterhaltung getroffenen Anordnungen der Eisenbahnbediensteten nicht beachten oder auf Grund ihres Zustands, ihres Verhaltens oder einer Krankheit stören, den Aufenthalt in den Warteräumen verbieten. Die

Eisenbahn kann von Personen, die trotz eines Hinweises dieses Verbot nicht beachten, einen im Tarif festzusetzenden Betrag erheben.

(5) Gegenstände und lebende Tiere, deren Mitnahme in Personenwagen nach den §§ 26 und 27 nicht zugelassen ist, dürfen auch in Warteräume nicht mitgenommen werden. Die Eisenbahn kann von Personen, die trotz eines Hinweises dieses Verbot nicht beachten, einen im Tarif festzusetzenden Betrag erheben.

(6) In den Warteräumen ist das Rauchen verboten. Die Eisenbahn kann von Personen, die trotz eines Hinweises dieses Verbot nicht beachten, einen im Tarif festzusetzenden Betrag erheben.

Nichtraucherplätze — Nichtraucherzüge

§ 13. (1) Die Eisenbahn hat in jedem Zug für jede Wagenklasse eine angemessene Zahl von Nichtraucherplätzen zu kennzeichnen.

(2) Die Eisenbahn kann in bestimmten Zügen das Rauchen verbieten; diese Züge sind im Fahrplan ersichtlich zu machen.

(3) Die Eisenbahn kann von Reisenden, die ein Rauchverbot nicht beachten, einen im Tarif festzusetzenden Betrag erheben.

Von der Beförderung ausgeschlossene Personen — Bedingungsweise zugelassene Personen

§ 14. (1) Die Eisenbahn kann Personen, welche die vorgeschriebene Ordnung oder die zu ihrer Aufrechterhaltung getroffenen Anordnungen der Eisenbahnbediensteten nicht beachten oder auf Grund ihres Zustands oder ihres Verhaltens stören, von der Beförderung ausschließen. Diese Personen haben keinen Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises, der Gepäckfracht, der Nebengebühren und der sonstigen Kosten oder auf Entschädigung.

(2) Die Eisenbahn muß Personen, die auf Grund einer Krankheit stören würden, nur befördern, sofern sie diesen Personen ein eigenes Abteil zur Verfügung stellen kann. Sie hat unterwegs erkrankte Personen zumindest bis zum nächsten geeigneten Bahnhof zu befördern, in dessen Bereich ärztliche Hilfe möglich ist.

(3) Stellt die Eisenbahn nach den maßgebenden Rechtsvorschriften für die Beförderung von Personen, die mit anzeigepflichtigen übertragbaren Krankheiten behaftet, solcher Krankheiten verdächtig oder ansteckungsverdächtig sind oder unterwegs von einer solchen Krankheit befallen werden, einen eigenen Wagen oder ein eigenes Abteil zur Verfügung, so kann sie dafür außer dem Fahrpreis eine Nebengebühr oder, sofern die Kosten durch diese Nebengebühr nicht gedeckt sind, diese Kosten erheben.

Fahrausweise

§ 15. (1) Die Eisenbahn hat die Bahnhofverbindungen, für die Fahrausweise ausgegeben werden, sowie die Geltungsdauer der Fahrausweise und die Bestimmungen über die Fahrtunterbrechung im Tarif festzusetzen.

(2) Der Reisende muß bei Antritt der Fahrt einen gültigen Fahrausweis haben. Die Eisenbahn kann Ausnahmen im Tarif vorsehen.

(3) Die Angaben des Fahrausweises sind für die Beförderung maßgebend.

(4) Die Eisenbahn hat im Fahrausweis den Fahrtantrittsbahnhof, den Bestimmungsbahnhof, die Zuggattung, die Wagenklasse, den Fahrpreis, den ersten Geltungstag und die Geltungsdauer anzugeben; sie kann Ausnahmen im Tarif vorsehen. Läßt die Eisenbahn die Benützung verschiedener Beförderungswege oder Beförderungsmittel mit einem Fahrausweis zu, so hat sie dies im Fahrausweis ersichtlich zu machen. Ein Fahrausweis ohne Angabe des Beförderungsweges gilt für den kürzesten Beförderungsweg.

(5) Sind Fahrausweise in einem Bahnhof nur bei Automaten erhältlich, so gilt dieser Bahnhof hinsichtlich der bei diesen Automaten erhältlichen Fahrausweise als besetzt.

(6) Ein Fahrausweis ist nur übertragbar, sofern er nicht auf Namen lautet und die Fahrt nicht angetreten wurde. Die Eisenbahn kann Ausnahmen im Tarif vorsehen.

(7) Die Eisenbahn hat mit der Ausgabe der Fahrausweise den örtlichen Umständen entsprechend rechtzeitig zu beginnen, spätestens jedoch eine Viertelstunde vor der Abfahrt des Zuges. Der Anspruch des Reisenden auf Ausgabe eines Fahrausweises erlischt fünf Minuten vor der Abfahrt des Zuges. Gibt die Eisenbahn Fahrausweise im Vorverkauf aus, so hat sie Bestimmungen darüber im Tarif festzusetzen.

(8) Der Reisende hat bei der Übernahme des Fahrausweises zu prüfen, ob dieser seinen Angaben entsprechend ausgefertigt ist.

(9) Die Eisenbahn kann die Gewährung von Fahrpreisermäßigungen, für die auf Grund des Tarifs der Nachweis bestimmter Voraussetzungen erforderlich ist, von der Einsicht in die Bezug habenden Unterlagen abhängig machen; sie kann die Fahrpreisermäßigung entziehen, wenn die Einsicht verweigert wird.

Fahrpreise

§ 16. (1) Der Reisende hat für die Beförderung den im Tarif festgesetzten Fahrpreis zu zahlen.

(2) Die Eisenbahn hat in Begleitung reisende Kinder bis zum vollendeten sechsten Lebensjahr, jedoch je Begleitperson höchstens zwei Kinder, für

die ein Sitzplatz nicht beansprucht wird, ohne Fahrausweis unentgeltlich und Kinder vom vollendeten sechsten bis zum vollendeten 15. Lebensjahr sowie jüngere Kinder, für die ein Sitzplatz beansprucht wird, zum halben gewöhnlichen Fahrpreis, vorbehaltlich der Rundung nach dem Tarif, zu befördern; maßgebend ist das Lebensalter am Tag des Reiseantritts.

Platzreservierung

§ 17. Die Eisenbahn hat die Bestimmungen über die Reservierung von bestellten Plätzen im Tarif festzusetzen. In den Fahrplänen ist ersichtlich zu machen, in welchen Zügen Plätze reserviert werden.

Platzkarten- und zulassungskartenpflichtige Züge

§ 18. (1) Die Eisenbahn kann im Tarif festsetzen, daß einzelne Züge, die in den Fahrplänen ersichtlich zu machen sind, ganz oder teilweise nur mit entgeltlichen Platzkarten oder unentgeltlichen Zulassungskarten benützt werden dürfen; diese Karten gelten nur in Verbindung mit einem Fahrausweis.

(2) Die Eisenbahn kann von Reisenden, die platzkarten- oder zulassungskartenpflichtige Züge ohne Platz- oder Zulassungskarte benützen, einen im Tarif festzusetzenden Betrag erheben.

Einnehmen der Plätze

§ 19. (1) Die Eisenbahn hat die Bestimmungen über die Anweisung von Plätzen im Tarif festzusetzen.

(2) Die Eisenbahn hat die Bestimmungen über das Belegen von Sitzplätzen im Tarif festzusetzen. Die Eisenbahn kann von Personen, die durch das unberechtigte Belegen eines Sitzplatzes Reisende mit gültigen Fahrausweisen am Einnehmen dieses Sitzplatzes hindern, einen im Tarif festzusetzenden Betrag erheben.

(3) Personen ohne gültigen Fahrausweis dürfen in einem zur Abfahrt bereitstehenden Zug nicht verweilen. Die Eisenbahn kann von Personen, welche dieses Verbot nicht beachten, einen im Tarif festzusetzenden Betrag erheben.

(4) Wird einem Reisenden mit einem Fahrausweis für die erste Wagenklasse wegen Platzmangels ein Platz in der zweiten Wagenklasse angewiesen, so hat die Eisenbahn dem Reisenden auf Verlangen die Benützung dieser Wagenklasse zu bescheinigen.

(5) Verzichtet ein Reisender mit einem Fahrausweis für die erste Wagenklasse, dem wegen Platzmangels ein Platz in der ersten Wagenklasse nicht angewiesen werden kann, auf die Fahrt, so hat die Eisenbahn dies dem Reisenden auf Verlangen zu bescheinigen.

(6) Der Reisende hat in den Fällen der Abs. 4 und 5 keinen Anspruch auf Entschädigung. Er hat jedoch Anspruch auf Erstattung nach §§ 29 und 42.

Aufzahlung — Änderung des Beförderungsweges

§ 20. Die Eisenbahn hat die Bestimmungen über die Aufzahlung für die Benützung der ersten Wagenklasse oder einer Zuggattung mit höherem Fahrpreis sowie über die Änderung des Beförderungsweges im Tarif festzusetzen.

Prüfen der Fahrausweise

§ 21. (1) Der Reisende hat auf Verlangen den Fahrausweis den mit der Prüfung der Fahrausweise betrauten Eisenbahnbediensteten zur Prüfung vorzuweisen und vor oder bei Beendigung der Fahrt abzugeben. Die Eisenbahn kann Fahrausweise und Ausweise, die nach dem Tarif als ungültig anzusehen sind, einziehen.

(2) Teilt ein Reisender dem mit der Prüfung der Fahrausweise betrauten Eisenbahnbediensteten unaufgefordert mit, daß er keinen gültigen Fahrausweis hat, so kann die Eisenbahn vom Reisenden außer dem Fahrpreis einen im Tarif festzusetzenden Betrag erheben. Die Eisenbahn darf jedoch nur den Fahrpreis erheben, sofern der Reisende auf Grund des Tarifs die Fahrt ohne oder ohne gültigen Fahrausweis antreten kann.

(3) Unterläßt ein Reisender die in Abs. 2 vorgesehene Mitteilung, so kann die Eisenbahn von ihm für die Fahrt vom Fahrtantrittsbahnhof oder, sofern er diesen nicht sofort glaubhaft angeben kann, für die ganze vom Zug zurückgelegte Strecke bis zum nächsten fahrplanmäßigen Anhaltebahnhof das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises der benützten Zuggattung und Wagenklasse, mindestens jedoch einen im Tarif festzusetzenden Betrag, erheben.

(4) Weist ein Reisender keinen oder keinen gültigen Fahrausweis vor und verweigert er die sofortige Zahlung, so kann die Eisenbahn den Reisenden von der Beförderung ausschließen. Der Reisende hat keinen Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises des ungültigen Fahrausweises, der Gepäckfracht, der Nebengebühren und der sonstigen Kosten oder auf Entschädigung.

(5) Die Eisenbahn hat jede ihr geleistete Zahlung zu bescheinigen.

Bahnsteigsperrn

§ 22. Die Eisenbahn kann Bahnsteigsperrn einrichten und Bestimmungen über das Betreten der abgesperrten Bahnhöfe im Tarif festsetzen. Die Eisenbahn kann von Personen, welche diese Bestimmungen nicht beachten, einen im Tarif festzusetzenden Betrag erheben.

Versäumen der Abfahrt

§ 23. (1) Versäumt ein Reisender die Abfahrt, so hat er keinen Anspruch auf Entschädigung. Er hat jedoch Anspruch auf Erstattung nach den §§ 29 und 42.

(2) Will ein Reisender, der die Abfahrt versäumt hat, einen späteren Zug, für den sein Fahrausweis nicht gilt, benützen, so hat er den Fahrpreis vor Fahrtantritt gültig schreiben zu lassen, wobei die Geltungsdauer des Fahrausweises um höchstens 24 Stunden verlängert werden kann. Bei Benützung der ersten Wagenklasse oder einer Zuggattung mit höherem Fahrpreis hat der Reisende den Unterschiedsbetrag nachzuzahlen. Bei Benützung der zweiten Wagenklasse oder einer Zuggattung mit niedrigerem Fahrpreis hat die Eisenbahn dies dem Reisenden auf Verlangen zu bescheinigen. Die Eisenbahn kann für bestimmte Fahrausweise abweichende Bestimmungen im Tarif festsetzen.

Verspätung und Ausfall des Zuges

§ 24. (1) Fährt ein Zug verspätet ab, kommt er verspätet an oder fällt er ganz oder auf einer Teilstrecke aus, so hat der Reisende keinen Anspruch auf Entschädigung.

(2) Wird auf Grund einer Zugverspätung der Anschluß an einen anderen Zug versäumt oder fällt der Zug ganz oder auf einer Teilstrecke aus, so kann der Reisende

- a) auf die Weiterfahrt verzichten und Erstattung nach den §§ 29 und 42 beantragen,
- b) auf die Weiterfahrt verzichten und seine unentgeltliche Rückbeförderung samt Reisegepäck mit dem nächsten geeigneten Zug zum Fahrtantrittsbahnhof beanspruchen oder
- c) seine Fahrt fortsetzen; in diesem Fall hat die Eisenbahn ihn und sein Reisegepäck ohne Erhebung eines zusätzlichen Beförderungsentgelts so rasch wie möglich weiterzubefördern.

(3) Die Eisenbahn hat dem Reisenden auf Verlangen den versäumten Anschluß oder den Ausfall des Zuges zu bescheinigen. In den Fällen des Abs. 2 lit. b und c hat die Eisenbahn, soweit erforderlich, die Geltungsdauer des Fahrausweises zu verlängern und diesen für die erste Wagenklasse, für eine Zuggattung mit höherem Fahrpreis oder für den neuen Beförderungsweg gültigzuschreiben.

(4) Die Eisenbahn hat Zugverspätungen von mehr als zehn Minuten, den Ausfall von Zügen und sonstige Betriebsstörungen bekanntzugeben.

Verhalten der Reisenden

§ 25. (1) Mitreisende dürfen durch die Verwendung von Musikinstrumenten, audiovisuellen und anderen Geräten nicht gestört werden. Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet das Zugpersonal. Die Eisenbahn kann von Reisenden, die eine

solche Entscheidung nicht beachten, einen im Tarif festzusetzenden Betrag erheben.

(2) Der Reisende darf die Notbremse nur bei Gefahr für seine Sicherheit, die Sicherheit der Mitreisenden, anderer Personen oder des Zuges betätigen. Die Eisenbahn kann von einem Reisenden, der aus anderen Gründen die Notbremse betätigt oder durch sein Verhalten das Betätigen der Notbremse durch andere Personen verursacht, einen im Tarif festzusetzenden Betrag erheben.

(3) Können sich Reisende über die Benützung der für sie vorgesehenen Einrichtungen nicht einigen, entscheidet das Zugpersonal.

(4) Die Eisenbahn kann von Personen, die Anlagen, Betriebsmittel oder Ausrüstungsgegenstände der Eisenbahn verunreinigen, die Reinigungskosten erheben. Sie kann von Personen, die solche Anlagen, Betriebsmittel oder Ausrüstungsgegenstände schuldhaft beschädigen, die Instandsetzungskosten erheben oder eine Sicherheitsleistung verlangen. Sie kann für das Reinigen und das Instandsetzen Einheitssätze im Tarif festsetzen.

(5) In Anlagen und Betriebsmitteln der Eisenbahn dürfen nur mit Zustimmung der Eisenbahn Ankündigungen vorgenommen sowie Waren angeboten und verkauft werden. Die Eisenbahn kann von Personen, die trotz eines Hinweises dieses Verbot nicht beachten, einen im Tarif festzusetzenden Betrag erheben.

Handgepäck

§ 26. (1) Der Reisende kann leicht tragbare Gegenstände als Handgepäck unentgeltlich in Personenwagen mitnehmen und an den vorgesehenen Stellen unterbringen. Der Reisende hat zur Aufrechterhaltung der Ordnung im Zug die Anordnungen der Eisenbahnbediensteten hinsichtlich der Unterbringung des Handgepäcks zu beachten.

(2) Der Reisende darf nicht mitnehmen

- a) die nach § 31 lit. a, b, c und e von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossenen Gegenstände, soweit nicht nach § 31 lit. b Ausnahmen im Tarif vorgesehen sind. Reisende, die in Ausübung des öffentlichen Dienstes oder auf Grund von Gesetzen oder einer verwaltungsbehördlichen Genehmigung eine Schußwaffe tragen, können jedoch Handmunition mitnehmen. Die Begleiter von Gefangenen oder verhafteten Personen können geladene Schußwaffen mit sich führen;
- b) Gegenstände, die stören oder Schaden verursachen können.

(3) Die Eisenbahn kann einen Reisenden, der Gegenstände entgegen dem Abs. 2 mitgenommen hat, nach § 14 Abs. 1 von der Beförderung ausschließen und von ihm überdies einen im Tarif festzusetzenden Betrag erheben.

(4) Die Eisenbahn kann bei begründeter Vermutung vom Reisenden den unverzüglichen Nachweis verlangen, daß die von ihm mitgenommenen Gegenstände den Rechtsvorschriften und den Tarifen entsprechen. Kann der Inhaber solcher Gegenstände nicht ermittelt werden, so kann die Eisenbahn unter Beiziehung von zwei Zeugen prüfen, ob die Gegenstände entgegen dem Abs. 2 mitgenommen worden sind.

(5) Die Eisenbahn kann Bestimmungen über die Weiterbeförderung von Gegenständen als Handgepäck oder als Reisegepäck, die entgegen den Abs. 1 und 2 lit. b mitgenommen worden sind, im Tarif festsetzen.

(6) Der Reisende hat alle mitgenommenen Gegenstände selbst zu beaufsichtigen; für Gegenstände, die er im Gepäckabteil eines Wagens untergebracht hat und deshalb nicht beaufsichtigen kann, entfällt diese Verpflichtung. Die Eisenbahn haftet für einen Schaden an Gegenständen, die der Reisende selbst zu beaufsichtigen hat, nur bei Verschulden.

(7) Der Reisende haftet für den Schaden, der durch von ihm mitgenommene Gegenstände entstanden ist, sofern deren Mitnahme nach Abs. 2 lit. a nicht zugelassen ist. Für den Schaden, der durch andere mitgenommene Gegenstände entstanden ist, haftet er, sofern er nicht beweist, daß dieser Schaden auf ein Verschulden der Eisenbahn oder eines Dritten oder auf Umstände, die der Reisende nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte, zurückzuführen ist.

Mitnahme lebender Tiere

§ 27. (1) Die Eisenbahn hat die Bestimmungen über die Mitnahme lebender Tiere in Personenwagen im Tarif festzusetzen.

(2) Die Eisenbahn kann im Tarif festsetzen, für welche lebenden Tiere ein Beförderungspreis zu zahlen ist. Die Bestimmungen über Fahrausweise gelten sinngemäß.

(3) Für die Beaufsichtigung und die Haftung gilt § 26 Abs. 6 und 7 sinngemäß.

Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften

§ 28. Der Reisende hat die Zoll- und die sonstigen Rechtsvorschriften für sich, für sein Handgepäck und für die mitgenommenen lebenden Tiere zu erfüllen und bei der Untersuchung seines Handgepäcks anwesend zu sein. Die Eisenbahn haftet dem Reisenden gegenüber nicht für den Schaden, der aus der Nichtbeachtung dieser Bestimmungen entstanden ist.

Erstattung und Nachzahlung

§ 29. (1) Die Eisenbahn hat dem Inhaber des Fahrausweises den Fahrpreis ganz oder teilweise zu erstatten, wenn

- a) der Fahrausweis nicht oder nur teilweise ausgenutzt worden ist,
- b) der Fahrausweis für die erste Wagenklasse wegen Platzmangels in der zweiten Wagenklasse ausgenutzt worden ist oder
- c) der Fahrausweis wegen Platzmangels in einer Zuggattung mit niedrigerem Fahrpreis, als der Fahrausweis angibt, ausgenutzt worden ist.

(2) Die Eisenbahn hat die Erstattungsbeträge und die davon abzuziehenden Bearbeitungsgebühren im Tarif festzusetzen und die zur Begründung des Erstattungsantrags vorzulegenden Belege zu bestimmen. Die Eisenbahn kann die Erstattung für Fahrausweise zu ermäßigten Fahrpreisen, ausgenommen für Fahrausweise für Kinder nach § 16 Abs. 2, im Tarif ausschließen oder nur unter besonderen Bedingungen vorsehen.

(3) Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder wurden der Fahrpreis oder die sonstigen Kosten fehlerhaft berechnet oder erhoben, so ist der Unterschiedsbetrag zu erstatten oder nachzuzahlen, sofern der Unterschiedsbetrag je Fahrausweis einen im Tarif festzusetzenden Betrag übersteigt, der jedoch wertmäßig nicht höher sein darf als der im Anhang A zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der jeweils geltenden Fassung festgesetzte Betrag.

(4) Erstattungsanträge sind bei der Eisenbahn schriftlich einzureichen, die den Betrag erhoben hat.

(5) Ansprüche auf Erstattung von Beträgen können gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat, oder gegen die Eisenbahn, zu deren Gunsten der Betrag erhoben worden ist.

(6) Alle Ansprüche auf Erstattung sind erloschen, wenn sie bei der Eisenbahn nicht innerhalb von sechs Monaten geltend gemacht worden sind. Die Frist beginnt mit dem auf den Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises folgenden Tag.

(7) Ansprüche auf Erstattung oder auf Nachzahlung verjähren in einem Jahr. Die Verjährung beginnt mit dem auf den Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises folgenden Tag. Bei Einreichen eines Erstattungsantrags mit den erforderlichen Belegen ist der Lauf der Verjährung, abgesehen von den gesetzlichen Hemmungsgründen, bis zu dem Tag gehemmt, an dem die Eisenbahn den Erstattungsantrag schriftlich ablehnt und die Belege zurückgibt. Wird dem Erstattungsantrag teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung für den noch streitigen Teil des Erstattungsantrags wieder zu laufen. Die Einreichung eines Erstattungsan-

trags, dessen Beantwortung und die Rückgabe der Belege sind zu beweisen. Weitere Erstattungsanträge auf Grund desselben Anspruchs hemmen die Verjährung nicht.

(8) Der zu zahlende Unterschiedsbetrag ist mit 5 vH jährlich zu verzinsen, und zwar vom Tag der Zahlungsaufforderung oder des Erstattungsantrags oder, wenn keine Zahlungsaufforderung oder kein Erstattungsantrag vorangegangen ist, vom Tag der Klagsanhebung an. Die Zinsen können nur beansprucht werden, wenn der Unterschiedsbetrag 200 S je Fahrausweis übersteigt. Legt der Berechtigte der Eisenbahn die zur abschließenden Behandlung des Erstattungsantrags erforderlichen Belege nicht innerhalb einer ihm gestellten angemessenen Frist vor, so ist der Lauf der Zinsen vom Ablauf dieser Frist an bis zur Übergabe dieser Belege gehemmt.

Teil III. Beförderung von Reisegepäck

Zur Beförderung zugelassene Gegenstände

§ 30. (1) Die Eisenbahn hat Gegenstände, die in Koffern, Körben, Taschen, Säcken, Schachteln oder anderen Verpackungen dieser Art enthalten sind, sowie solche Verpackungen selbst als Reisegepäck zu befördern.

(2) Die Eisenbahn kann Bestimmungen über die Beförderung begleiteter Kraftfahrzeuge mit oder ohne Anhänger und sonstiger in Abs. 1 nicht genannter Gegenstände als Reisegepäck im Tarif festsetzen.

(3) Die Eisenbahn kann die Zahl, den Umfang und die Masse der als Reisegepäck zugelassenen Gegenstände im Tarif beschränken und die Mitwirkung des Reisenden beim Verladen, Umladen und Ausladen bestimmter Gegenstände vorsehen.

Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände

§ 31. Von der Beförderung sind ausgeschlossen

- a) Gegenstände, deren Beförderung der Post vorbehalten ist,
- b) Stoffe und Gegenstände, die nach der Anlage I zum Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der jeweils geltenden Fassung von der Beförderung ausgeschlossen oder bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind. Die Eisenbahn kann Ausnahmen im Tarif vorsehen, die vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu genehmigen sind; § 2 Abs. 3 gilt sinngemäß,
- c) Leichen,
- d) lebende Tiere und
- e) Gegenstände, deren Beförderung auf Grund sonstiger Rechtsvorschriften verboten ist.

Zustand — Verpackung — Kennzeichnung

§ 32. (1) Der Reisende hat einen Gegenstand, der eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, daß er gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung geschützt ist und weder Personen verletzen noch Betriebsmittel oder andere Gegenstände beschädigen kann.

(2) Die Eisenbahn kann die Annahme von Gegenständen, die eine Verpackung erfordern, jedoch unverpackt oder mangelhaft verpackt sind, oder die offensichtlich beschädigt sind, verweigern. Werden sie dennoch zur Beförderung angenommen, so kann die Eisenbahn einen entsprechenden Vermerk in den Gepäckschein aufnehmen. Nimmt der Reisende den Gepäckschein mit einem solchen Vermerk an, so gilt dies als Beweis dafür, daß der Reisende die Richtigkeit dieses Vermerks anerkannt hat.

(3) Die Eisenbahn kann Bestimmungen über die Kennzeichnung der Gepäckstücke im Tarif festsetzen und die Annahme von Gegenständen ohne die vorgesehene Kennzeichnung verweigern.

Verantwortlichkeit des Reisenden — Prüfen durch die Eisenbahn — Frachtzuschläge

§ 33. (1) Der Reisende haftet für alle Folgen der Nichtbeachtung der §§ 30, 31, und 32.

(2) Die Eisenbahn kann bei begründeter Vermutung prüfen, ob der Inhalt der Gepäckstücke den Rechtsvorschriften und Tarifen entspricht. Entspricht der Inhalt der Gepäckstücke den Rechtsvorschriften und Tarifen nicht, so kann die Eisenbahn das Reisegepäck von der Beförderung ausschließen und die Kosten der Prüfung vom Reisenden erheben. Die Eisenbahn hat den Reisenden einzuladen, beim Prüfen anwesend zu sein. Erscheint der Reisende nicht oder ist er nicht unverzüglich zu erreichen, so hat die Eisenbahn zwei Zeugen beizuziehen.

(3) Die Eisenbahn kann bei Nichtbeachtung der §§ 30 und 31 vom Reisenden einen im Tarif festzusetzenden Frachtzuschlag erheben.

Abfertigung

§ 34. (1) Die Eisenbahn hat im Tarif festzusetzen, in welchen Bahnhofverbindungen sie Reisegepäck durchgehend befördert.

(2) Die Eisenbahn hat Reisegepäck während der für die Ausgabe der Fahrausweise festgesetzten Zeit bei den Reisegepäckabfertigungsstellen zur Beförderung anzunehmen. Die Eisenbahn kann Ausnahmen vorsehen, sofern besondere kaufmännische, betriebliche oder örtliche Umstände diese Ausnahmen erfordern; sie hat solche Ausnahmen bei den Reisegepäckabfertigungsstellen der betroffenen Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen.

Nimmt die Eisenbahn Reisegepäck unter Vorbehalt der Erhebung der Kosten im Bestimmungsbahnhof zur Beförderung an, so hat sie Bestimmungen darüber im Tarif festzusetzen.

(3) Die Eisenbahn muß Reisegepäck nur gegen Vorweisen eines mindestens vom Versandbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof des Reisegepäcks lautenden Fahrausweises, dessen Geltungsdauer noch nicht abgelaufen ist, zur Beförderung annehmen; sie kann Ausnahmen im Tarif vorsehen.

(4) Gibt es im Bestimmungsort mehrere Bahnhöfe, so hat der Reisende den Bahnhof, nach dem das Reisegepäck befördert werden soll, genau anzugeben. Unterläßt dies der Reisende, so haftet die Eisenbahn nicht für die Folgen.

(5) Stellt die Eisenbahn die Masse des Reisegepäcks fest oder setzt sie Einheitsmassen fest, so hat sie Bestimmungen darüber im Tarif festzusetzen.

(6) Die Eisenbahn hat auf Verlangen des Reisenden das Reisegepäck im Versandbahnhof gegen Vorweisen des Fahrausweises und Rückgabe des Gepäckscheins nach Möglichkeit zurückzugeben.

Gepäckschein

§ 35. (1) Die Eisenbahn hat dem Reisenden bei der Aufgabe des Reisegepäcks einen Gepäckschein zu übergeben.

(2) Die Angaben des Gepäckscheins sind für die Beförderung maßgebend.

(3) Die Eisenbahn hat im Gepäckschein den Versandbahnhof, den Bestimmungsbahnhof, den Tag und die Stunde der Annahme, die Zahl der Gepäckstücke sowie die Gepäckfracht, die Nebengebühren und die sonstigen Kosten anzugeben; sie kann Ausnahmen im Tarif vorsehen.

(4) Der Reisende hat bei der Übernahme des Gepäckscheins zu prüfen, ob dieser seinen Angaben entsprechend ausgefertigt ist.

Zahlung der Kosten

§ 36. Der Reisende hat die Gepäckfracht, die Nebengebühren und die sonstigen Kosten, die vom Versandbahnhof in Rechnung gestellt werden, bei der Aufgabe zu zahlen. Kosten, die vom Versandbahnhof nicht in Rechnung gestellt worden sind, hat der Berechtigte im Bestimmungsbahnhof zu zahlen.

Beförderungsfrist

§ 37. (1) Sofern die Eisenbahn kürzere Fristen im Tarif nicht festgesetzt hat, beträgt die Beförderungsfrist 24 Stunden und beginnt mit der Annahme des Reisegepäcks.

(2) Die Eisenbahn kann Zuschlagsfristen im Tarif festsetzen

- a) für die Beförderung von Reisegepäck, das außerhalb von Bahnhöfen angenommen oder abgeliefert wird,
- b) für die Beförderung von Reisegepäck
 1. über Nebenbahnen,
 2. in bestimmten Verkehrsverbindungen über Hauptbahnen.

(3) Die Beförderungsfrist wird um die Dauer des Aufenthalts verlängert, der ohne Verschulden der Eisenbahn verursacht wird

- a) durch das Prüfen nach § 33 Abs. 2,
- b) durch zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Behandlungen,
- c) durch besondere Maßnahmen für das Reisegepäck oder
- d) durch jede Betriebsunterbrechung, die den Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung vorübergehend behindert.

(4) Ursache und Dauer der Verlängerung der Beförderungsfrist müssen dem Berechtigten auf Verlangen bescheinigt werden.

(5) Würde die Beförderungsfrist nach Schluß der Dienststunden des Bestimmungsbahnhofs ablaufen, so endet sie eine Stunde nach dem darauffolgenden Dienstbeginn.

(6) Die Beförderungsfrist ist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf

- a) das Reisegepäck zur Abnahme im Bestimmungsbahnhof bereitgestellt worden ist oder
- b) das Reisegepäck an der in § 38 Abs. 2 vorgesehenen Stelle abgeliefert worden ist; konnte das zugeführte Reisegepäck aus Gründen, die der Berechtigte zu vertreten hat, nicht abgeliefert werden, so ist die Beförderungsfrist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf die Ablieferung versucht worden ist.

Angabe bestimmter Züge

§ 38. Läßt die Eisenbahn die Angabe bestimmter Züge für die Beförderung von Reisegepäck zu, so hat sie Bestimmungen darüber im Tarif festzusetzen, die von diesem Gesetz abweichen können.

Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften

§ 39. Der Reisende hat die Zoll- und die sonstigen Rechtsvorschriften für sein Reisegepäck zu erfüllen und bei der Untersuchung seines Reisegepäckes auf Verlangen anwesend zu sein. Ist der Reisende nicht anwesend, so kann die Eisenbahn für die Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften gegen Ersatz ihrer Auslagen und Erhebung einer Nebengebühr sorgen. Die Eisenbahn haftet dem Reisenden gegenüber nicht für den Schaden, der daraus entstanden ist, daß der Reisende diese Bestimmungen nicht beachtet hat.

Ablieferung

§ 40. (1) Die Eisenbahn hat dem Berechtigten das Reisegepäck gegen Rückgabe des Gepäckscheins und gegen Zahlung der noch offenen Forderungen der Eisenbahn im Bestimmungsbahnhof abzuliefern. Berechtig ist der Inhaber des Gepäckscheins oder derjenige, der seine Berechtigung in anderer Weise darlegt und eine Sicherheit hinterlegt.

(2) Der Ablieferung des Reisegepäckes an den Berechtigten stehen gleich

- a) die Übergabe an die Finanzverwaltung in ihren Abfertigungs- und Lagerräumen, sofern diese nicht unter der Obhut der Eisenbahn stehen, oder
- b) die Auflagernahme durch die Eisenbahn.

(3) Liefert die Eisenbahn Reisegepäck beim Zug ab, so hat sie die Bestimmungen über die Abnahme durch die Berechtigten im Tarif festzusetzen.

(4) Die Eisenbahn hat auf Verlangen des Berechtigten das Reisegepäck in seiner Gegenwart zu prüfen, um einen von ihm behaupteten Schaden festzustellen. Leistet die Eisenbahn diesem Verlangen nicht Folge, so kann der Berechtigte die Abnahme des Reisegepäckes verweigern.

(5) Die Eisenbahn hat auf Verlangen des Berechtigten die Masse des Reisegepäckes, sofern für dieses keine Einheitsmasse festgesetzt ist, bei der Ablieferung festzustellen; sie kann dafür eine Nebengebühr erheben.

(6) Die Eisenbahn hat dem Berechtigten auf Verlangen zu bescheinigen, daß ihm nach Ablauf der Beförderungsfrist das Reisegepäck nicht abgeliefert werden konnte, und ihm die Kosten für den verblichenen Versuch der Abnahme zu ersetzen.

(7) Fehlen bei der Ablieferung einzelne Gepäckstücke, so hat die Eisenbahn dem Berechtigten die unvollständige Ablieferung zu bescheinigen.

Verzögerung der Abnahme

§ 41. (1) Die Eisenbahn hat Reisegepäck, das nicht innerhalb von 24 Stunden nach Ablauf der Beförderungsfrist abgenommen wird, auf Lager zu nehmen; sie kann dafür Lagergeld und die sonstigen durch das Lagern verursachten Kosten erheben.

(2) Die Eisenbahn kann Reisegepäck 90 Tage nach Ablauf der Beförderungsfrist oder, wenn längeres Lagern den Wert des Reisegepäckes unverhältnismäßig mindern oder dieser Wert die Kosten des Lagerns nicht decken würde, schon früher bestmöglich verkaufen.

(3) Die Eisenbahn darf Reisegepäck, für das Zoll- oder sonstige Rechtsvorschriften zu erfüllen sind, vor dieser Erfüllung nicht verkaufen.

(4) Die Eisenbahn hat den Berechtigten, sofern es möglich ist, vom bevorstehenden Verkauf des Reisegepäcks rechtzeitig zu benachrichtigen. Die Eisenbahn kann für den Verkauf eine Nebengebühr und alle durch den Verkauf verursachten Kosten erheben.

(5) Die Eisenbahn hat den Berechtigten, sofern es möglich ist, vom bewirkten Verkauf unverzüglich zu benachrichtigen. Sie hat dem Berechtigten den Verkaufserlös nach Abzug der aushaftenden Beträge zur Verfügung zu stellen. Der Berechtigte hat ungedeckte Beträge nachzuzahlen, sofern der Verkaufserlös zur Deckung der aushaftenden Beträge nicht ausreicht oder die Eisenbahn das Reisegepäck auf Grund von Rechtsvorschriften einer Behörde übergeben oder vernichtet hat oder aus sonstigen Gründen nicht verwerten kann. Ist die Auszahlung an den Berechtigten nicht möglich gewesen, so erwirbt die Eisenbahn drei Jahre nach dem Verkauf das Eigentum am Verkaufserlös.

Erstattung und Nachzahlung

§ 42. Für die Erstattung und die Nachzahlung der Gepäckfracht gilt § 29 sinngemäß.

Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung

§ 43. Für die Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Reisegepäcks gilt § 93 sinngemäß.

Umfang der Haftung — Beweislast

§ 44. (1) Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der aus dem gänzlichen oder einem teilweisen Verlust oder aus einer Beschädigung des Reisegepäcks in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung sowie aus der verspäteten Ablieferung entstanden ist.

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

(3) Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, sofern der Verlust oder die Beschädigung aus der mit einer oder mehreren der folgenden Tatsachen verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist:

- a) Fehlen oder Mängel der Verpackung;
- b) natürliche Beschaffenheit des Reisegepäcks;
- c) Aufgabe von Gegenständen, die von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen sind.

(4) Der Beweis, daß der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung durch eine

der in Abs. 2 angeführten Tatsachen verursacht worden ist, obliegt der Eisenbahn.

(5) Legt die Eisenbahn dar, daß der Verlust oder die Beschädigung nach den Umständen des Falles aus einer oder mehreren der in Abs. 3 angeführten besonderen Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, daß der Schaden daraus entstanden ist. Der Berechtigte hat jedoch das Recht nachzuweisen, daß der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

Vermutung für den Verlust

§ 45. (1) Der Berechtigte kann ein Gepäckstück ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn es nicht innerhalb von 14 Tagen nach Ablauf der Beförderungsfrist abgeliefert oder zu seiner Verfügung bereitgestellt worden ist.

(2) Wird ein für verloren gehaltenes Gepäckstück gefunden, so hat die Eisenbahn den Berechtigten zu benachrichtigen, wenn seine Anschrift bekannt ist oder sich ermitteln läßt.

(3) Der Berechtigte kann innerhalb von 30 Tagen nach Empfang der Benachrichtigung verlangen, daß das Gepäckstück in einem inländischen Bahnhof an ihn abgeliefert wird. In diesem Fall hat er die Kosten für die Beförderung des Gepäckstücks vom Versandbahnhof bis zu dem Bahnhof zu zahlen, in dem das Gepäckstück abgeliefert wird, und die erhaltene Entschädigung, abzüglich der ihm erstatteten, in dieser Entschädigung enthaltenen Kosten, zurückzuzahlen. Er behält jedoch seine Ansprüche auf Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung nach § 47.

(4) Ist das gefundene Gepäckstück innerhalb von 30 Tagen nicht zurückverlangt worden oder hat der Berechtigte nicht ermittelt werden können, so erwirbt die Eisenbahn das Eigentum an diesem Gepäckstück.

Entschädigung bei Verlust und Beschädigung

§ 46. (1) Die Eisenbahn hat bei gänzlichem oder teilweiseem Verlust des Reisegepäcks ohne weiteren Schadenersatz zu leisten,

- a) wenn die Höhe des Schadens nachgewiesen ist, eine Entschädigung in dieser Höhe bis zu einem im Tarif festzusetzenden Betrag,
- b) wenn die Höhe des Schadens nicht nachgewiesen ist, eine Entschädigung in der Höhe eines im Tarif festzusetzenden Betrags.

(2) Diese Beträge dürfen je fehlendes Kilogramm Bruttomasse oder je Gepäckstück wertmäßig nicht niedriger sein als die im Anhang A zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der jeweils geltenden Fassung festgesetzten Beträge. Die Eisenbahn hat außerdem die Gepäckfracht, die Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des verlorenen Reisegepäcks gezahlte Beträge zu erstatten.

(3) Die Eisenbahn hat bei Beschädigung des Reisegepäcks ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu leisten, die der Wertminderung des Reisegepäcks entspricht. Die Entschädigung darf nicht übersteigen,

- a) wenn das gesamte Reisegepäck durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei gänzlichem Verlust zu zahlen wäre,
- b) wenn nur ein Teil des Reisegepäcks durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei Verlust des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

Entschädigung bei verspäteter Ablieferung

§ 47. (1) Ist das Reisegepäck verspätet abgeliefert worden und weist der Berechtigte nicht nach, daß daraus ein Schaden entstanden ist, so hat die Eisenbahn die Gepäckfracht zu ersetzen.

(2) Die Eisenbahn hat bei nachgewiesenem Schaden eine Entschädigung in der Höhe des Sechsfachen der Gepäckfracht zu leisten.

(3) Bei gänzlichem Verlust des Reisegepäcks wird die Entschädigung nach den Abs. 1 und 2 nicht neben der Entschädigung nach § 46 Abs. 1 geleistet.

(4) Bei teilweisem Verlust des Reisegepäcks wird die Entschädigung nach den Abs. 1 und 2 für den nicht verlorenen Teil geleistet.

(5) Bei einer Beschädigung des Reisegepäcks, die nicht aus der verspäteten Ablieferung entstanden ist, wird die Entschädigung nach den Abs. 1 und 2 gegebenenfalls neben der Entschädigung nach § 46 Abs. 3 geleistet.

(6) Die Entschädigung nach den Abs. 1 und 2 zuzüglich der Entschädigung nach § 46 darf insgesamt nicht höher sein als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Reisegepäcks.

Entschädigung und Erstattung bei begleiteten Kraftfahrzeugen

§ 48. (1) Wird ein begleitetes Kraftfahrzeug aus einem von der Eisenbahn zu vertretenden Umstand verspätet verladen oder abgeliefert, so hat die Eisenbahn eine Entschädigung zu leisten, wenn der Berechtigte nachweist, daß daraus ein Schaden entstanden ist. Die Entschädigung darf die Gepäckfracht nicht übersteigen.

(2) Ergibt sich bei der Verladung aus einem von der Eisenbahn zu vertretenden Umstand eine Verspätung und verzichtet der Berechtigte deshalb auf die Ausführung des Beförderungsvertrags, so werden ihm die Gepäckfracht und der Fahrpreis erstattet. Weist er nach, daß aus dieser Verspätung ein Schaden entstanden ist, so kann er außerdem eine Entschädigung verlangen, welche die Gepäckfracht nicht übersteigen darf.

(3) Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust eines Fahrzeuges wird die dem Berechtigten für den nachgewiesenen Schaden zu leistende Entschädigung nach dem Zeitwert des Fahrzeuges berechnet und darf einen im Tarif festzusetzenden Betrag nicht übersteigen. Dieser Betrag darf wertmäßig nicht niedriger sein als der im Anhang A zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der jeweils geltenden Fassung festgesetzte Betrag. Ein Anhänger gilt mit oder ohne Ladung als ein Fahrzeug.

(4) Die Eisenbahn haftet für Schäden an Gegenständen, die im Fahrzeug belassen werden, nur, wenn diese Schäden auf ihr Verschulden zurückzuführen sind. Der Gesamtbetrag der Entschädigung darf einen im Tarif festzusetzenden Betrag nicht übersteigen. Dieser Betrag darf wertmäßig nicht niedriger sein als der im Anhang A zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der jeweils geltenden Fassung festgesetzte Betrag. Die Eisenbahn haftet nicht für Schäden an Gegenständen, die auf dem Fahrzeug belassen oder außerhalb des Fahrzeuges untergebracht werden.

(5) Im übrigen gelten die Bestimmungen über die Haftung für Reisegepäck auch für begleitete Kraftfahrzeuge.

Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit

§ 49. Ist der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so hat sie dem Berechtigten den vollen nachgewiesenen Schaden zu ersetzen.

Weitere Bestimmungen über Haftung und Entschädigung

§ 50. Für die Begrenzung der Entschädigung durch bestimmte Tarife, die Verzinsung der Entschädigung, die Geltendmachung, das Erlöschen und die Verjährung der Ansprüche aus dem Gepäckbeförderungsvertrag, das Pfandrecht der Eisenbahn und die Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen gelten die §§ 103 und 105 bis 113 sinngemäß.

Teil IV. Gepäckträger — Aufbewahrung von Gepäck

Gepäckträgerdienst

§ 51. (1) Die Eisenbahn kann einen Gepäckträgerdienst für die Beförderung von Gepäckstücken innerhalb des Bahnhofbereichs einrichten. Sie hat einen Tarif für den Gepäckträgerdienst zu erstellen und in den betroffenen Bahnhöfen durch Aushang bekanntzumachen. Die Gepäckträger haben den Tarif mitzuführen und den Reisenden auf Verlangen vorzuweisen.

(2) Der Gepäckträger hat dem Reisenden auf Verlangen die Übernahme der Gepäckstücke zu bescheinigen.

(3) Nimmt ein Reisender das Gepäck an der von ihm bezeichneten Stelle nicht ab, so hat die Eisenbahn das Gepäck auf Lager zu nehmen; im übrigen gilt § 41 sinngemäß.

(4) Die Eisenbahn haftet für den Verlust und die Beschädigung von Gepäckstücken, die den Gepäckträgern übergeben worden sind, wie hinsichtlich der von ihr als Reisegepäck beförderten Gegenstände.

Aufbewahrung von Gepäck

§ 52. (1) Die Eisenbahn kann Gepäckaufbewahrungsstellen in Bahnhöfen einrichten. Sie hat die Bestimmungen über die Aufbewahrung bei den Gepäckaufbewahrungsstellen durch Aushang bekanntzumachen.

(2) Die Eisenbahn hat dem Hinterleger bei der Übernahme des Gepäcks einen Aufbewahrungsschein zu übergeben.

(3) Die Eisenbahn muß unverpacktes oder mangelhaft verpacktes oder offensichtlich beschädigtes Gepäck zur Aufbewahrung nicht übernehmen. Wird es dennoch zur Aufbewahrung übernommen, so kann die Eisenbahn einen entsprechenden Vermerk in den Aufbewahrungsschein aufnehmen. Nimmt der Hinterleger den Aufbewahrungsschein mit einem solchen Vermerk an, so gilt dies als Beweis dafür, daß der Hinterleger die Richtigkeit dieses Vermerks anerkannt hat.

(4) Die Eisenbahn muß das aufbewahrte Gepäck nur während der durch Aushang bekanntzumachenden Dienststunden der Gepäckaufbewahrungsstellen ausfolgen.

(5) Für aufbewahrtes Gepäck, das nicht innerhalb der Aufbewahrungsfrist abgeholt wird, gilt § 41 Abs. 2 bis 5 sinngemäß.

(6) Die Eisenbahn haftet für das aufbewahrte Gepäck als Verwahrer. Sie kann die bei Verlust, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des aufbewahrten Gepäcks zu leistende Entschädigung auf Höchstbeträge beschränken. Für die Höchstbeträge und die Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit gelten die §§ 46, 47 und 49 sinngemäß.

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

(8) Für die Verantwortlichkeit des Hinterlegers für den Inhalt des zur Aufbewahrung übergebenen Gepäcks gilt § 33 sinngemäß.

Teil V. Beförderung von Gütern

Allgemeine Bestimmungen

§ 53. (1) Die Eisenbahn hat als Wagenladung aufgegebenen Gütern von allen Bahnhöfen nach allen Bahnhöfen entsprechend ihren Abfertigungsbefugnissen durchgehend zu befördern.

(2) Befördert die Eisenbahn als Stückgut oder als Expressgut aufgegebenen Gütern, so kann sie darüber von diesem Gesetz abweichende Bestimmungen im Tarif festsetzen.

(3) Der Ausdruck Bahnhof umfaßt die dem Güterverkehr dienenden Bahnhöfe der Eisenbahnen und alle anderen nicht an einer Eisenbahnstrecke liegenden, für die Ausführung des Frachtvertrags eingerichteten Stellen.

Dienststunden

§ 54. (1) Die Eisenbahn hat die Dienststunden der Bahnhöfe nach den kaufmännischen, betrieblichen oder örtlichen Umständen festzusetzen und durch Aushang bekanntzumachen. Änderungen treten frühestens sechs Tage nach deren Bekanntmachung in Kraft.

(2) Zur Auflieferung oder Abnahme der Güter außerhalb der Dienststunden ist die vorherige Zustimmung der Eisenbahn erforderlich. Die Eisenbahn kann für die Annahme oder Ablieferung der Güter außerhalb der Dienststunden den Ersatz der Kosten verlangen; sie hat auf Verlangen die voraussichtlichen Kosten mitzuteilen.

Von der Beförderung ausgeschlossene Güter

- § 55. Von der Beförderung sind ausgeschlossen
- a) Güter, deren Beförderung auf Grund ihres Umfangs, ihrer Masse oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen nicht möglich ist,
 - b) Güter, deren Beförderung der Post vorbehalten ist,
 - c) Güter, die nach der Anlage I zum Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der jeweils geltenden Fassung von der Beförderung ausgeschlossen sind, und
 - d) Güter, deren Beförderung auf Grund sonstiger Rechtsvorschriften verboten ist.

Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter

§ 56. Bedingungsweise zur Beförderung sind zugelassen

- a) Güter, die nach der Anlage I zum Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der jeweils geltenden Fassung bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, auf Grund der dort

- festgesetzten Bestimmungen. Die Eisenbahn kann erleichternde Bestimmungen im Tarif festsetzen, die vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu genehmigen sind; § 2 Abs. 3 gilt sinngemäß,
- b) Güter des § 55 lit. c, sofern die Eisenbahn besondere Bestimmungen im Tarif festgesetzt hat. Diese Bestimmungen sind vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu genehmigen; § 2 Abs. 3 gilt sinngemäß,
- c) Leichen, lebende Tiere und Güter, deren Beförderung auf Grund ihres Umfangs, ihrer Masse oder ihrer Beschaffenheit besonders schwierig ist, sowie auf eigenen Rädern rollende Eisenbahnfahrzeuge aufgrund besonderer, von der Eisenbahn festzusetzender Bestimmungen.

Frachtbrief

§ 57. (1) Der Absender hat dem Gut bei der Aufgabe einen ordnungsgemäß ausgefüllten Frachtbrief beizugeben.

(2) Für jede Sendung ist ein Frachtbrief zu verwenden. Ein Frachtbrief darf nur die Ladung eines einzigen Wagens zum Gegenstand haben.

(3) Die Eisenbahn kann von den Abs. 1 und 2 abweichende Bestimmungen im Tarif festsetzen.

(4) Die Eisenbahn hat das Muster über die Beschaffenheit und die Verwendung des Frachtbriefes im Tarif festzusetzen. Das Muster und diese Bestimmungen sind vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu genehmigen; die Genehmigung ist zu erteilen, sofern dadurch das öffentliche Interesse an einer sicheren und ordnungsgemäßen Verkehrsbedienung nicht beeinträchtigt wird.

(5) Der Frachtbrief muß zur Bestätigung der Übereinstimmung mit dem genehmigten Muster den Kontrollstempel einer öffentlichen Eisenbahn aufweisen. Die Eisenbahn kann für die Anbringung des Kontrollstempels eine Nebengebühr erheben.

(6) Die Eisenbahn hat den Bezug von Frachtbriefen in den besetzten Bahnhöfen zu ermöglichen.

(7) Die Eisenbahn kann für bestimmte Beförderungen das Muster und die Bestimmungen über Beschaffenheit und Verwendung eines anderen Beförderungspapiers als des Frachtbriefes im Tarif festsetzen.

Angaben im Frachtbrief

§ 58. (1) Die Eisenbahn hat die Bestimmungen über die Angaben im Frachtbrief im Tarif festzusetzen.

(2) Der Absender kann die Sendung betreffende Angaben für den Empfänger, auch in einer fremden

Sprache, im dafür vorgesehenen Feld des Frachtbriefes eintragen.

(3) Unzulässige Angaben und Angaben nach Abs. 2 im Frachtbrief sind für die Eisenbahn unverbindlich.

(4) Der Absender darf dem Frachtbrief nur die in diesem Gesetz oder im Tarif festgesetzten oder zugelassenen Schriftstücke begeben.

Haftung für die Angaben im Frachtbrief

§ 59. Der Absender haftet für alle Folgen, die aus unzulässigen, unrichtigen, ungenauen, unvollständigen oder nicht im dafür vorgesehenen Feld eingetragenen Angaben entstanden sind.

Zustand — Verpackung

§ 60. (1) Die Eisenbahn kann, sofern ein Gut offensichtlich Spuren einer Beschädigung aufweist, die Annahme des Gutes verweigern oder vom Absender verlangen, daß er im Frachtbrief die Beschädigung anerkennt sowie nach Art und Umfang beschreibt.

(2) Der Absender hat ein Gut, das eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, daß es gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung geschützt ist und weder Personen verletzen noch Betriebsmittel oder andere Güter beschädigen kann.

(3) Die Eisenbahn kann, sofern der Absender der Verpflichtung nach Abs. 2 nicht nachgekommen ist, die Annahme des Gutes verweigern oder vom Absender verlangen, daß er im Frachtbrief das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung anerkennt sowie nach Art und Umfang beschreibt.

(4) Die Eisenbahn kann für Güter, die Personen verletzen oder Betriebsmittel oder andere Güter beschädigen können, besondere Verpackungsbestimmungen im Tarif festsetzen, sofern dieses Gesetz, die Anlage I zum Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der jeweils geltenden Fassung oder die nach § 56 lit. a und b im Tarif festgesetzten Bestimmungen besondere Verpackungen nicht vorschreiben.

(5) Der Absender haftet für alle Folgen, die aus dem Fehlen oder dem mangelhaften Zustand der Verpackung entstanden sind; er hat insbesondere der Eisenbahn den ihr daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Enthält der Frachtbrief keine Angaben nach Abs. 3, so hat die Eisenbahn das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung nachzuweisen.

(6) Die Eisenbahn kann Bestimmungen über die Verwendung und Beförderung bahneigener Umschließungen im Tarif festsetzen.

Offene und gedeckte Wagen

§ 61. (1) Die Eisenbahn hat im Tarif festzusetzen, welche Wagen als offen und welche als gedeckt gelten.

(2) Vom Absender zu verladende Güter sind entsprechend seinem Verlangen in offenen oder gedeckten Wagen zu befördern, sofern

- a) die verlangten Wagen verfügbar sind und wagenwirtschaftliche und betriebliche Gründe nicht entgegenstehen,
- b) dieses Gesetz, Zoll- und sonstige Rechtsvorschriften, die Anlage I zum Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der jeweils geltenden Fassung oder die von der Eisenbahn nach § 56 lit. a und b im Tarif festgesetzten Bestimmungen die Verwendung bestimmter Wagen nicht vorschreiben oder
- c) die Eisenbahn die Beförderung bestimmter Güter in offenen oder gedeckten Wagen im Tarif nicht festgesetzt hat.

Wagenbestellung

§ 62. (1) Die Eisenbahn hat die Bestimmungen über die Wagenbestellung im Tarif festzusetzen.

(2) Die Eisenbahn hat Wagen besonderer Bauart oder mit besonderen Einrichtungen, bestimmter Lastgrenze oder bestimmter Bodenfläche nur bereitzustellen, sofern solche Wagen verfügbar sind und wagenwirtschaftliche und betriebliche Gründe nicht entgegenstehen.

(3) Eine Wagenbestellung ohne Angabe einer Geltungsdauer gilt bis zur Bereitstellung oder Abbestellung des Wagens. Kann die Eisenbahn einen Wagen nicht bereitstellen, so hat sie den Besteller unverzüglich und unentgeltlich zu benachrichtigen. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der aus der verspäteten Bereitstellung eines schriftlich zugesagten Wagens entstanden ist, bis zum dreifachen Betrag des für die ersten 24 Stunden im Tarif festzusetzenden Wagenstandgeldes.

(4) Wird ein Wagen vor der Bereitstellung abbestellt, so kann die Eisenbahn vom Besteller eine im Tarif festzusetzende Abbestellgebühr erheben.

(5) Wird ein bereitgestellter Wagen unbeladen zurückgegeben, so kann die Eisenbahn für die Zeit von der Bereitstellung bis zur Rückgabe des Wagens vom Besteller Wagenstandgeld erheben.

(6) Die Eisenbahn kann für die Bereitstellung eines Wagens eine im Tarif festzusetzende Sicherheit erheben.

Auflieferung

§ 63. (1) Der Absender hat das Gut an den vorgesehenen Stellen des Bahnhofs aufzuliefern.

(2) Die Eisenbahn hat für die Auflieferung des Gutes mit dem Frachtbrief eine Auflieferungsfrist im Tarif festzusetzen.

(3) Die Auflieferungsfrist beginnt

- a) bei Gütern, die vom Absender zu verladen sind, mit der Bereitstellung des Wagens und
- b) bei Gütern, die von der Eisenbahn zu verladen sind, mit der Auflieferung.

(4) Die Auflieferungsfrist ruht an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen. Stellt jedoch die Eisenbahn auf Verlangen des Absenders einen Wagen an einem Samstag, Sonntag oder Feiertag bereit, so ruht die Auflieferungsfrist an diesem Tag nicht. Die Eisenbahn kann zusätzlich ein Ruhen für den Zeitraum außerhalb der allgemein üblichen Arbeitsstunden festsetzen.

(5) Übergibt der Absender das Gut mit dem Frachtbrief der Eisenbahn erst nach Ablauf der Auflieferungsfrist oder legt er den wegen Unrichtigkeit, Ungenauigkeit oder Unvollständigkeit beanstandeten Frachtbrief nicht innerhalb der Auflieferungsfrist berichtigt oder ergänzt vor oder begleicht er die von ihm zu zahlenden Kosten nicht innerhalb dieser Frist, so kann die Eisenbahn für die Dauer der Überschreitung Lagergeld oder Wagenstandgeld erheben oder dem Gut anlasten.

(6) Hat der Absender innerhalb der Auflieferungsfrist mit dem Verladen nicht begonnen, so kann die Eisenbahn den bereitgestellten Wagen zurücknehmen und für die Zeit von der Bereitstellung bis zur Zurücknahme Wagenstandgeld erheben.

(7) Wird die Auflieferungsfrist um mehr als 96 Stunden überschritten, so kann die Eisenbahn das Gut auf Gefahr des Absenders ausladen und dafür eine Nebengebühr erheben; § 91 Abs. 11 gilt sinngemäß.

(8) Die Eisenbahn kann bei besonderen kaufmännischen, betrieblichen oder örtlichen Umständen längstens für einen Monat die Auflieferungsfrist kürzen oder das Lagergeld, das Wagenstandgeld und die Abstellgebühr erhöhen. Die Eisenbahn hat solche Maßnahmen spätestens am Tag vor ihrem Inkrafttreten in den betroffenen Bahnhöfen durch Aushang bekanntzumachen und nachrichtlich zu veröffentlichen.

Abholen

§ 64. Die Eisenbahn kann Bestimmungen, die von diesem Gesetz abweichen können, im Tarif festsetzen, auf Grund deren sie Güterwagen, Straßenfahrzeuge und Großbehälter von der Geschäftsstelle des Absenders abholt oder abholen läßt.

Vorläufiges Verwahren

§ 65. (1) Hat die Eisenbahn Güter, die sie nicht unverzüglich befördern kann, zur Beförderung nicht angenommen, so hat sie diese bei Vorhanden-

436 der Beilagen

17

sein geeigneter Räumlichkeiten auf Verlangen des Absenders im Frachtbrief gegen Bestätigung der Übernahme im Frachtbrief vorläufig zu verwahren. Die Eisenbahn kann für das Verwahren Lagergeld erheben oder dem Gut anlasten.

(2) Die Eisenbahn kann das Verwahren von leichtverderblichen Gütern und von Gütern, die nach § 56 lit. a und b bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, ablehnen.

Verladen

§ 66. (1) Die Eisenbahn hat im Tarif festzusetzen, ob die Güter von ihr oder vom Absender zu verladen sind.

(2) Die Eisenbahn kann Bestimmungen über das Verladen der Güter im Tarif festsetzen, sofern die Anlage I zum Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der jeweils geltenden Fassung oder die nach § 56 lit. a und b im Tarif festgesetzten Bestimmungen besondere Verladeweisen nicht vorschreiben.

(3) Die Eisenbahn hat die Bestimmungen über die Lastgrenze der Wagen im Tarif festzusetzen und dem Absender auf Verlangen die einzuhaltende Lastgrenze mitzuteilen.

(4) Der Absender hat bei von ihm zu verladenden Gütern die über das Verladen der Güter festgesetzten Bestimmungen zu beachten. Der Absender haftet für alle Folgen des mangelhaften Verladens; er hat insbesondere der Eisenbahn den ihr daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Die Eisenbahn hat das mangelhafte Verladen nachzuweisen.

(5) Stellt die Eisenbahn im Versandbahnhof eine vom Absender verursachte Überschreitung der Lastgrenze fest, so kann sie vom Absender das Abladen des die Lastgrenze überschreitenden Teiles des Gutes innerhalb angemessener Frist verlangen. Kommt der Absender dem Verlangen innerhalb dieser Frist nicht nach oder wird eine von ihm verursachte Überschreitung der Lastgrenze unterwegs festgestellt, so kann die Eisenbahn den die Lastgrenze überschreitenden Teil des Gutes gegen Erhebung einer Nebengebühr auf Gefahr des Absenders abladen, den im Wagen verbleibenden Teil des Gutes weiterbefördern und für die Dauer des Aufenthalts des Wagens Wagenstandgeld erheben. Lädt die Eisenbahn den die Lastgrenze überschreitenden Teil des Gutes ab, so hat sie den abgeladenen Teil des Gutes auf Lager zu nehmen und den Berechtigten unverzüglich um Anweisung zu ersuchen. Für das Einholen und die Ausführung der Anweisung gelten die §§ 81 und 82 sinngemäß.

(6) Die Eisenbahn kann für das Feststellen der Masse der Ladung nach Abladen des die Lastgrenze überschreitenden Teiles des Gutes eine Nebengebühr erheben.

(7) Die Eisenbahn kann die Fracht für den im Wagen verbleibenden Teil des Gutes vom Versandbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof und für den unterwegs abgeladenen Teil des Gutes vom Versandbahnhof bis zum Unterwegsbahnhof nach dem für den im Wagen verbliebenen Teil des Gutes anzuwendenden Frachtsatz berechnen. Wird das abgeladene Gut weiterbefördert, so gilt es als eigene Sendung.

(8) Ist ein Teil des Gutes wegen einer vom Absender mangelhaft durchgeführten Verladung abzuladen, so gelten die Abs. 5 bis 7 sinngemäß.

(9) Die Eisenbahn kann für die Dauer des Aufenthalts des Wagens Wagenstandgeld und die Kosten für die von ihr vorzunehmenden Ladearbeiten erheben, sofern ein Umladen oder ein Richten der Ladung auf mangelhaftes Verladen des Gutes durch den Absender zurückzuführen ist. Die Eisenbahn kann den Berechtigten um Anweisung ersuchen, sofern das Umladen oder das Richten besondere Maßnahmen erfordert. Der Berechtigte kann den Ersatz seiner Kosten verlangen, sofern er das Umladen oder das Richten, das nicht auf mangelhaftes Verladen des Gutes durch den Absender zurückzuführen ist, selbst vornimmt; § 94 Abs. 3 lit. c gilt sinngemäß.

(10) Die Eisenbahn kann eine Nebengebühr erheben, sofern sie Wagen auf Grund von Rechtsvorschriften zu reinigen hat.

Prüfen durch die Eisenbahn

§ 67. (1) Die Eisenbahn kann die Übereinstimmung des Gutes mit den Eintragungen im Frachtbrief und die Einhaltung der Bestimmungen für die Beförderung der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter prüfen. Die Eisenbahn hat das Prüfen im Frachtbrief und im Frachtbriefdoppel, sofern sie noch über dieses verfügt, zu bestätigen. Stellt sie Abweichungen fest, so kann sie die Kosten der Prüfung erheben.

(2) Die Eisenbahn hat im Versandbahnhof den Absender und im Bestimmungsbahnhof den Empfänger einzuladen, beim Prüfen anwesend zu sein. Erscheint der Berechtigte nicht, ist eine Benachrichtigung nicht möglich oder findet das Prüfen unterwegs statt, so hat die Eisenbahn zwei Zeugen beizuziehen.

Feststellen der Masse und der Zahl der Stücke im Versandbahnhof

§ 68. (1) Die Eisenbahn hat die Masse des als Wagenladung aufgegebenen Gutes im Versandbahnhof festzustellen, sofern der Absender die Feststellung der Masse im Frachtbrief verlangt hat oder die Masse im Frachtbrief nicht angegeben ist. Kann die Masse im Versandbahnhof nicht festgestellt werden, so hat die Eisenbahn diese in einem anderen Bahnhof des Beförderungsweges festzustellen.

(2) Die Eisenbahn hat auf Verlangen des Absenders auch die Masse des leeren Wagens festzustellen.

(3) Die Masse muß nicht festgestellt werden, wenn die Fracht nach einer anderen im Tarif festgesetzten Angabe berechnet wird, keine Waagen vorhanden oder die vorhandenen Waagen nicht geeignet sind, die Beschaffenheit des Gutes das Feststellen nicht ohne Schwierigkeit zuläßt oder dadurch der Eisenbahnbetrieb gestört würde.

(4) Die Wahl der Waage und die Art des Feststellens der Masse stehen der Eisenbahn zu. Die auf Grund einer Vereinbarung zwischen Absender und Eisenbahn auf einer privaten Waage festgestellte Masse gilt bei Erfüllung der vereinbarten Bedingungen durch den Absender als auf einer bahneigenen Waage festgestellt.

(5) Ergibt ein von der Eisenbahn nach Abschluß des Frachtvertrags vorgenommenes Prüfen der Masse des Gutes einen Unterschied, so bleibt die vom Versandbahnhof festgestellte oder die vom Absender im Frachtbrief angegebene Masse für die Frachtberechnung maßgebend, sofern

- a) der Unterschied offensichtlich durch die Beschaffenheit des Gutes oder durch Witterungseinflüsse verursacht worden ist oder
- b) das Prüfen auf einer Gleiswaage durchgeführt worden ist und der Unterschied nicht mehr als 2 vH beträgt.

(6) Die Eisenbahn hat die Zahl der Stücke des als Wagenladung aufgegebenen Gutes im Versandbahnhof festzustellen, sofern der Absender die Feststellung der Zahl der Stücke im Frachtbrief verlangt hat.

(7) Die Zahl der Stücke muß nicht festgestellt werden, wenn die Beschaffenheit des Gutes das Feststellen nicht ohne Schwierigkeit zuläßt oder dadurch der Eisenbahnbetrieb gestört würde.

(8) Die Eisenbahn kann für das Feststellen der Masse des Gutes, der Masse des leeren Wagens, sofern diese nicht um mehr als 2 vH von der am Wagen angeschriebenen Eigenmasse abweicht, und der Zahl der Stücke Nebengebühren erheben oder dem Gut anlasten.

(9) Die Eisenbahn hat die Masse und die Zahl der Stücke im Versandbahnhof auf Verlangen des Absenders in seiner Gegenwart festzustellen. War der Absender aus nicht bei der Eisenbahn gelegenen Gründen beim Feststellen der Masse oder der Zahl der Stücke nicht anwesend, so kann die Eisenbahn für die auf Verlangen des Absenders wiederholten Feststellungen die in Abs. 8 vorgesehenen Nebengebühren erheben.

(10) Die Eisenbahn hat die festgestellte Masse oder Zahl der Stücke im Frachtbrief und im Frachtbriefdoppel, sofern sie noch über dieses verfügt, zu bestätigen.

Abschluß des Frachtvertrags

§ 69. (1) Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Eisenbahn das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Die Eisenbahn hat die Annahme durch Anbringen des Tagesstempels des Versandbahnhofs oder des maschinellen Buchungsvermerks mit dem Annahmedatum auf dem Frachtbrief und gegebenenfalls auf jedem Zusatzblatt zu bestätigen; der Tagesstempel und der maschinelle Buchungsvermerk müssen auch die Stunde der Annahme enthalten.

(2) Die Behandlung nach Abs. 1 hat sofort nach vollständiger Auflieferung des im Frachtbrief bezeichneten Gutes und, sofern die Fracht nicht nachträglich zentral berechnet und abgerechnet wird, nach Zahlung der vom Absender übernommenen Kosten oder nach Hinterlegung einer Sicherheit zu erfolgen. Diese Behandlung ist auf Verlangen des Absenders in seiner Gegenwart vorzunehmen.

(3) Der mit dem Tagesstempel oder dem maschinellen Buchungsvermerk versehene Frachtbrief dient als Beweis für den Abschluß und den Inhalt des Frachtvertrags.

(4) Für Güter, die vom Absender zu verladen sind, dient jedoch die Angabe der Masse des Gutes oder der Zahl der Stücke im Frachtbrief nur dann als Beweis gegen die Eisenbahn, sofern sie die Masse oder die Zahl geprüft und dies im Frachtbrief vermerkt hat. Diese Angaben können auch auf andere Weise bewiesen werden. Die Angabe der Masse des Gutes oder der Zahl der Stücke im Frachtbrief dient jedoch nicht als Beweis gegen die Eisenbahn, sofern der Unterschied zu dieser Angabe offensichtlich nicht auf einem Verlust beruht.

(5) Die Eisenbahn hat die Übernahme des Gutes und den Tag der Annahme zur Beförderung durch Anbringen des Tagesstempels oder des maschinellen Buchungsvermerks auf dem Frachtbriefdoppel zu bestätigen, bevor es dem Absender zurückgegeben wird. Dieses Frachtbriefdoppel hat nicht die Bedeutung des das Gut begleitenden Frachtbriefes, eines Konnossements oder eines Ladescheins.

(6) Die Eisenbahn kann mit dem Absender besondere Vereinbarungen über die Annahme des Gutes treffen oder besondere Bestimmungen darüber im Tarif festsetzen.

Frachtzuschläge

§ 70. (1) Die Eisenbahn kann außer der Nachzahlung des Frachtunterschieds und dem Ersatz des Schadens erheben

- a) einen Frachtzuschlag in der Höhe eines von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Betrags, der jedoch für jedes Kilogramm Bruttomasse des ganzen Frachtstückes wertmäßig nicht höher sein darf als der im

Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der jeweils geltenden Fassung festgesetzte Betrag

1. bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der nach § 55 lit. c von der Beförderung ausgeschlossenen Güter und
 2. bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der nach § 56 lit. a und b bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter oder bei Nichtbeachtung der für diese Güter festgesetzten Bestimmungen;
- b) einen Frachtzuschlag in der Höhe eines von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Betrags, der jedoch für je 100 Kilogramm der die Lastgrenze überschreitenden Masse wertmäßig nicht höher sein darf als der im Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der jeweils geltenden Fassung festgesetzte Betrag, sofern der Wagen vom Absender beladen wurde;
- c) einen Frachtzuschlag in der Höhe des Doppelten des Unterschiedsbetrags
1. zwischen der Fracht, die vom Versandbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof hätte erhoben werden müssen, und derjenigen, die auf Grund unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung von Gütern, die nicht unter lit. a erwähnt sind, berechnet wurde, oder bei jeder Bezeichnung, die zur Anwendung eines niedrigeren als des für die Sendung tatsächlich anwendbaren Tarifs führen kann, und
 2. zwischen der Fracht für die angegebene und derjenigen für die ermittelte Masse bei zu niedriger Angabe der Masse.

(2) Besteht eine Sendung aus Gütern, für die verschiedene Frachtsätze gelten, und kann die Masse der einzelnen Güter leicht festgestellt werden, so werden die Frachtzuschläge nach dem für jedes der Güter geltenden Frachtsatz berechnet, wenn diese Berechnungsart niedrigere Frachtzuschläge ergibt.

(3) Wurden bei demselben Wagen die Masse zu niedrig angegeben und die Lastgrenze überschritten, so werden die Frachtzuschläge für beide Verstöße erhoben.

(4) Die Frachtzuschläge belasten das Gut, gleichgültig an welchem Ort die den Frachtzuschlag begründenden Tatsachen festgestellt worden sind. Hat die Eisenbahn das Gut dem Empfänger ohne Erhebung des Frachtzuschlags abgeliefert, so hat der Absender den Frachtzuschlag zu zahlen.

(5) Die Höhe und der Grund der Erhebung der Frachtzuschläge sind im Frachtbrief zu vermerken, sofern nicht die die Frachtzuschläge begründenden Tatsachen der Eisenbahn erst nach Übergabe des

Frachtbriefes an den Empfänger bekannt geworden sind.

(6) Frachtzuschläge dürfen nicht erhoben werden

- a) bei unrichtiger Angabe der Masse, sofern die Eisenbahn die Masse festzustellen hat,
- b) bei unrichtiger Angabe der Masse oder Überschreitung der Lastgrenze, sofern der Absender im Frachtbrief das Feststellen der Masse durch die Eisenbahn verlangt hat; ein Verlangen des Absenders im Frachtbrief auf Feststellen der Masse im Bestimmungsbahnhof befreit jedoch bei Überschreitung der Lastgrenze nicht von der Zahlung des Frachtzuschlags,
- c) bei einer während der Beförderung durch Witterungseinflüsse verursachten Überschreitung der Lastgrenze, sofern nachgewiesen wird, daß die Masse zum Zeitpunkt der Annahme die Lastgrenze nicht überschritten hat,
- d) bei einer während der Beförderung eingetretenen Zunahme der Masse ohne Überschreitung der Lastgrenze, sofern nachgewiesen wird, daß diese Zunahme durch Witterungseinflüsse verursacht worden ist,
- e) bei unrichtiger Angabe der Masse ohne Überschreitung der Lastgrenze, ausgenommen den Unterschied zwischen der im Frachtbrief angegebenen und der festgestellten Masse übersteigt 3 vH der angegebenen Masse, und
- f) bei Überschreitung der Lastgrenze, sofern die Eisenbahn die Angaben zur Berechnung der Lastgrenze weder veröffentlicht noch dem Absender mitgeteilt hat.

Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften

§ 71. (1) Der Absender hat dem Frachtbrief die Papiere, die zur Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften vor der Ablieferung des Gutes erforderlich sind, beizugeben und diese im Frachtbrief einzeln und genau anzuführen. Diese Papiere dürfen nur Güter betreffen, die im selben Frachtbrief angeführt sind, sofern Zoll- und sonstige Rechtsvorschriften oder die Tarife nichts anderes bestimmen. Sind diese Papiere dem Frachtbrief nicht beigegeben oder sind sie vom Empfänger vorzulegen, so hat der Absender im Frachtbrief anzugeben, wo diese Papiere der Eisenbahn zur Verfügung stehen und diese Vorschriften zu erfüllen sind. Ist der Absender oder sein Beauftragter bei der Zoll- oder der sonstigen verwaltungsbehördlichen Behandlung anwesend, so genügt die Vorlage der Papiere bei der Behandlung.

(2) Die Eisenbahn muß die dem Frachtbrief beigegebenen Papiere auf Vollständigkeit und Richtigkeit nicht prüfen.

(3) Der Absender haftet für alle Folgen des Fehlens, der Unzulänglichkeit oder der Unrichtigkeit

dieser Papiere, sofern die Eisenbahn kein Verschulden trifft. Die Eisenbahn kann für die Dauer einer dadurch verursachten Verzögerung Lagergeld oder Wagenstandgeld erheben. Die Eisenbahn haftet bei Verschulden für alle Folgen des Verlustes der im Frachtbrief angeführten und ihm beigegebenen oder bei der Eisenbahn hinterlegten Papiere und dafür, daß diese unrichtig oder nicht verwendet worden sind; sie hat aber keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

(4) Der Absender hat die Güter nach den Zoll- und den sonstigen Rechtsvorschriften zu verpacken oder zu bedecken. Hat der Absender die Güter nicht nach diesen Vorschriften verpackt oder bedeckt, so kann die Eisenbahn dies besorgen und die daraus entstandenen Kosten dem Gut anlasten.

(5) Die Eisenbahn kann Sendungen zurückweisen, sofern die von den Zoll- und den sonstigen Verwaltungsbehörden angebrachten Verschlüsse verletzt oder mangelhaft sind.

(6) Die Zoll- und die sonstigen Rechtsvorschriften werden, solange das Gut unterwegs ist, von der Eisenbahn erfüllt.

(7) Bei der Erfüllung dieser Vorschriften haftet die Eisenbahn für ihr Verschulden; sie hat aber keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

(8) Der Absender kann durch Angabe im Frachtbrief oder der Empfänger durch eine nachträgliche Verfügung nach § 80 verlangen, daß er oder sein Beauftragter zur Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften beizuziehen ist, um alle Auskünfte zu geben, den Zoll sowie die sonstigen verwaltungsbehördlichen Abgaben und Gebühren zu zahlen und die Bescheinigung darüber gegen Bestätigung im Frachtbrief entgegenzunehmen. Weder der Absender noch der verfügungsberechtigte Empfänger, noch deren Beauftragte dürfen das Gut in Besitz nehmen oder für die Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften sorgen.

(9) Die Eisenbahn hat den nach Abs. 8 Beizuziehenden von der Ankunft der Sendung in dem Bahnhof, in dem die Zoll- und die sonstigen Rechtsvorschriften erfüllt werden, gegen Erhebung der ihr entstandenen Kosten zu benachrichtigen. Erscheint der Beizuziehende nicht innerhalb einer von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Frist, so kann die Eisenbahn für die Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften in Abwesenheit des Beizuziehenden sorgen. Sie kann für die Dauer der durch die Beiziehung des Absenders, des Empfängers oder deren Beauftragte verursachten Verzögerung Lagergeld oder Wagenstandgeld erheben.

(10) Hat der Absender im Frachtbrief für die Erfüllung der Zollvorschriften einen Bahnhof eingetragen, in dem dies auf Grund der Vorschriften

nicht möglich ist, oder hat er dafür ein aufgrund der Vorschriften nicht ausführbares Verfahren vorgeschrieben, so handelt die Eisenbahn so, wie es ihr für den Berechtigten am vorteilhaftesten erscheint, und benachrichtigt den Absender gegen Erhebung der ihr entstandenen Kosten von den getroffenen Maßnahmen.

(11) Hat der Absender im Frachtbrief die Erfüllung der Zollvorschriften durch die Eisenbahn vorgeschrieben oder in den Frachtbrief eine den Zoll einschließende Frankaturvorschrift eingetragen oder ist ein Gut, für das sich der Empfänger die Erfüllung der Zollvorschriften nicht vorbehalten hat, nach einer Stelle außerhalb des Bestimmungsbahnhofs zuzuführen, so hat die Eisenbahn für die Erfüllung der Zollvorschriften zu sorgen; sie kann dafür entweder unterwegs oder im Bestimmungsbahnhof sorgen, sofern der Absender im Frachtbrief einen bestimmten Bahnhof nicht eingetragen hat. Die Eisenbahn hat auf Verlangen des Empfängers die Zollvorschriften im Bestimmungsbahnhof zu erfüllen, sofern dieser Bahnhof mit Zolldeklaranten besetzt ist.

(12) Der Empfänger kann nach Einlösen des Frachtbriefes, vorbehaltlich der Ausnahme nach Abs. 11, für die Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften im Bestimmungsbahnhof sorgen. Löst der Empfänger den Frachtbrief nicht innerhalb einer von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Frist ein oder sorgt er nach dem Einlösen des Frachtbriefes für die Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften nicht innerhalb einer von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Frist, so kann die Eisenbahn entweder für die Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften sorgen oder nach den Bestimmungen über Ablieferungshindernisse oder über Verzögerung der Abnahme verfahren.

(13) Die Eisenbahn kann für ihre Tätigkeit gegenüber den Zoll- und den sonstigen Verwaltungsbehörden Nebengebühren erheben.

Begleitung

§ 72. Die Eisenbahn hat die Bestimmungen über die Begleitung von Gütern im Tarif festzusetzen.

Beförderungsweg — Unterwegsmaßnahmen — Übergangsnachweis

§ 73. (1) Der Absender kann den Beförderungsweg durch Bezeichnung der Bahnhöfe, in denen die Zoll- und die sonstigen Rechtsvorschriften zu erfüllen oder besondere Maßnahmen für das Gut vorzusehen sind, im Frachtbrief vorschreiben. Der Absender kann einen anderen zur Verfügung stehenden Beförderungsweg durch Bezeichnung von auf diesem Weg liegenden Bahnhöfen im Frachtbrief vorschreiben, sofern zum Zeitpunkt der Aufgabe die Beförderung über den vorgesehenen Beförderungsweg behindert ist. Die Eisenbahn

436 der Beilagen

21

kann die Fracht, die Nebengebühren, die sonstigen Kosten und die Lieferfrist über den vorgeschriebenen Weg berechnen.

(2) Die Eisenbahn kann Bestimmungen über besondere Maßnahmen für das Gut während der Beförderung im Tarif festsetzen.

(3) Die Eisenbahn hat bei Spurwechsel für das Umladen der Güter zu sorgen. Sie kann Bestimmungen über das Umladen im Tarif festsetzen, sofern das Umladen besondere Sorgfalt oder Sachkenntnis erfordert oder mit besonderen Gefahren oder Schwierigkeiten verbunden ist.

(4) Die Eisenbahn kann Bestimmungen über die Benachrichtigung des Absenders, des Empfängers oder eines Dritten vom Übergang einer Sendung von einer Eisenbahn auf eine andere im Tarif festsetzen.

Berechnung der Kosten

§ 74. (1) Die Eisenbahn hat die sich aus dem am Tag des Abschlusses des Frachtvertrags geltenden Tarifen ergebende billigste Fracht und die Nebengebühren zu berechnen. Die Eisenbahn kann auch ihre sonstigen Kosten in Rechnung stellen und hat die Belege dem Zahlungspflichtigen zu übergeben.

(2) Die Eisenbahn kann für ausgelegte Beträge, ausgenommen Postgebühren, eine Nebengebühr erheben.

(3) Die Eisenbahn hat die Fracht und die sonstigen Kosten in den Frachtbrief, die Nebengebühren in den Frachtbrief oder in eine besondere Nebengebührenrechnung einzutragen, ausgenommen das Gut wird mit einem Beförderungspapier befördert, das nicht als Beleg für die Frachtberechnung und Frachtabrechnung dient.

Zahlung der Kosten

§ 75. (1) Der Absender kann die Fracht, die Nebengebühren, die Zölle und die sonstigen in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstehenden Kosten bei der Aufgabe des Gutes zahlen oder auf den Empfänger überweisen.

(2) Der Absender hat die Kosten, die er übernehmen will, mit den von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Frankaturvorschriften im Frachtbrief anzugeben.

(3) Die vom Absender nicht übernommenen Kosten gelten als auf den Empfänger überwiesen; sie sind jedoch vom Absender zu zahlen, wenn der Empfänger weder den Frachtbrief eingelöst noch seine Rechte nach § 86 Abs. 4 geltend gemacht, noch den Frachtvertrag geändert hat.

(4) Der Empfänger hat die Nebengebühren zu zahlen, die durch einen von ihm zu vertretenden Umstand anfallen.

(5) Die Eisenbahn kann bei leichtverderblichen Gütern oder Gütern, die auf Grund ihres geringen Wertes oder ihrer Natur die Kosten nicht sicher decken, die Zahlung der Kosten vom Absender bei der Aufgabe verlangen.

(6) Die Eisenbahn kann bei Beförderung von Gütern nach Tarifen, die eine Ermäßigung gegenüber den Regeltarifen enthalten, im Tarif festsetzen, daß die Kosten vom Absender bei der Aufgabe des Gutes zu zahlen oder auf den Empfänger zu überweisen sind.

(7) Die Eisenbahn hat dem Frachtbrief eine Frankaturrechnung beizugeben, sofern die vom Absender übernommenen Kosten bei der Aufgabe nicht in Rechnung gestellt werden können, und spätestens 14 Tage nach Einlösen des Frachtbriefes mit dem Absender auf Grund einer ihm zu übergebenden detaillierten Kostenrechnung abzurechnen. Die Eisenbahn kann eine die voraussichtlichen Kosten deckende Sicherheit erheben.

(8) Die Eisenbahn kann Bestimmungen über die Zahlung der Kosten durch Dritte im Tarif festsetzen.

Berichtigung erhobener Kosten

§ 76. (1) Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder wurden die Kosten fehlerhaft berechnet oder erhoben, so ist der Unterschiedsbetrag zu erstatten oder nachzuzahlen, sofern der Unterschiedsbetrag je Frachtbrief einen im Tarif festzusetzenden Betrag übersteigt, der jedoch wertmäßig nicht höher sein darf als der im Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der jeweils geltenden Fassung festgesetzte Betrag.

(2) Nachzahlungen sind von dem sich aus der Frankaturvorschrift ergebenden Zahlungspflichtigen zu leisten. Der Absender hat immer dann nachzuzahlen, wenn der Empfänger weder den Frachtbrief eingelöst noch seine Rechte nach § 86 Abs. 4 geltend gemacht, noch den Frachtvertrag geändert hat.

(3) Der zu zahlende Unterschiedsbetrag ist mit 5 vH jährlich zu verzinsen, und zwar vom Tag der Zahlungsaufforderung oder Reklamation oder, wenn keine Zahlungsaufforderung oder Reklamation vorangegangen ist, vom Tag der Klagserhebung an. Die Zinsen können nur beansprucht werden, sofern der Unterschiedsbetrag 200 S je Frachtbrief übersteigt. Legt der Berechtigte der Eisenbahn die zur abschließenden Behandlung der Reklamation erforderlichen Belege nicht innerhalb einer ihm gestellten angemessenen Frist vor, so ist der Lauf der Zinsen vom Ablauf dieser Frist an bis zur Übergabe dieser Belege gehemmt.

Nachnahme — Barvorschuß

§ 77. (1) Der Absender kann das Gut bis zur Höhe seines Wertes am Ort und zum Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrags mit einer auf einen vollen Schillingbetrag lautenden Nachnahme belasten. Die Eisenbahn kann Ausnahmen im Tarif vorsehen.

(2) Die Eisenbahn muß den Betrag der Nachnahme nur auszahlen, wenn er vom Empfänger eingezahlt worden ist. Dieser Betrag ist innerhalb von acht Tagen nach der Einzahlung zur Verfügung zu stellen und nach Ablauf dieser Frist mit 5 vH jährlich zu verzinsen.

(3) Ist das Gut dem Empfänger ohne vorherige Einzahlung des Betrags der Nachnahme zur Gänze oder zum Teil abgeliefert worden, so hat die Eisenbahn dem Absender den daraus entstandenen Schaden bis zum Betrag der Nachnahme zu ersetzen, vorbehaltlich eines Rückgriffes gegen den Empfänger.

(4) Die Eisenbahn hat die näheren Bestimmungen über die Belastung des Gutes mit einer Nachnahme und die Überweisung des Betrags einer Nachnahme im Tarif festzusetzen.

(5) Die Eisenbahn kann dem Absender beim Abschluß des Frachtvertrags einen auf einen vollen Schillingbetrag lautenden Barvorschuß, der nach Schätzung des Versandbahnhofs durch den Wert des Gutes sicher gedeckt ist, mit dem Vorbehalt auszahlen, daß sie diesen Betrag beim Einlösen des Frachtbriefes für ihre Rechnung erhebt.

(6) Die Eisenbahn kann für die Belastung des Gutes mit einer Nachnahme und für die Gewährung eines Barvorschusses Nebengebühren erheben.

Interesse an der Lieferung

§ 78. (1) Der Absender kann beim Abschluß des Frachtvertrags den Wert, den er der fristgemäßen Ablieferung des unbeschädigten Gutes über die in den §§ 98, 100, 101 und 103 vorgesehenen Entschädigungen hinaus beimißt, in vollen Hundertschillingbeträgen angeben.

(2) Die Eisenbahn kann für die Angabe des Interesses an der Lieferung eine Nebengebühr erheben.

Änderung des Frachtvertrags durch den Absender

§ 79. (1) Der Absender kann den Frachtvertrag durch nachträgliche Verfügung ändern.

(2) Die Eisenbahn hat im Tarif festzusetzen, welche nachträglichen Verfügungen der Absender vorschreiben kann und ab welchem Zeitpunkt er den Frachtvertrag nicht mehr ändern darf.

(3) Durch eine nachträgliche Verfügung darf eine Sendung nicht geteilt werden.

(4) Nachträgliche Verfügungen sind dem Versandbahnhof schriftlich nach dem von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Muster zu erteilen. Die Eisenbahn kann abweichende Bestimmungen über das Erteilen der nachträglichen Verfügungen im Tarif festsetzen.

(5) Der Absender hat die nachträgliche Verfügung auch im Frachtbriefdoppel, das er der Eisenbahn zugleich mit der Verfügung nach Abs. 4 vorzulegen hat, einzutragen und zu unterschreiben. Der Versandbahnhof hat die Annahme der nachträglichen Verfügung durch Anbringen des Tagestempels auf dem Frachtbriefdoppel unterhalb der Eintragung zu bestätigen.

(6) Führt die Eisenbahn eine nachträgliche Verfügung ohne Vorlage des Frachtbriefdoppels aus, so haftet sie dem Empfänger für den daraus entstandenen Schaden, wenn der Absender ihm das Frachtbriefdoppel übergeben hat. Sie hat aber keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

(7) Nachträgliche Verfügungen, die den Abs. 4 und 5 nicht entsprechen, sind unwirksam.

Änderung des Frachtvertrags durch den Empfänger

§ 80. (1) Hat der Absender Kosten nicht übernommen und die Angabe „Empfänger nicht verfügberechtigt“ im Frachtbrief nicht eingetragen, so kann der Empfänger den Frachtvertrag durch nachträgliche Verfügung ändern.

(2) Die Eisenbahn hat im Tarif festzusetzen, welche nachträglichen Verfügungen der Empfänger vorschreiben kann und ab welchem Zeitpunkt er den Frachtvertrag nicht mehr ändern darf.

(3) Nachträgliche Verfügungen des Empfängers werden erst wirksam, wenn die Sendung den Versandbahnhof verlassen hat.

(4) Durch eine nachträgliche Verfügung darf eine Sendung nicht geteilt werden.

(5) Nachträgliche Verfügungen sind dem Bestimmungsbahnhof schriftlich nach dem von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Muster zu erteilen. Die Eisenbahn kann abweichende Bestimmungen über das Erteilen der nachträglichen Verfügungen im Tarif festsetzen.

(6) Nachträgliche Verfügungen, die dem Abs. 5 nicht entsprechen, sind unwirksam.

Ausführung der nachträglichen Verfügungen

§ 81. (1) Die Eisenbahn darf die Ausführung der nach den §§ 79 und 80 erteilten Verfügungen nur verweigern oder verzögern, wenn

a) deren Ausführung zu dem Zeitpunkt, zu dem sie in dem Bahnhof einlangen, der sie auszuführen hätte, nicht mehr möglich ist,

- b) durch deren Ausführung der Eisenbahnbetrieb gestört würde,
- c) deren Ausführung Rechtsvorschriften entgegenstehen oder
- d) bei Änderung des Bestimmungsbahnhofs der Wert des Gutes voraussichtlich nicht alle Kosten deckt, ausgenommen diese Kosten werden sofort gezahlt oder es wird eine Sicherheit hinterlegt.

(2) Die Eisenbahn hat denjenigen, der eine nachträgliche Verfügung erteilt hat, über die Umstände, welche die Ausführung behindern, zu benachrichtigen. Konnte sie diese Umstände nicht voraussehen, so trägt derjenige, der die nachträgliche Verfügung erteilt hat, alle Folgen daraus, daß die Eisenbahn mit der Ausführung einer nachträglichen Verfügung begonnen hat.

(3) Entstehen durch die Ausführung einer nachträglichen Verfügung Verzögerungen in der Beförderung oder in der Ablieferung des Gutes, so kann die Eisenbahn für die Dauer der Verzögerung Lagergeld oder Wagenstandgeld erheben. Beträgt die Verzögerung mehr als 96 Stunden, so kann die Eisenbahn das Gut auf Lager nehmen; § 91 Abs. 11 gilt sinngemäß.

(4) Die Eisenbahn kann für die Ausführung einer nachträglichen Verfügung eine Nebengebühr erheben. Die Nebengebühr muß nicht erstattet werden, wenn sich die nachträgliche Verfügung später als nicht ausführbar erweist.

(5) Bei Ablieferung des Gutes in einem Unterwegsbahnhof ist die Fracht vom Versandbahnhof bis zum Unterwegsbahnhof zu berechnen. Ist das Gut bereits über den Unterwegsbahnhof hinaus befördert worden, so ist die Fracht vom Versandbahnhof bis zum Anhaltebahnhof und von diesem zurück bis zum Unterwegsbahnhof gesondert zu berechnen. Bei Beförderung des Gutes nach einem anderen Bestimmungsbahnhof oder bei Rücksendung zum Versandbahnhof ist die Fracht vom Versandbahnhof bis zum Anhaltebahnhof und von diesem bis zum neuen Bestimmungsbahnhof oder bis zum Versandbahnhof gesondert zu berechnen.

(6) Für die Berechnung der Nebengebühren und der sonstigen Kosten gilt Abs. 5 sinngemäß; die Eisenbahn kann Ausnahmen im Tarif vorsehen.

(7) Trifft die Eisenbahn ein Verschulden, so haftet sie, vorbehaltlich der Ausnahmen nach Abs. 1, für die Folgen daraus, daß sie eine nachträgliche Verfügung nicht oder nur mangelhaft ausführt. Sie hat aber keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

(8) Die Eisenbahn kann die Kosten, die durch die Ausführung einer nachträglichen Verfügung entstanden sind, erheben, sofern diese Kosten nicht durch ihr Verschulden verursacht worden sind.

Beförderungshindernis

§ 82. (1) Die Eisenbahn hat das Gut bei einem Beförderungshindernis, das durch Änderung des Beförderungsweges behoben werden kann, ohne Erhebung einer Mehrfracht weiterzubefördern. Trifft die Eisenbahn an dem Beförderungshindernis kein Verschulden, so kann sie die Lieferfrist über den tatsächlichen Beförderungsweg beanspruchen.

(2) Die Eisenbahn hat den Absender um Anweisung zu ersuchen, wenn die Weiterbeförderung innerhalb einer im Tarif festzusetzenden Frist nicht möglich ist. Bei einem nur vorübergehenden Beförderungshindernis auf Grund von Maßnahmen nach § 3 Abs. 2 und 4 muß sie keine Anweisung einholen. Trifft die Eisenbahn an dem Beförderungshindernis kein Verschulden, so kann sie die Kosten der Benachrichtigung dem Gut anlasten.

(3) Der Absender kann im Frachtbrief für den Fall eines Beförderungshindernisses Anweisungen erteilen. Ist die Eisenbahn der Ansicht, daß diese nicht ausgeführt werden können, so ersucht sie um neue Anweisungen.

(4) Der Absender kann auf Grund der Benachrichtigung von einem Beförderungshindernis seine Anweisung schriftlich dem Versandbahnhof oder dem Bahnhof erteilen, in dem sich das Gut befindet.

(5) Der Absender hat die Anweisung in das Frachtbriefdoppel, das er der Eisenbahn vorzulegen hat, einzutragen und zu unterschreiben, sofern durch diese Anweisung der Bestimmungsbahnhof oder der Empfänger geändert wird oder die Anweisung dem Bahnhof erteilt wird, in dem sich das Gut befindet. Die Eisenbahn hat die Annahme der Anweisung durch Anbringen des Tagesstempels auf dem Frachtbriefdoppel unterhalb der Eintragung zu bestätigen. Führt die Eisenbahn die Anweisung ohne Vorlage des Frachtbriefdoppels aus, so haftet sie dem Empfänger für den daraus entstandenen Schaden, wenn der Absender ihm das Frachtbriefdoppel übergeben hat. Sie hat aber keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

(6) Die Eisenbahn kann abweichende Bestimmungen über das Erteilen von Anweisungen im Tarif festsetzen.

(7) Entfällt das Beförderungshindernis vor Eintreffen einer Anweisung des Absenders, so hat die Eisenbahn, ohne eine Anweisung abzuwarten, das Gut zum Bestimmungsbahnhof weiterzubefördern und den Absender davon unverzüglich zu benachrichtigen. Trifft die Eisenbahn an dem Beförderungshindernis kein Verschulden, so kann sie die Kosten der Benachrichtigung dem Gut anlasten.

(8) Trifft die Eisenbahn an dem Beförderungshindernis kein Verschulden, so kann sie für die Ausführung der Anweisung eine Nebengebühr erheben. Sie kann diese Nebengebühr bereits beim

Erteilen der Anweisung erheben, sofern der Absender die Anweisung dem Versandbahnhof erteilt. Die Nebengebühr muß nicht erstattet werden, wenn sich die Anweisung später als nicht ausführbar erweist.

(9) Trifft den Absender an dem Beförderungshindernis ein Verschulden, so kann die Eisenbahn für die Dauer der Verzögerung Lagergeld oder Wagenstandgeld erheben.

(10) Tritt das Beförderungshindernis ein, nachdem der Empfänger den Frachtvertrag nach § 80 geändert hat, so hat die Eisenbahn diesen Empfänger zu benachrichtigen; die Abs. 1, 2, 4, 6, 7 und 8 gelten sinngemäß.

(11) Für die Ausführung der Anweisungen gilt § 81 sinngemäß.

(12) Erteilt der Berechtigte auf Grund der Benachrichtigung von einem Beförderungshindernis innerhalb einer im Tarif festzusetzenden Frist keine ausführbare Anweisung, so gilt § 91 Abs. 11 sinngemäß.

Lieferfrist

§ 83. (1) Sofern die Eisenbahn kürzere Fristen im Tarif nicht festgesetzt oder besonders vereinbart hat, beträgt die Lieferfrist für als Wagenladung aufgegebene Güter vorbehaltlich der folgenden Absätze:

1. Abfertigungsfrist 24 Stunden;
2. Beförderungsfrist für je angefangene 500 Tarifkilometer 24 Stunden.

(2) Setzt die Eisenbahn kürzere Fristen im Tarif fest oder vereinbart sie solche, so kann sie von den Abs. 3 bis 11 abweichen.

(3) Die Abfertigungsfrist ist ohne Rücksicht auf die Zahl der an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nur einmal, die Beförderungsfrist nach der Entfernung zwischen dem Versandbahnhof und dem Bestimmungsbahnhof zu berechnen.

(4) Die Eisenbahn kann Zuschlagsfristen festsetzen

- a) für die Beförderung von Gütern, die außerhalb von Bahnhöfen angenommen oder abgeliefert werden,
- b) für die Beförderung von Gütern
 1. über Strecken mehrerer Eisenbahnen,
 2. über Strecken mit verschiedenen Spurweiten,
 3. über Nebenbahnen,
 4. über Hauptbahnen von oder nach unbesetzten Bahnhöfen und von oder nach Bahnhöfen mit eingeschränkter Bedienung,
 5. von oder nach nicht an einer Eisenbahnstrecke liegenden, für die Ausführung des Frachtvertrags eingerichteten Stellen,

c) für die Beförderung von Gütern nach Tarifen, die eine Ermäßigung gegenüber den Regeltarifen enthalten, und

d) bei außergewöhnlichen Umständen, die eine ungewöhnliche Zunahme des Frachtaufkommens oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten zur Folge haben.

(5) Die Eisenbahn hat Zuschlagsfristen nach Abs. 4 lit. a bis c im Tarif festzusetzen. Die Eisenbahn hat Zuschlagsfristen nach Abs. 4 lit. d zu veröffentlichen; sie treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft.

(6) Die Lieferfrist beginnt um null Uhr des der Annahme zur Beförderung folgenden Tages.

(7) Die Lieferfrist wird um die Dauer des Aufenthalts verlängert, der ohne Verschulden der Eisenbahn verursacht wird

- a) durch das Prüfen nach § 67 und das Feststellen der Masse nach § 68, sofern dabei Abweichungen festgestellt werden,
- b) durch die Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften,
- c) durch die Änderung des Frachtvertrags,
- d) durch besondere Maßnahmen für das Gut oder
- e) durch jede Betriebsunterbrechung, die den Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung vorübergehend behindert.

(8) Ursache und Dauer der Verlängerung der Lieferfrist sind im Frachtbrief zu vermerken oder müssen in anderer Weise bewiesen werden.

(9) Die Lieferfrist ruht an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen.

(10) Würde die Lieferfrist nach Schluß der Dienststunden des Bestimmungsbahnhofs ablaufen, so endet sie zwei Stunden nach dem darauffolgenden Dienstbeginn.

(11) Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf

- a) der Empfänger von der Ankunft der Sendung benachrichtigt und das Gut zur Abnahme bereitgestellt worden ist,
- b) das Gut zur Abnahme im Bestimmungsbahnhof bereitgestellt worden ist, sofern der Empfänger von der Ankunft der Sendung nicht zu benachrichtigen ist, oder
- c) das Gut dem Empfänger an der in § 89 vorgesehenen Stelle abgeliefert worden ist; konnte das zugeführte Gut aus Gründen, die der Empfänger zu vertreten hat, nicht abgeliefert werden, so ist die Lieferfrist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf die Ablieferung versucht worden ist.

Empfängeranweisung

§ 84. Hat die Eisenbahn Bestimmungen im Tarif festgesetzt, auf Grund deren der Empfänger dem Bestimmungsbahnhof ohne Änderung des Fracht-

vertrags Anweisungen erteilen kann, so darf sie diese nur ausführen, wenn die Sendung im Bestimmungsbahnhof angekommen und bis zum Beginn der Ausführung keine entgegenstehende nachträgliche Verfügung oder Anweisung des Berechtigten im Bestimmungsbahnhof eingelangt ist.

Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung

§ 85. (1) Die Eisenbahn hat den Empfänger von der Ankunft der Sendung im Bestimmungsbahnhof während der Dienststunden der Güterabfertigungsstellen unverzüglich zu benachrichtigen und ihm, ausgenommen bei Benachrichtigung mit Telegramm, den Zeitpunkt des Ablaufs der Abnahmefrist, die Höhe eines Frachtzuschlags sowie eine auch nur vermutete Beschädigung oder Unvollständigkeit des Gutes mitzuteilen.

(2) Die Eisenbahn muß den Empfänger nicht benachrichtigen, wenn

- a) der Absender die Angabe „bahnlagernd“ im Frachtbrief eingetragen hat,
- b) der Empfänger schriftlich auf die Benachrichtigung verzichtet hat,
- c) die Benachrichtigung nicht möglich ist oder
- d) das Gut dem Empfänger an der in § 89 vorgesehenen Stelle abgeliefert wird.

(3) Die Benachrichtigung gilt als bewirkt

- a) bei Benachrichtigung mit Fernsprecher, Fernschreiber oder Datenübertragungsanlagen mit der Beendigung der Durchgabe,
- b) bei Benachrichtigung mit Telegramm vier Stunden und bei Benachrichtigung mit Benachrichtigungsschreiben durch die Post zwölf Stunden nach der Aufgabe,
- c) bei jeder anderen Art der Benachrichtigung mit der Übergabe des Benachrichtigungsschreibens.

(4) Die Eisenbahn kann vom Empfänger für die Benachrichtigung eine Nebengebühr oder, sofern die Kosten durch diese Nebengebühr nicht gedeckt sind, diese Kosten erheben.

Ablieferung

§ 86. (1) Die Eisenbahn hat dem Empfänger im Bestimmungsbahnhof oder an der in § 89 vorgesehenen Stelle gegen Empfangsbescheinigung und gegen Zahlung der auf ihn überwiesenen Forderungen der Eisenbahn den Frachtbrief zu übergeben und das Gut abzuliefern. Der Empfänger hat mit der Übernahme des Frachtbriefes die überwiesenen Kosten zu zahlen, sofern die Fracht nicht nachträglich zentral berechnet und abgerechnet wird.

(2) Die Eisenbahn darf außer der Empfangsbescheinigung keine weiteren Erklärungen vom Empfänger verlangen. Sie muß die Echtheit der Unterschrift des Empfängers oder die Berechtigung seines Beauftragten nicht prüfen. Der Empfänger kann das Fehlen von Stücken einer Sendung in der Empfangsbescheinigung vermerken.

(3) Der Ablieferung des Gutes an den Empfänger stehen gleich

- a) die Übergabe an die Finanzverwaltung in ihren Abfertigungs- und Lagerräumen, sofern diese nicht unter der Obhut der Eisenbahn stehen,
- b) die Auflagernahme durch die Eisenbahn oder das Hinterlegen in einem öffentlichen Lagerhaus oder in sonstiger sicherer Weise.

(4) Der Empfänger kann nach Ankunft des Gutes im Bestimmungsbahnhof die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangen. Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut nicht innerhalb der in § 97 Abs. 1 festgesetzten Frist angekommen, so kann der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend machen.

(5) Der Empfänger kann vor dem Einlösen des Frachtbriefes in den Frachtbrief einsehen und das Gut äußerlich besichtigen. Die Eisenbahn kann Bestimmungen über die Entnahme von Proben des Gutes durch den Empfänger vor dem Einlösen des Frachtbriefes im Tarif festsetzen.

(6) Die Eisenbahn muß das Gut nur gegen Vorweisen des eingelösten Frachtbriefes abliefern.

(7) Der Berechtigte kann die Abnahme des Gutes auch nach dem Einlösen des Frachtbriefes bis zur Feststellung eines von ihm behaupteten Schadens verweigern.

(8) Die Eisenbahn kann mit dem Empfänger besondere Vereinbarungen über die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes treffen oder besondere Bestimmungen darüber im Tarif festsetzen.

Prüfen im Bestimmungsbahnhof

§ 87. (1) Der Absender kann im Frachtbrief das Prüfen der Masse des als Wagenladung aufgegebenen Gutes und des leeren Wagens im Bestimmungsbahnhof verlangen; der Empfänger kann dies formlos vom Bestimmungsbahnhof verlangen. § 68 Abs. 3 bis 5 gilt sinngemäß.

(2) Der Absender kann im Frachtbrief das Prüfen der Zahl der Stücke des als Wagenladung aufgegebenen Gutes im Bestimmungsbahnhof verlangen; der Empfänger kann dies formlos vom Bestimmungsbahnhof verlangen. § 68 Abs. 7 gilt sinngemäß.

(3) Die Eisenbahn kann für das Prüfen der Masse des Gutes, der Masse des leeren Wagens und der Zahl der Stücke Nebengebühren erheben; sie darf jedoch keine Nebengebühr erheben, sofern

- a) das Prüfen der Masse des Gutes auf einer Gleiswaage durchgeführt worden ist und das Ergebnis mehr als zwei vH von der durch den Versandbahnhof festgestellten Masse abweicht, ausgenommen der Unterschied ist

offensichtlich durch die Natur des Gutes oder durch Witterungseinflüsse verursacht worden,

- b) das Ergebnis des Prüfens der Masse des leeren Wagens mehr als 2 vH von der am Wagen angeschriebenen Eigenmasse abweicht oder
- c) beim Prüfen der Zahl der Stücke eine geringere als die vom Versandbahnhof festgestellte Zahl ermittelt worden ist.

(4) Der Empfänger kann nach Einlösen des Frachtbriefes im Bestimmungsbahnhof das Prüfen der Übereinstimmung des Gutes mit den Eintragungen im Frachtbrief hinsichtlich der Bezeichnung des Gutes und der Verpackung verlangen. Die Eisenbahn muß nicht prüfen, wenn die Natur des Gutes das Prüfen nicht ohne Schwierigkeit und ohne Fachkenntnis zuläßt oder dadurch der Eisenbahnbetrieb gestört würde. Die Eisenbahn kann für das Prüfen eine Nebengebühr erheben.

(5) Das Prüfen der Masse des Gutes, der Masse des leeren Wagens und der Zahl der Stücke im Bestimmungsbahnhof hat auf Verlangen des Empfängers in seiner Gegenwart zu erfolgen; § 68 Abs. 9 gilt sinngemäß.

Ausladen

§ 88. (1) Die Eisenbahn hat im Tarif festzusetzen, ob die Güter von ihr oder vom Empfänger auszuladen sind.

(2) Der Empfänger hat vor der Rückgabe des von ihm entladenen Wagens an die Eisenbahn jede durch das empfangene Ladegut verursachte Verunreinigung des Wagens und des unmittelbaren Ladebereichs zu beseitigen. Bei Nichtbeachtung dieser Bestimmungen kann die Eisenbahn die ihr daraus entstandenen Kosten vom Empfänger erheben.

(3) Die Eisenbahn kann eine Nebengebühr erheben, sofern sie Wagen auf Grund von Rechtsvorschriften zu reinigen oder zu entseuchen hat.

Zuführen

§ 89. Die Eisenbahn kann Bestimmungen, die von diesem Gesetz abweichen können, im Tarif festsetzen, auf Grund deren sie Güterwagen, Straßenfahrzeuge und Großbehälter in die Geschäftsstelle des Empfängers zuführt oder zuführen läßt. Das Zuführen ist auch auf Verlangen des Absenders im Frachtbrief zulässig, sofern der Empfänger bei der Benachrichtigung nicht widerspricht oder dem Zuführen bis auf Widerruf allgemein zugestimmt hat.

Abnahme — Neuaufgabe

§ 90. (1) Der Empfänger hat das Gut, das von der Eisenbahn nicht zugeführt wird, an den vorgesehenen Stellen des Bahnhofs abzunehmen.

(2) Die Eisenbahn hat für die Abnahme von Gütern, die nicht zugeführt werden, eine Abnahmefrist im Tarif festzusetzen.

(3) Die Abnahmefrist beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem die Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung als bewirkt gilt und das Gut zur Abnahme bereitgestellt ist. Sie beginnt jedoch mit der Bereitstellung des Gutes, wenn

- a) der Absender die Angabe „bahnlagernd“ im Frachtbrief eingetragen hat,
- b) der Empfänger schriftlich auf die Benachrichtigung verzichtet hat oder
- c) die Benachrichtigung nicht möglich ist.

(4) Die Abnahmefrist wird bei einer durch den Empfänger im Bestimmungsbahnhof veranlaßten Verzollung, Freischreibung oder Vormerkabfertigung um fünf Stunden verlängert. Sie wird nicht verlängert, sofern der Empfänger im Bestimmungsbahnhof über ein ständig mit Zollorganen besetztes Zolleigenlager verfügt.

(5) Die Abnahmefrist ruht an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen. Stellt jedoch die Eisenbahn auf Verlangen des Empfängers ein von ihm auszuladendes Gut an einem Samstag, Sonntag oder Feiertag zur Abnahme bereit, so ruht die Abnahmefrist an diesem Tag nicht. Die Eisenbahn kann zusätzlich ein Ruhen für den Zeitraum außerhalb der allgemein üblichen Arbeitsstunden festsetzen.

(6) Nimmt der Empfänger das Gut innerhalb der Abnahmefrist nicht ab, so kann die Eisenbahn für die Dauer der Überschreitung Lagergeld oder Wagenstandgeld erheben.

(7) Die Eisenbahn hat auf Verlangen des Empfängers im Frachtbrief zu bestätigen, daß das Gut nicht innerhalb einer Stunde nach Eintreffen des von der Ankunft der Sendung benachrichtigten Empfängers zur Abnahme bereitgestellt worden ist, und ihm die Kosten für den vergeblichen Versuch der Abnahme zu ersetzen.

(8) Für die Verkürzung der Abnahmefrist und die Erhöhung des Lagergeldes oder des Wagenstandgeldes gilt § 63 Abs. 8 sinngemäß.

(9) Der Empfänger kann mit Zustimmung der Eisenbahn Güter ohne oder nach teilweiser Veränderung der Ladung im selben Wagen neu aufgeben.

Ablieferungshindernis

§ 91. (1) Ein Ablieferungshindernis liegt vor, wenn

- a) der Empfänger nicht zu ermitteln ist,
- b) der Empfänger das Einlösen des Frachtbriefes verweigert,
- c) der Empfänger den Frachtbrief nicht innerhalb der von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Einlösefrist einlöst oder
- d) vor Einlösen des Frachtbriefes durch den Empfänger die Ablieferung des Gutes aus sonstigen Gründen nicht möglich ist.

(2) Der Bestimmungsbahnhof hat den Absender durch Vermittlung des Versandbahnhofs unverzüglich von einem Ablieferungshindernis in Kenntnis zu setzen und um Anweisung zu ersuchen. Der Bestimmungsbahnhof hat den Absender unmittelbar zu benachrichtigen, sofern der Absender dies im Frachtbrief verlangt hat. Trifft die Eisenbahn an dem Ablieferungshindernis kein Verschulden, so kann sie die Kosten der Benachrichtigung dem Gut anlasten.

(3) Die Eisenbahn kann Bestimmungen im Tarif festsetzen, auf Grund deren der Absender im Frachtbrief für den Fall eines Ablieferungshindernisses Anweisungen erteilen kann.

(4) Die Anweisung des Absenders ist durch Vermittlung des Versandbahnhofs schriftlich zu erteilen. Die Eisenbahn kann abweichende Bestimmungen über das Erteilen und Weiterleiten von Anweisungen im Tarif festsetzen.

(5) Der Absender hat die Anweisung in das Frachtbriefdoppel, das er der Eisenbahn vorzulegen hat, einzutragen und zu unterschreiben. Die Eisenbahn hat die Annahme der Anweisung durch Anbringen des Tagesstempels auf dem Frachtbriefdoppel unterhalb der Eintragung zu bestätigen. Führt die Eisenbahn die Anweisung ohne Vorlage des Frachtbriefdoppels aus, so haftet sie dem Empfänger für den daraus entstandenen Schaden, wenn der Absender ihm das Frachtbriefdoppel übergeben hat. Sie hat aber keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes. Der Absender kann eine Anweisung auch ohne Vorlage des Frachtbriefdoppels erteilen, wenn der Empfänger das Einlösen des Frachtbriefes verweigert.

(6) Entfällt das Ablieferungshindernis vor Eintreffen einer Anweisung des Absenders im Bestimmungsbahnhof, so hat die Eisenbahn das Gut dem Empfänger abzuliefern und den Absender davon unverzüglich zu benachrichtigen. Trifft die Eisenbahn an dem Ablieferungshindernis kein Verschulden, so kann sie die Kosten der Benachrichtigung dem Gut anlasten.

(7) Trifft die Eisenbahn an dem Ablieferungshindernis kein Verschulden, so kann sie für die Ausführung der Anweisung eine Nebengebühr erheben. Diese Nebengebühr kann bereits beim Erteilen der Anweisung erhoben werden, sofern der Absender die Anweisung dem Versandbahnhof erteilt. Die Nebengebühr muß nicht erstattet werden, wenn sich die Anweisung später als nicht ausführbar erweist.

(8) Trifft die Eisenbahn an dem Ablieferungshindernis kein Verschulden, so kann sie für die Dauer der Verzögerung Lagergeld oder Wagenstandgeld erheben.

(9) Tritt das Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger den Frachtvertrag nach § 80 geändert hat, so hat die Eisenbahn diesen Empfänger zu

benachrichtigen; die Abs. 2, 4 und 6 bis 8 gelten sinngemäß.

(10) Für die Ausführung der Anweisungen gilt § 81 sinngemäß.

(11) Kann der Berechtigte nicht benachrichtigt werden, trifft innerhalb einer von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Frist keine Anweisung ein oder ist die Anweisung nicht ausführbar, so gilt:

a) die Eisenbahn hat das Gut auf Lager zu nehmen oder gegen Erhebung aller aushaftenden Beträge auf Gefahr und Kosten des Berechtigten in einem öffentlichen Lagerhaus oder in sonstiger sicherer Weise zu hinterlegen; ist das Gut vom Empfänger auszuladen, so kann die Eisenbahn das Gut gegen Erhebung einer Nebengebühr auf Gefahr des Berechtigten ausladen;

b) die Eisenbahn kann vom Berechtigten Lagergeld oder, sofern das Gut im Wagen belassen wird, Wagenstandgeld sowie alle sonstigen durch das Lagern verursachten Kosten erheben;

c) die Eisenbahn kann jedoch leichtverderbliche Güter oder Güter, die nach den örtlichen Umständen weder auf Lager genommen noch in einem öffentlichen Lagerhaus oder in sonstiger sicherer Weise hinterlegt werden können, unverzüglich und bestmöglich verkaufen; eine das Gut belastende Nachnahme gilt sodann als aufgehoben;

d) die Eisenbahn kann gelagertes Gut, das nicht innerhalb von 30 Tagen vom Berechtigten abgenommen wird, nach Ablauf dieser Frist oder, wenn längeres Lagern den Wert des Gutes unverhältnismäßig mindern oder dieser Wert die Kosten des Lagerns nicht decken würde, schon früher bestmöglich verkaufen; eine das Gut belastende Nachnahme gilt sodann als aufgehoben;

e) die Eisenbahn darf ein Gut, für das Zoll- oder sonstige Rechtsvorschriften zu erfüllen sind, vor dieser Erfüllung weder hinterlegen noch verkaufen;

f) die Eisenbahn hat den Berechtigten, sofern es möglich ist, vom Hinterlegen und vom bevorstehenden Verkauf des Gutes rechtzeitig zu benachrichtigen. Die Eisenbahn kann für den Verkauf eine Nebengebühr und alle durch den Verkauf verursachten Kosten erheben;

g) die Eisenbahn hat den Berechtigten, sofern es möglich ist, vom bewirkten Verkauf unverzüglich zu benachrichtigen. Sie hat dem Berechtigten den Verkaufserlös nach Abzug der aushaftenden Beträge zur Verfügung zu stellen. Der Berechtigte hat ungedeckte Beträge nachzuzahlen, sofern der Verkaufserlös zur Deckung der aushaftenden Beträge nicht ausreicht oder die Eisenbahn das Gut auf Grund von Rechtsvorschriften einer Behörde übergeben oder vernichtet hat oder

aus sonstigen Gründen nicht verwerten kann. Ist die Auszahlung an den Berechtigten nicht möglich gewesen, so erwirbt die Eisenbahn drei Jahre nach dem Verkauf das Eigentum am Verkaufserlös.

Verzögerung der Abnahme

§ 92. Hat der Empfänger den Frachtbrief eingelöst, das Gut jedoch nicht abgenommen oder wurde ihm das Gut nicht abgeliefert, so gilt § 91 Abs. 11 sinngemäß, sofern die Abnahmefrist ohne Verschulden der Eisenbahn um mehr als 24 Stunden überschritten worden ist.

Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung

§ 93. (1) Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn je nach Art des Schadens den Zustand und die Masse des Gutes, das Ausmaß und die Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich in einer Tatbestandsaufnahme, wenn möglich in Gegenwart des Berechtigten, festzuhalten. Dem Berechtigten ist eine Abschrift dieser Tatbestandsaufnahme unentgeltlich zu übergeben. Erkennt der Berechtigte die Feststellungen in der Tatbestandsaufnahme nicht an, so kann er verlangen, daß der Zustand und die Masse des Gutes sowie die Ursache und der Betrag des Schadens von einem durch die Parteien oder ein Gericht bestellten Sachverständigen festgestellt werden.

(2) Wird durch die vom Berechtigten veranlaßte Aufnahme des Tatbestands kein Schaden oder ein von der Eisenbahn bereits anerkannter Schaden festgestellt, so kann die Eisenbahn dafür eine Nebengebühr erheben und den Ersatz der ihr daraus entstandenen Kosten verlangen.

Umfang der Haftung

§ 94. (1) Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der aus dem gänzlichen oder einem teilweisen Verlust oder aus einer Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung sowie aus der Überschreitung der Lieferfrist entstanden ist.

(2) Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, sofern der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch ein Verschulden des Berechtigten, eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Berechtigten, besondere Mängel des Gutes oder Umstände verursacht worden ist, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte.

(3) Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, sofern der Verlust oder die Beschädigung aus der

mit einer oder mehreren der folgenden Tatsachen verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist:

- a) Beförderung in offenen Wagen nach den Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung zwischen dem Absender und der Eisenbahn;
- b) Fehlen oder Mängel der Verpackung bei Gütern, die ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung verlorengehen oder beschädigt werden können;
- c) Verladen vom Absender oder Ausladen vom Empfänger nach den Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung zwischen dem Absender und der Eisenbahn oder einer Vereinbarung zwischen dem Empfänger und der Eisenbahn;
- d) mangelhaftes Verladen, sofern der Absender das Gut nach den Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung zwischen ihm und der Eisenbahn verladen hat;
- e) natürliche Beschaffenheit des Gutes, auf Grund deren es verlorengehen oder beschädigt werden kann;
- f) unrichtige, ungenaue oder unvollständige Bezeichnung der von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Güter oder Nichtbeachtung der Bestimmungen für bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter durch den Absender;
- g) Beförderung lebender Tiere;
- h) Beförderung von Gütern, die nach den Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung zwischen dem Absender und der Eisenbahn zu begleiten sind, sofern der Verlust oder die Beschädigung aus einer Gefahr entstanden ist, die durch die Begleitung abgewendet werden sollte.

Beweislast

§ 95. (1) Der Beweis, daß der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch eine der in § 94 Abs. 2 angeführten Tatsachen verursacht worden ist, obliegt der Eisenbahn.

(2) Legt die Eisenbahn dar, daß der Verlust oder die Beschädigung nach den Umständen des Falles aus einer oder mehreren der in § 94 Abs. 3 angeführten besonderen Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, daß der Schaden daraus entstanden ist. Der Berechtigte hat jedoch das Recht nachzuweisen, daß der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

(3) Diese Vermutung gilt im Fall des § 94 Abs. 3 lit. a nicht bei außergewöhnlich großem Verlust oder bei Verlust ganzer Stücke.

Vermutung bei Neuaufgabe

§ 96. (1) Wurde ein nach diesem Gesetz aufgegebenes Gut nach diesem Gesetz neu aufgegeben und wird nach dieser Neuaufgabe ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung des Gutes festgestellt, so wird vermutet, daß der teilweise Verlust oder die Beschädigung während des letzten Frachtvertrages eingetreten ist, sofern das Gut im Gewahrsam der Eisenbahn verblieben und unverändert in dem Zustand neu aufgegeben worden ist, in dem es im Bahnhof der Neuaufgabe angekommen ist.

(2) Diese Vermutung gilt auch dann, wenn der der Neuaufgabe vorangehende Frachtvertrag diesem Gesetz nicht unterstellt war, sofern bei direkter Aufgabe vom ursprünglichen Versandbahnhof bis zum letzten Bestimmungsbahnhof der Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden gewesen wäre.

Vermutung für den Verlust

§ 97. (1) Der Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn es nicht innerhalb von 30 Tagen nach Ablauf der Lieferfrist abgeliefert oder zu seiner Verfügung bereitgestellt worden ist.

(2) Der Berechtigte kann beim Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut schriftlich verlangen, daß er unverzüglich benachrichtigt wird, wenn das Gut innerhalb eines Jahres nach Zahlung der Entschädigung gefunden wird. Die Eisenbahn hat dieses Verlangen zu bescheinigen.

(3) Der Berechtigte kann innerhalb von 30 Tagen nach Empfang der Benachrichtigung verlangen, daß das Gut in einem inländischen Bahnhof an ihn abgeliefert wird. In diesem Fall hat er die Kosten für die Beförderung des Gutes vom Versandbahnhof bis zu dem Bahnhof zu zahlen, in dem das Gut abgeliefert wird, und die erhaltene Entschädigung, abzüglich der ihm erstatteten, in dieser Entschädigung enthaltenen Kosten, zurückzuzahlen. Er behält jedoch seine Ansprüche auf Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist nach den §§ 101 und 104.

(4) In allen anderen Fällen erwirbt die Eisenbahn das Eigentum am gefundenen Gut.

Entschädigung bei Verlust

§ 98. (1) Die Eisenbahn hat bei gänzlichem oder teilweise Verlust des Gutes ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu leisten, die nach dem Börsenpreis, andernfalls nach dem Marktpreis und mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und gleichen Zustands an dem Tag und an dem Ort, an dem das Gut zur Beförderung angenommen worden ist, berechnet wird.

(2) Die Eisenbahn kann vorbehaltlich der in § 103 vorgesehenen Begrenzung die Entschädigung

auf einen im Tarif festzusetzenden Betrag begrenzen, der je fehlendes Kilogramm Bruttomasse wertmäßig nicht niedriger sein darf als der im Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der jeweils geltenden Fassung festgesetzte Betrag.

(3) Die Eisenbahn hat außerdem die Fracht, die Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge zu erstatten.

Haftung bei Schwund

§ 99. (1) Bei Gütern, die auf Grund ihres Zustands während der Beförderung in der Regel einem Schwund ausgesetzt sind, haftet die Eisenbahn ohne Rücksicht auf die Länge des Beförderungsweges nur für den Teil des Schwundes, der die folgenden Hundertsätze überschreitet:

a) 2 vH der Masse flüssiger oder in feuchtem Zustand aufgebener sowie folgender Güter:

Farbhölzer, geraspelt oder gemahlen,
Felle,
Fettwaren,
Fische, getrocknet,
Früchte (Obst), frisch, getrocknet oder gedörft,
Gemüse, frisch,
Häute,
Hautabfälle,
Hopfen,
Hörner und Klauen,
Kitte, frisch,
Knochen, ganz oder gemahlen,
Kohle und Koks,
Leder,
Pferdehaare,
Pilze, frisch,
Rinden,
Salz,
Schweinsborsten,
Seifen und harte Öle,
Süßholz,
Tabak, geschnitten,
Tabakblätter, frisch,
Tierflechten,
Torf,
Wolle,
Wurzeln;

b) 1 vH der Masse aller übrigen trockenen Güter.

(2) Auf die Einschränkung der Haftung nach Abs. 1 kann sich die Eisenbahn nicht berufen, wenn nachgewiesen wird, daß der Verlust nicht auf die Ursachen, die für die zugelassenen Hundertsätze maßgebend gewesen sind, zurückzuführen ist.

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

(4) Bei gänzlichem Verlust des Gutes wird bei der Berechnung der Entschädigung kein Abzug für Schwund gemacht.

(5) Durch die Abs. 1 bis 4 werden die §§ 94 und 95 nicht berührt.

Entschädigung bei Beschädigung

§ 100. (1) Die Eisenbahn hat bei Beschädigung des Gutes ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu leisten, die der Wertminderung des Gutes entspricht. Der Berechnung dieses Betrags ist der Hundertsatz zugrunde zu legen, um den am Bestimmungsort der nach § 98 ermittelte Wert des Gutes gemindert ist.

- (2) Die Entschädigung darf nicht übersteigen,
- a) wenn das gesamte Gut durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei gänzlichem Verlust zu zahlen wäre,
 - b) wenn nur ein Teil des Gutes durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei Verlust des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

(3) Die Eisenbahn hat außerdem die Kosten nach § 98 Abs. 3 in dem in Abs. 1 festgesetzten Verhältnis zu erstatten.

Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

§ 101. (1) Ist durch die Überschreitung der Lieferfrist ein Schaden, einschließlich einer Beschädigung entstanden, so hat die Eisenbahn eine Entschädigung zu leisten, die das Dreifache der Fracht nicht übersteigen darf.

(2) Bei gänzlichem Verlust des Gutes wird die Entschädigung nach Abs. 1 nicht neben der Entschädigung nach § 98 geleistet.

(3) Bei teilweisem Verlust des Gutes darf die Entschädigung nach Abs. 1 das Dreifache der auf den nichtverlorenen Teil des Gutes entfallenden Fracht nicht übersteigen.

(4) Bei einer Beschädigung des Gutes, die nicht aus der Überschreitung der Lieferfrist entstanden ist, wird die Entschädigung nach Abs. 1 gegebenenfalls neben der Entschädigung nach § 100 geleistet.

(5) Die Entschädigung nach Abs. 1 zuzüglich der Entschädigungen nach den §§ 98 und 100 darf insgesamt nicht höher sein als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Gutes.

(6) Ist eine kürzere als die in § 83 Abs. 1 vorgesehene Lieferfrist im Tarif festgesetzt oder besonders vereinbart worden, so kann die Eisenbahn eine vom Abs. 1 abweichende Entschädigungsregelung vorsehen. Sind in diesem Fall die in § 83 Abs. 1 vorgesehenen Lieferfristen überschritten, so kann der Berechtigte entweder die in Abs. 1 vorgesehene oder die im Tarif festgesetzte oder besonders vereinbarte Entschädigung verlangen.

Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit

§ 102. Ist der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist, die Nichterbringung oder die mangelhafte Erbringung von in diesem Gesetz vorgesehenen Nebenleistungen der Eisenbahn auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so hat sie dem Berechtigten den vollen nachgewiesenen Schaden zu ersetzen.

Begrenzung der Entschädigung durch bestimmte Tarife

§ 103. (1) Bei Beförderung von Gütern nach Tarifen, die eine Ermäßigung gegenüber den Regeltarifen enthalten, kann die Eisenbahn im Tarif die dem Berechtigten bei Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist zu leistende Entschädigung der Höhe nach begrenzen.

(2) Sind diese Tarife nur auf einem Teil des Beförderungsweges anzuwenden, so kann sich die Eisenbahn auf die Begrenzung nur berufen, sofern die die Entschädigung begründende Tatsache auf diesem Teil eingetreten ist.

Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung

§ 104. Bei Angabe des Interesses an der Lieferung kann über die in den §§ 98, 100, 101 und 103 vorgesehenen Entschädigungen hinaus der Ersatz des weiteren nachgewiesenen Schadens bis zur Höhe des angegebenen Wertes beansprucht werden.

Verzinsung der Entschädigung

§ 105. (1) Der Berechtigte kann auf die Entschädigung Zinsen von 5 vH jährlich beanspruchen, und zwar vom Tag der Reklamation nach § 107 oder, wenn keine Reklamation vorangegangen ist, vom Tag der Klagshebung an.

(2) Die Zinsen können nur beansprucht werden, wenn die Entschädigung 200 S je Frachtbrief übersteigt.

(3) Legt der Berechtigte der Eisenbahn die zur abschließenden Behandlung der Reklamation erforderlichen Belege nicht innerhalb einer ihm gestellten angemessenen Frist vor, so ist der Lauf der Zinsen vom Ablauf dieser Frist an bis zur Übergabe dieser Belege gehemmt.

Sonstige Ansprüche

§ 106. In allen Fällen, auf die dieses Gesetz Anwendung findet, kann gegen die Eisenbahn ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur nach diesem Gesetz geltend gemacht werden; dies gilt auch für Ansprüche gegen die Bediensteten und gegen andere Personen, für welche die Eisenbahn nach § 5 haftet.

Reklamationen

§ 107. (1) Reklamationen aus dem Frachtvertrag sind bei den in § 109 angeführten Eisenbahnen schriftlich einzureichen.

(2) Zur Einreichung einer Reklamation sind die nach § 108 Anspruchsberechtigten befugt.

(3) Der Absender hat bei Einreichung einer Reklamation das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Andernfalls muß er die Zustimmung des Empfängers vorlegen oder nachweisen, daß dieser das Einlösen des Frachtbriefes verweigert hat. Der Empfänger hat bei Einreichung einer Reklamation den Frachtbrief vorzulegen, wenn dieser ihm übergeben worden ist.

(4) Der Frachtbrief und das Frachtbriefdoppel sind im Original oder in beglaubigter Abschrift vorzulegen. Sonstige Belege, welche der Berechtigte der Reklamation in Abschrift beibringt, müssen nur beglaubigt werden, wenn es die Eisenbahn verlangt. Bei der abschließenden Behandlung der Reklamation kann die Eisenbahn die Vorlage des Frachtbriefes oder des Frachtbriefdoppels im Original verlangen, um darauf die abschließende Behandlung zu bestätigen. Der Versandbahnhof oder der Bestimmungsbahnhof hat auf Verlangen des Berechtigten solche Abschriften gegen Erhebung einer Nebengebühr zu beglaubigen.

Anspruchsberechtigung

§ 108. (1) Ansprüche auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Frachtvertrages gezahlt worden sind, stehen nur demjenigen zu, der die Zahlung geleistet hat.

(2) Ansprüche aus Nachnahmen stehen nur dem Absender zu.

(3) Sonstige Ansprüche aus dem Frachtvertrag stehen nur zu

- a) dem Absender bis zu dem Zeitpunkt, zu dem
 1. der Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat,
 2. der Empfänger das Gut abgenommen hat,
 3. der Empfänger seine Rechte nach § 86 Abs. 4 geltend gemacht hat,
 4. die Eisenbahn mit der Ausführung einer nachträglichen Verfügung des Empfängers nach § 80 begonnen hat oder
 5. die Eisenbahn mit der Ausführung einer Anweisung des Empfängers nach § 84 begonnen hat,
- b) dem Empfänger ab dem Zeitpunkt, ab dem
 1. er den Frachtbrief eingelöst hat,
 2. er das Gut abgenommen hat,
 3. er seine Rechte nach § 86 Abs. 4 geltend gemacht hat,
 4. die Eisenbahn mit der Ausführung einer nachträglichen Verfügung des Empfängers nach § 80 begonnen hat; dieses Recht erlischt jedoch, sobald der vom Empfän-

ger angegebene neue Empfänger den Frachtbrief eingelöst, das Gut abgenommen, seine Rechte nach § 86 Abs. 4 geltend gemacht oder die Eisenbahn mit der Ausführung einer vom angegebenen Empfänger erteilten Anweisung nach § 84 begonnen hat oder

5. die Eisenbahn mit der Ausführung einer Anweisung des Empfängers nach § 84 begonnen hat.

(4) Der Absender hat bei der Geltendmachung der Ansprüche das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Andernfalls muß er die Zustimmung des Empfängers vorlegen oder nachweisen, daß dieser das Einlösen des Frachtbriefes verweigert hat. Der Empfänger hat bei der Geltendmachung der Ansprüche den Frachtbrief vorzulegen, wenn dieser ihm übergeben worden ist.

Eisenbahnen, gegen die Ansprüche geltend gemacht werden können

§ 109. (1) Ansprüche auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Frachtvertrages gezahlt worden sind, können gegen die Eisenbahn geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat, oder gegen die Eisenbahn, zu deren Gunsten der Betrag erhoben worden ist.

(2) Ansprüche aus Nachnahmen können nur gegen die Versandbahn geltend gemacht werden.

(3) Sonstige Ansprüche aus dem Frachtvertrag können gegen die Versandbahn, die Empfangsbahn oder die Eisenbahn geltend gemacht werden, auf deren Strecken die den Anspruch begründende Tatsache eingetreten ist. Gegen die Empfangsbahn können diese Ansprüche auch dann geltend gemacht werden, wenn sie weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat.

(4) Hat der nach § 108 Berechtigte die Wahl unter mehreren Eisenbahnen, so erlischt sein Wahlrecht mit Klagserhebung.

(5) Ansprüche können im Wege der Widerklage oder der Einrede auch gegen eine andere als die in den Abs. 1 bis 3 angeführten Eisenbahnen geltend gemacht werden, wenn sich die Klage auf denselben Frachtvertrag gründet.

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn

§ 110. (1) Mit der Abnahme des Gutes durch den Berechtigten sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag bei teilweisem Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist erloschen.

(2) Die Ansprüche erlöschen jedoch nicht

- a) bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung, wenn
 1. der Verlust oder die Beschädigung vor der Abnahme des Gutes durch den Berechtig-

- ten nach § 93 festgestellt worden ist oder
2. die Feststellung, die nach § 93 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist,
- b) bei äußerlich nicht erkennbarem Schaden, der erst nach der Abnahme des Gutes durch den Berechtigten festgestellt worden ist, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
1. der Berechtigte hat die Feststellung nach § 93 sofort nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Abnahme des Gutes zu verlangen; würde diese Frist an einem Samstag, Sonntag oder Feiertag ablaufen, so endet sie zwei Stunden nach dem darauffolgenden Dienstbeginn,
 2. der Berechtigte hat zu beweisen, daß der Schaden in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist;
- c) bei Überschreitung der Lieferfrist, wenn der Berechtigte innerhalb von 60 Tagen nach der Abnahme des Gutes seine Rechte bei einer der in § 109 Abs. 3 angeführten Eisenbahnen geltend gemacht hat;
- d) wenn der Berechtigte nachweist, daß der Schaden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist.
- (3) Ist das Gut nach § 96 Abs. 1 neu aufgegeben worden, so erlöschen die Ansprüche bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung aus einem der vorangehenden Frachtverträge, als würde es sich um einen einzigen Frachtvertrag handeln.

Verjährung der Ansprüche

§ 111. (1) Ansprüche aus dem Frachtvertrag verjähren in einem Jahr.

- (2) In zwei Jahren verjähren jedoch Ansprüche
 - a) auf Auszahlung des Betrags einer Nachnahme, der vom Empfänger eingezahlt worden ist,
 - b) auf Auszahlung des Erlöses eines von der Eisenbahn vorgenommenen Verkaufs,
 - c) auf Grund eines auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführenden Schadens,
 - d) im Fall eines Betrugs,
 - e) aus einem der einer Neuaufgabe nach § 96 Abs. 1 vorangehenden Frachtverträge.
- (3) Die Verjährung beginnt bei Ansprüchen
 - a) auf Entschädigung bei ganzlichem Verlust mit dem 30. Tag nach Ablauf der Lieferfrist;
 - b) auf Entschädigung bei teilweisem Verlust, bei Beschädigung oder bei Überschreitung der Lieferfrist mit dem Tag der Ablieferung;
 - c) auf Nachzahlung oder Erstattung bei fehlerhafter Berechnung oder Erhebung der Fracht, von Nebengebühren und sonstigen Kosten, wenn
 1. eine Zahlung erfolgte, mit dem Tag der Zahlung,

2. keine Zahlung erfolgte, mit dem Tag der Annahme des Gutes zur Beförderung, sofern die Zahlung dem Absender obliegt oder mit dem Tag, an dem der Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat, sofern die Zahlung ihm obliegt, oder
 3. die Beträge Gegenstand einer Frankaturrechnung sind, mit dem Tag, an dem die Eisenbahn dem Absender die in § 75 Abs. 7 vorgesehene Kostenrechnung übergeben hat; wurde diese nicht übergeben, so beginnt die Frist für die Geltendmachung der Ansprüche der Eisenbahn mit dem 30. Tag nach Ablauf der Lieferfrist;
- d) der Eisenbahn auf Zahlung von Beträgen, die der Empfänger statt des Absenders oder die der Absender statt des Empfängers gezahlt und welche die Eisenbahn dem Berechtigten zu erstatten hat, mit dem Tag, an dem die Erstattung beantragt worden ist;
- e) auf Auszahlung des Betrags einer Nachnahme mit dem achten Tag nach Ablauf der Lieferfrist;
- f) auf Auszahlung des Erlöses eines von der Eisenbahn vorgenommenen Verkaufs mit dem Tag des Verkaufs;
- g) auf eine von der Zoll- oder einer sonstigen Verwaltungsbehörde verlangte Nachzahlung mit dem Tag, an dem das Verlangen gestellt worden ist;
- h) in allen anderen Fällen mit dem 90. Tag nach Ablauf der Lieferfrist.

(4) Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in keinem Fall in der Frist inbegriffen.

(5) Bei Einreichen einer Reklamation nach § 107 mit den erforderlichen Belegen ist der Lauf der Verjährung, abgesehen von den gesetzlichen Hemmungsgründen, bis zu dem Tag gehemmt, an dem die Eisenbahn die Reklamation schriftlich ablehnt und die Belege zurückgibt. Wird der Reklamation teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen. Die Einreichung einer Reklamation, deren Beantwortung und die Rückgabe der Belege sind zu beweisen.

(6) Weitere Reklamationen auf Grund desselben Anspruchs hemmen die Verjährung nicht.

(7) Verjährte Ansprüche können auch nicht mit Widerklage oder mit Einrede geltend gemacht werden.

Pfandrecht der Eisenbahn

§ 112. (1) Die Eisenbahn hat für alle Forderungen, die ihr nach diesem Gesetz oder nach dem Tarif zustehen, ein Pfandrecht an dem Gut, 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 Vorrang vor

dem Pfandrechte anderer Frachtführer, der Spediteure oder Kommissionäre. Es besteht so lange, als sich das Gut im Gewahrsam der Eisenbahn oder eines Dritten befindet, der dieses für sie innehat.

(2) Die Eisenbahn kann zur Hereinbringung ihrer Forderungen das Pfand nach § 91 Abs. 11 verkaufen.

Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen

§ 113. (1) Die Eisenbahn, die das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auf dem gesamten Beförderungsweg bis zur Ablieferung.

(2) Jede folgende Eisenbahn tritt mit Übernahme von Gut und Frachtbrief in den Frachtvertrag nach Maßgabe dieses Frachtbriefes ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen; die die Empfangsbahn betreffenden Bestimmungen des § 109 Abs. 3 bleiben unberührt.

Teil VI. Beziehungen der Eisenbahnen untereinander

Abrechnung — Rückgriff

§ 114. (1) Jede Eisenbahn hat den an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen die ihnen aus dem Beförderungsvertrag zustehenden Anteile zu zahlen.

(2) Die Übergabe des Reisegepäcks oder des Gutes von einer Eisenbahn an die folgende begründet für die übergebende Eisenbahn das Recht, die folgende Eisenbahn mit den Kosten aus dem Beförderungsvertrag zu belasten.

(3) Mit der Übergabe des Reisegepäcks oder des Gutes überträgt die übergebende Eisenbahn die Forderungen und das Pfandrechte auf die folgende Eisenbahn. Die Empfangsbahn hat ein der Eisenbahn zustehendes Pfandrechte an dem Reisegepäck oder an dem Gut geltend zu machen.

(4) Bei einem Beförderungshindernis, das durch Umleitung behoben worden ist, können die Eisenbahnen gegeneinander Rückgriff nehmen.

(5) Hat eine der beteiligten Eisenbahnen eine Entschädigung auf Grund dieses Gesetzes geleistet, so kann sie Rückgriff gegen die Eisenbahn nehmen, die den Schaden verursacht hat. Kann diese nicht ermittelt werden, so haben die beteiligten Eisenbah-

nen den Schaden nach dem Verhältnis der Tarifkilometer, mit denen sie an der Beförderung beteiligt sind, gemeinsam zu tragen, sofern nicht nachgewiesen wird, daß der Schaden nicht auf ihren Strecken entstanden ist; die Eisenbahnen können abweichende Vereinbarungen treffen.

Teil VII. Schlußbestimmungen

Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften

§ 115. (1) Der Siebente Abschnitt des Dritten Buches des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897, dRGBL. S. 219/1897, zuletzt geändert durch Gesetz BGBl. Nr. 370/1982 erhält nachstehende Fassung:

„SIEBENTER ABSCHNITT

Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen

§ 453. Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen gilt dieses Gesetz nur insoweit, als das Eisenbahnbeförderungsgesetz, BGBl. Nr. . . . , in der jeweils geltenden Fassung keine besonderen Bestimmungen enthält.“

(2) Durch dieses Gesetz werden nicht berührt § 4 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 63/1952, das Kraftfahrliiniengesetz, BGBl. Nr. 84/1952, das Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, BGBl. Nr. 48/1959, und das Atomhaftpflichtgesetz, BGBl. Nr. 117/1964, in den jeweils geltenden Fassungen.

Inkrafttreten

§ 116. (1) Dieses Gesetz tritt mit 1. September 1988 in Kraft.

(2) Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes tritt die Eisenbahn-Verkehrsordnung, BGBl. Nr. 170/1967, in der Fassung des Gesetzes BGBl. Nr. 163/1977 außer Kraft.

Vollziehung

§ 117. Mit der Vollziehung dieses Gesetzes ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, in zivilrechtlichen Belangen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Justiz, betraut.

VORBLATT

Problem:

Das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht wurde durch das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 neu gestaltet. Das Übereinkommen ist am 1. Mai 1985 in Kraft getreten. Das innerösterreichische Eisenbahnbeförderungsrecht (Eisenbahn-Verkehrsordnung 1967 in der Fassung der Novelle 1977) ist an die internationale Rechtslage anzupassen. Darüber hinaus bestehen Änderungswünsche seitens der Bahn in beförderungsrechtlichen Details.

Ziel:

Neufassung des innerösterreichischen Beförderungsrechtes, sodaß das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr und die Gesetzesänderungswünsche berücksichtigt sind.

Inhalt:

Aufbauend auf der geltenden Eisenbahn-Verkehrsordnung soll das Eisenbahnbeförderungsrecht wegen der vielen Detailänderungen und sprachlichen Neufassung neu erlassen werden (mit dem Kurztitel „Eisenbahnbeförderungsgesetz“). Besonders anzuführen sind von der Anpassung an die internationalen Bestimmungen die Aufhebung der Beförderungspflicht für Stückgut (§ 3 Abs. 1), die Regelung der Entschädigung und Erstattung bei begleiteten Kraftfahrzeugen (§ 48) und die Möglichkeit der Vereinbarung kürzerer Lieferfristen (§ 83 Abs. 1) sowie über die Anpassung hinaus die Neuregelung der Reisegepäckbeförderung (§§ 34 und 38), die freie Tarifgestaltung für Stückgut (§ 53 Abs. 2), die Einführung einer Genehmigung für Abweichungen des Tarifes vom RID (= Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, § 56) und die Anhebung der Tarifkilometer innerhalb der Beförderungsfrist (§ 83 Abs. 1).

Alternativen:

Keine.

Kosten:

Der Gesetzentwurf bewirkt keine finanziellen Mehraufwendungen des Bundes.

Erläuterungen

zum Eisenbahnbeförderungsgesetz — EBG

Allgemeiner Teil:

Das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht wurde durch das „Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)“ vom 9. Mai 1980 neu gestaltet; hiebei wurden auch Änderungen betreffend das Rechtsverhältnis Bahn-Kunde sowie sprachliche Verbesserungen vorgenommen. Das Übereinkommen ist am 1. Mai 1985 in Kraft getreten.

So wie frühere Revisionen des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechtes eine Anpassung des innerösterreichischen Eisenbahnbeförderungsrechtes nach sich zogen, soll auch diesmal die derzeit geltende Eisenbahn-Verkehrsordnung 1967 (EVO) in der Fassung der Novelle 1977 an die internationale Regelung angepaßt werden.

Über die Anpassung hinaus enthält der Entwurf eine Reihe von beförderungsrechtlichen Änderungen in Richtung einer größeren unternehmerischen Bewegungsfreiheit der Bahn.

Insbesondere folgende Neuerungen sieht der EBG-Entwurf gegenüber der geltenden EVO vor:

(Im Falle einer Anpassung an die internationalen Bestimmungen ER/CIV bzw. ER/CIM wird dies bei den nachfolgenden Paragraphen ausdrücklich bezeichnet.)

- § 2 Abs. 2 und 3: Klarstellung, wann vom EBG abweichende Beförderungsbedingungen einer Genehmigung bedürfen;
- § 3 Abs. 1: Aufhebung der Beförderungspflicht für Stückgut; Anpassung;
- § 4 Abs. 6 und 7: Auch für das Abholen und Zuführen über die Nachbargemeinde hinaus soll im Rechtsverhältnis Bahn-Kunde das EBG gelten;
- § 6 Abs. 2: Die Tarifveröffentlichungsfristen gelten nicht für Tarife, die eine Ermäßigung gegenüber den Regeltarifen enthalten;
- § 13: Die Möglichkeit des Rauchverbotes in den Zügen — derzeit auf den Nahverkehr beschränkt — wurde erweitert;
- § 25: Musikinstrumente und audiovisuelle Geräte dürfen von Reisenden betrieben werden, wenn Mitreisende nicht gestört werden;
- § 31: Von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen sind nunmehr auch Tiere; ausnahmsweise Abweichungen vom RID (= Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter) bezüglich Reisegepäck im Tarif bedürfen der Genehmigung des BMöWuV;
- §§ 34 und 38: Reisegepäck wird grundsätzlich nicht mehr mit dem vom Reisenden benützten Zug befördert; Einführung einer Beförderungsfrist für Reisegepäck;
- § 47 Abs. 1 bzw. 2: Die Entschädigung bei verspäteter Ablieferung von Reisegepäck beträgt ohne Schadensnachweis die Höhe der Gepäckfracht und bei Schadensnachweis das Sechsfache der Gepäckfracht;
- § 48: Regelung der Entschädigung und Erstattung bei begleiteten Kraftfahrzeugen; Anpassung;
- § 53 Abs. 2: Freie Tarifgestaltung für Stückgut und Expresgut (keine Genehmigung für Abweichungen vom EBG);
- § 56: Ausnahmsweise Abweichungen vom RID (= Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter) bezüglich Güter im Tarif bedürfen der Genehmigung des BMöWuV;
- § 69 Abs. 1, 3, 5: Berücksichtigung maschineller Buchung beim Abschluß des Frachtvertrages; Anpassung;
- Abs. 6: Im Tarif können im Hinblick auf die elektronische Datenverarbeitung besondere Bestimmungen über die Annahme des Gutes getroffen werden;
- § 75 Abs. 2: Im Tarif können Bestimmungen über die Zahlung der Kosten durch Dritte festgesetzt werden;
- § 76 Abs. 1: Die Betragsgrenze, ab der zu erstatten oder nachzuzahlen ist, wird in den Tarif verwiesen und nach oben hin an die CIM gebunden;
- § 77 Abs. 1: Nachnahmen können im Tarif ausnahmsweise ausgeschlossen werden; Anpassung;
- § 83 Abs. 1: Kürzere Lieferfristen können auch besonders vereinbart werden; Anpassung; Anhebung der Tarifkilometer innerhalb der Beförderungsfrist;

- § 86 Abs. 8: Im Tarif können im Hinblick auf die elektronische Datenverarbeitung besondere Bestimmungen über die Ablieferung des Gutes getroffen werden;
- § 94: Wegfall des Haftungsbefreiungsgrundes der Bahn „Verladen in Wagen mit für den Absender offensichtlichen Mängeln“; Anpassung;
- § 101 Abs. 1: Bei Überschreitung der Lieferfrist und Schadensnachweis wird entschädigt bis zum Dreifachen der Fracht; Anpassung; ohne Schadensnachweis wird keine Entschädigung mehr geleistet, Anpassung;
- Abs. 4: Ist eine Beschädigung aus einer Lieferfristüberschreitung entstanden, so wird nur mehr wegen Lieferfristüberschreitung entschädigt, Anpassung;
- Abs. 6: Bei kürzeren als den gesetzlichen Lieferfristen sind abweichende Haftungsregelungen für Lieferfristüberschreitungen möglich; Anpassung;

Das Gesetz soll wegen des Änderungsumfanges in der Form einer vollständigen Neufassung erstellt werden, die insgesamt auch auf eine sprachliche Verbesserung abzielt und einen neuen Kurztitel erhält. Der Aufbau der geltenden EVO wurde beibehalten; lediglich im Teil V „Beförderung von Gütern“ entfällt die bisherige Gliederung in Abschnitte und gelten für Expresgut, Leichen und lebende Tiere die allgemeinen Frachtgutregelungen, soweit nicht besondere Bestimmungen im Eisenbahntarif vorgesehen sind.

Der Gesetzentwurf bewirkt keine finanziellen Mehraufwendungen des Bundes. Auch hinsichtlich der neuen Genehmigungen nach § 56 sind keine Mehraufwendungen des Bundes zu erwarten.

Die verfassungsgesetzliche Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung und Vollziehung gründet sich auf Artikel 10 Abs. 1 Z 6 und 9 B-VG.

Besonderer Teil:

Wird in den Erläuterungen auf die CIV bzw. die CIM verwiesen, so sind damit die Einheitlichen Rechtsvorschriften Anhang A bzw. Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 gemeint.

In den Erläuterungen ist die Bezeichnung „alter“ § bzw. Abs. gleichbedeutend mit „geltender“ § bzw. Abs.

Zu Teil I: Allgemeine Bestimmungen:

Zu § 1: Geltungsbereich

(1) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2. Das Wort „besondere“ (im Sinne „von diesem Gesetz abgeordnete“) umfaßt

hier die in einem anderen Gesetz oder Staatsvertrag enthaltenen Normen, die von den im EBG festgesetzten Regelungen abweichen können. Dasselbe sagt dieses Wort im § 115 Abs. 1 für das Verhältnis HGB — EBG und zB in den §§ 4 Abs. 1, 56 lit. b und c, 69 Abs. 6 und 86 Abs. 8 für das Verhältnis EBG-Tarife oder EBG-Vereinbarungen aus.

Zu § 2: Beförderungsbedingungen

Das EBG ist eine lex specialis zum Handelsgesetzbuch (siehe § 453 HGB bzw. § 115 des vorliegenden Gesetzentwurfes) und dem privaten Recht zuzuordnen. Sogin gilt für das EBG und im besonderen für jene EBG-Bestimmungen, die die Eisenbahn zu abweichenden Beförderungsbedingungen (z B § 15 Abs. 2, 4 und 6; § 35 Abs. 3; § 53 Abs. 2; § 56 lit. c; § 69 Abs. 6 und § 86 Abs. 8) bzw. Ausnahmen im Einzelfall (zB § 4 Abs. 1; § 69 Abs. 6 und § 86 Abs. 8) ermächtigen, nicht das Legalitätsprinzip des Art. 18 B-VG.

Unberührt bleibt jedoch § 22 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes 1957, wonach „die Behörde jederzeit Änderungen der Tarife ... anordnen kann, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnunternehmens hierdurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird“. Diese behördliche Tarifänderungsmöglichkeit ist auch bei dem der Beförderungspflicht enthobenen Stückgut (§ 3 Abs. 1 und § 53 Abs. 2 des Entwurfes) nicht ausgeschlossen, wenn öffentliche Interessen eine Änderung notwendig machen sollten (§ 2 und § 22 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes 1957).

Bei wichtigen Tarifänderungen wird die Eisenbahn — wie bisher — die Interessenvertretungen befragen, damit allfällige nachträgliche Anordnungen der Eisenbahnbehörde nach § 22 Abs. 3 EBG vermieden bleiben.

(1) Beförderungsbedingungen sind allgemeine Geschäftsbedingungen und somit zivilrechtlicher Natur. Der Hinweis auf Verordnungen wurde als entbehrlich gestrichen.

(2) und (3) Diese beiden Absätze stammen aus dem bisherigen Abs. 2. Die Trennung erfolgte aus systematischen Gründen, wobei beide Absätze jeweils einen klarstellenden Rechtsgrundsatz beschreiben. Die Abweichungen dürfen § 879 ABGB und § 6 des Konsumentenschutzgesetzes nicht widersprechen.

(2) Dieser Absatz verankert den Grundsatz, daß eine Genehmigung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur Festsetzung von Beförderungsbedingungen, die von diesem Gesetz abweichen, dann nicht erforderlich ist, wenn bereits das Gesetz der Eisenbahn die Ermächtigung zur Festsetzung anderer, dh. abweichender Beförderungsbedingungen einräumt. Dadurch tritt gegenüber dem alten Abs. 2 materiell keine Änderung ein.

(3) Dieser Absatz verankert den Grundsatz, daß eine Genehmigung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur Festsetzung von Beförderungsbedingungen, die von diesem Gesetz abweichen, dann erforderlich ist, wenn das Gesetz der Eisenbahn eine Ermächtigung zur Festsetzung anderer, dh. abweichender Beförderungsbedingungen nicht einräumt.

Die Eisenbahn muß die Notwendigkeit der Abweichung von diesem Gesetz mit besonderen kaufmännischen, betrieblichen oder örtlichen Umständen begründen.

Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat vor der Genehmigung abweichender Beförderungsbedingungen die Notwendigkeit der Abweichungen sowie die Wahrung der öffentlichen Interessen zu prüfen.

Auf die im alten Abs. 2 enthaltene Aufzählung der Abweichungsmöglichkeiten wird größtenteils verzichtet. Die Aufzählung ließ schon bisher weitgehend Abweichungen zu und war unklar.

Zu § 3: Beförderungspflicht

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 4 § 1 CIV und Art. 3 § 1 CIM. Im Einklang mit der CIM wurde die Beförderungspflicht für Stückgut aufgehoben. Die Erläuterungen der Regierungsvorlage (1146 dB StenProt. NR XV. GP) zum CIM Art. 3 „Beförderungspflicht“ führen dazu aus: „Gemäß einer Anregung des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) ist die Beförderungspflicht für Stückgut aufgehoben worden (§ 1, einleitender Text), wie dies in zahlreichen Landesrechten bereits geschehen ist. Den Eisenbahnen soll dadurch die Möglichkeit eingeräumt werden, auf die Beförderung dieser Sendungen rationellere und damit auch wirtschaftlichere Betriebsmethoden anzuwenden.“

Die Aufhebung der Beförderungspflicht für Stückgut ist gemeinsam mit weiteren Neuerungen (zB § 53 Abs. 2) eine Voraussetzung für die Neugestaltung der Beförderung von Stückgut mit der Eisenbahn.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 4 § 2 CIV und Art. 3 § 4 CIM. Lit. c des alten Abs. 2 wurde als entbehrlich gestrichen. Vorübergehende Umstände sind zB Kapazitätsengpässe an Beförderungsmitteln in Zeiten des Spitzenbedarfs, Streckenunterbrechungen und Naturereignisse. Diese Umstände unterscheiden sich also von jenen nach § 29 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957. Unter „Bestimmungen“ in lit. b sind Beförderungsbedingungen nach § 2 Abs. 1 gemeint.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 4 § 2 CIV und Art. 3 § 4 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(4) Durch die Änderung des Begriffes „Einschränkungen“ in „Änderungen“ kann der Bundes-

minister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Beförderungspflicht auch ausweiten.

(5) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

(6) Dieser Absatz entspricht Art. 3 § 3 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

Zu § 4: Beförderungsmittel

(1) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 8 § 1 CIM. Ein Teil der Bestimmung des 1. Satzes des alten Abs. 2 wurde aus systematischen Gründen im neuen Abs. 3 wiedergegeben. Auf die bisherige Definition des Begriffes „Privatwagen“ wird verzichtet. Es können auch private Personenwagen eingestellt werden. Die durch den Wegfall der Klammerausdrücke entfallenen Definitionen (Einstellungsvertrag, Privatwagen) werden im Tarif oder in den Vereinbarungen aufzunehmen sein.

(3) Dieser Absatz entspricht dem 1. Satz des alten Abs. 2. Der Hinweis auf eine mögliche Beförderung des Wagens „leer“ oder „beladen“ wurde als entbehrlich gestrichen.

(4) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 3. Die Begriffe „Werkwagen“ und „Werk-Nahverkehrswagen“, die in der EVO bisher nicht definiert waren, wurden gestrichen. Diese Definitionen werden im Tarif oder in der Vereinbarung aufzunehmen sein. Verkehrsverbindungen sind durch Anfangs- und Endpunkt sowie durch die zu befahrende Strecke bestimmt.

(5) bis (7) Diese Absätze regeln in detaillierterer Form als der alte Abs. 4 die Möglichkeiten der Eisenbahn, in bestimmten Fällen andere als schienengebundene Fahrzeuge einzusetzen. Der Abs. 6 umfaßt auch das Abholen und Zuführen von Güterwagen, Straßenfahrzeugen und Großbehältern. Unberührt bleibt nach § 115 Abs. 2 das Konzessionserfordernis nach dem Güterbeförderungsgesetz.

Die Abs. 6 und 7 ersetzen die alten §§ 50a, 64 Abs. 1 und 89 Abs. 1.

Im Hinblick auf § 2 Abs. 1 und § 6 Abs. 1, wonach die Eisenbahn die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise und Nebengebühren erforderlichen Angaben in den Tarif aufzunehmen hat, wurde auf die detaillierten Angaben des alten § 50a verzichtet.

Die Beschränkung des Bedienungsbereiches auf das Gemeindegebiet des Bahnhofes und die Nachbargemeinden entfällt.

Zu § 5: Haftung der Eisenbahn für ihre Leute

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 45 CIV, 1. Absatz, und Art. 50 CIM, 1. Absatz, und enthält

den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1. Der Begriff „wie für eigenes Verschulden“ wurde in Anpassung an das COTIF gestrichen.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 45 CIV, 2. Absatz, und Art. 50 CIM, 2. Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

Zu § 6: Tarife

Dieser Paragraph wurde aus systematischen Gründen neu gegliedert.

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 5 § 1 CIV und Art. 6 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 5 § 2 CIV und Art. 6 § 3 CIM und enthält den ersten Satz des alten Abs. 5.

(3) Dieser Absatz enthält die stilistisch überarbeiteten übrigen Sätze des alten Abs. 5.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 5 § 4 CIV und Art. 6 § 7 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2 mit Ausnahme des letzten Satzes. Für ermäßigte Tarife sind Veröffentlichungsfristen nicht vorgesehen.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 6 § 6 CIM und enthält den überarbeiteten alten Abs. 3. Es wird der Eisenbahn überlassen, in welcher Form sie ihre Tarife zum Kauf anbietet. Neu ist die Bestimmung, daß ein Tarif, der im Anzeigeblatt für Verkehr nur angekündigt wurde, als veröffentlicht gilt, sobald er erhältlich ist.

(6) Dieser Absatz entspricht Art. 5 § 5 CIV und enthält den überarbeiteten alten Abs. 4. Der im alten Abs. 4 enthaltene Hinweis auf § 73 Abs. 1 wurde als entbehrlich gestrichen.

(7) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten letzten Satz des alten Abs. 1.

(8) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

Zu § 7: Verlorene und zurückgelassene Gegenstände

Dieser Paragraph wurde systematisch gegliedert und stilistisch überarbeitet. Der erste Absatz enthält nun die allgemeine Bestimmung, der zweite die Bestimmungen für Gegenstände mit hohem Wert, der dritte die Bestimmungen für die sonstigen Gegenstände und der vierte eine gemeinsame Bestimmung über Finderlohn, Nebengebühren und Kosten; der letzte Absatz bleibt unverändert.

Eine Veräußerung im Wege der Versteigerung ist nicht vorgesehen, kann von der Eisenbahn jedoch vorgenommen werden.

Zu § 8: Meinungsverschiedenheiten

(1) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1. Auf die Einschränkung „in

den Bahnhöfen und in den Zügen“ wurde verzichtet. Entscheidungen zu Meinungsverschiedenheiten über den Beförderungsvertrag schließen den Rechtsweg nicht aus. Anordnungen zu Sicherheit und Ordnung sind jedoch Verwaltungssache.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

Zu § 9: Feiertage

Unverändert.

Zu § 10: Umrechnungs- und Annahmekurse für ausländische Währungen

(1) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 6 § 5 CIV und Art. 7 § 5 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 40 § 4 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3. Auf eine dem Art. 25 § 5 CIV entsprechende Bestimmung wurde, wie bisher in der EVO, verzichtet.

Zu Teil II: Beförderung von Personen:

Zu § 11: Fahrpläne — Auskunft — Fahrpreisausgang

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 9 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2. Was möglicherweise für den Reisenden auf Grund seiner Bedürfnisse eine ihm entsprechende Auskunft ist, kann für die Eisenbahn auf Grund fehlender Unterlagen unerfüllbar sein.

Daraus ergibt sich, daß nicht überall eine Information über das gesamte Angebot gegeben werden muß. Zumindest wird im Zug über seinen Lauf und seine wichtigen Anschlüsse, in besetzten Bahnhöfen mit geringem Verkehr über Zugverbindungen auf den angrenzenden Strecken Auskunft erteilt.

(3) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4. Aus kundendienstlichen Erwägungen sind die Fahrpreise auch in unbesetzten Bahnhöfen bekanntzumachen.

Der alte Abs. 3 wurde als entbehrlich gestrichen. Die Lautsprecheransagen in Bahnhöfen und Zügen sind ausführlich in den Dienstvorschriften der Eisenbahn geregelt.

Zu § 12: Warteräume

(1) bis (3) Diese Absätze entsprechen den alten Abs. 1 und 2. Sie wurden in eine neue Systematik gebracht und vereinfacht. Die Beachtung von Kundenwünschen und Bahninteressen ist dadurch besser möglich.

Der Reisende kann nun ohne zeitliche Begrenzung im Warteraum auf seinen Anschlußzug warten.

Die Eisenbahn soll in Hinkunft durch abweichende Bestimmungen Warteräume besser von Personen, die ohne Reiseabsichten die Warteräume zum Übernachten usw. benutzen, freihalten können.

(4) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(5) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

(6) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 5. Künftig ist das Rauchen ex lege untersagt. Die im Tarif festgesetzte Vertragsstrafe darf nur nach einem Hinweis auf das Rauchverbot erhoben werden. Dieser Hinweis erfolgt durch Aushang oder mündlich.

Zu § 13: Nichtraucherplätze — Nichtraucherzüge

Die Bestimmungen des § 13 schützen Nichtraucher.

(1) und (2) Die Möglichkeit des Rauchverbots in den Zügen wurde erweitert; sie ist derzeit auf den Nahverkehr beschränkt.

(3) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 25 Abs. 1. Er wurde aus systematischen Gründen in § 13 aufgenommen.

Zu § 14: Von der Beförderung ausgeschlossene Personen — Bedingungsweise zugelassene Personen

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 10 § 1 lit. a CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 10 § 1 lit. b. CIV. Der Bahnhof, bis zu dem unterwegs erkrankte Personen weiterzubefördern sind, wurde neu definiert.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 10 § 2 CIV. Kosten, die von der Nebengebühr nicht gedeckt werden, können künftig gesondert erhoben werden.

Zu § 15: Fahrausweise

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 11 § 7 CIV. Der alte § 15a wurde in diesen Absatz aufgenommen. Dadurch tritt materiell keine Änderung ein.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 12 § 1 CIV, erster Satz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(3) Unverändert.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 11 § 3 CIV und enthält den überarbeiteten alten Abs. 4. Im Fahrausweis ist nun auch die Geltungsdauer anzugeben.

(5) Dieser Absatz ist neu. Er definiert die rechtliche Bedeutung von Fahrkartensystemen. Ein mit Automaten ausgestatteter Bahnhof gilt grundsätzlich als besetzt, dh. daß ein Reisender bei Fahrtantritt in einem solchen Bahnhof grundsätzlich einen Fahrausweis haben muß.

Da aber Automaten nur Fahrausweise eines Teils des Tarifangebots ausgeben, gilt der Bahnhof hinsichtlich des Teils, der beim Automaten nicht erhältlich ist, als unbesetzt.

Diese Regelung gilt nur dann, wenn der Kauf eines Fahrausweises bei einer Kasse nicht möglich ist. Können Fahrausweise sowohl bei einer Kasse als auch bei Automaten gelöst werden, so gilt dieser Bahnhof als besetzt.

Im Verkehrsverbund Ost-Region gelten die abweichenden Bestimmungen des Verbundtarifes.

(6) Dieser Absatz entspricht Art. 11 § 5 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

(7) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 7.

(8) Dieser Absatz entspricht Art. 11. § 6 CIV. Es wurde nur der erste Teil des alten Abs. 8 aufgenommen. Die Pflicht, sich von der Richtigkeit zurückerhaltener Geldbeträge sofort zu überzeugen, sowie das Recht der Eisenbahn, später erhobene Einwände nicht zu berücksichtigen, entsprechen den allgemeinen Regeln des Geschäftsverkehrs. Siehe dazu die Erläuterungen zu § 35 Abs. 4.

(9) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 9.

Der alte § 15a wurde gestrichen. Sein Inhalt wurde in § 15 Abs. 1 aufgenommen.

Zu § 16: Fahrpreise

(1) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

Zu § 17: Platzreservierung

Dieser Paragraph entspricht Art. 14 § 1 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 17. In Anpassung an die CIV wurde der Begriff „Bestellung“ durch „Reservierung“ ersetzt.

Zu § 18: Platzkarten- und zulassungskartenpflichtige Züge

(1) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

Zu § 19: Einnehmen der Plätze

(1) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(3) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(4) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 4, letzter Satz. Die Verpflichtung der Eisenbahn, den Reisenden in der ersten Wagenklasse so lange zu befördern, bis ihm in der seinem Fahrausweis entsprechenden zweiten Wagenklasse ein freier Platz angewiesen werden kann, entfällt. Diese Regelung gab häufig Anlaß zu Schwierigkeiten (zB bei der Auswahl der Personen, denen ein Platz vorübergehend anzuweisen war, und bei der Aufforderung, den Platz der ersten Wagenklasse frei zu machen). Trotz des Entfalls dieser Verpflichtung wird die Eisenbahn im Tarif kundendienstliche Regelungen vorsehen, insbesondere für gebrechliche und sonstige schutzbedürftige Personen.

(5) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

(6) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6. Der Reisende kann keine Schadenersatzansprüche stellen, wohl aber Ansprüche auf Erstattung.

Zu § 20: Aufzahlung — Änderung des Beförderungsweges

Dieser Paragraph enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 20.

Zu § 21: Prüfen der Fahrausweise

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 12 § 1 CIV, zweiter Satz, und Art. 11 § 2 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 12 § 3 CIV. Die alten Abs. 2 und 3 wurden zusammengefaßt. Dadurch tritt materiell keine Änderung ein.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 12 § 3 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 12 § 4 CIV, erster Satz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

(5) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

Zu § 22: Bahnsteigsperrn

Dieser Paragraph ist neu. Er entspricht dem alten § 21 Abs. 7. Aus systematischen Gründen wurde dieser Absatz in einen Paragraphen umgewandelt.

Zu § 23: Versäumen der Abfahrt

(1) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1. Der Hinweis auf den Anspruch auf Erstattung wurde zur Klarstellung aufgenommen.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2. Da der Tarif nur mehr zwei Wagenklassen kennt und eine Unterschiedszahlung nur beim Übergang von der 2. in die 1. Wagenklasse anfallen kann, wurde die 1. Wagenklasse als solche zitiert.

Zu § 24: Verspätung und Ausfall des Zuges

(1) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 16 § 1 CIV. Der in lit. a aufgenommene Hinweis auf die §§ 29 und 42 dient der Klarstellung. Durch die Streichung der Detailbestimmungen über die Weiterbeförderung und deren Ersatz durch den Begriff „so rasch wie möglich“ tritt materiell keine Änderung ein.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 16 § 2 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(4) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

Der alte Abs. 4 wurde gestrichen. Es gibt für den ersatzweisen Weitertransport keine Beschränkungen mehr.

Zu § 25: Verhalten der Reisenden

(1) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 2. Künftig dürfen die genannten Geräte dann betrieben werden, wenn Mitreisende nicht gestört werden; ein grundsätzliches Betriebsverbot besteht nicht mehr.

Der alte Abs. 1 wurde aus systematischen Gründen in § 13 als neuer Abs. 3 aufgenommen.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(3) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

(4) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

(5) Dieser neue Absatz stellt klar, daß Ankündigungen, insbesondere das Anbringen oder Verteilen von Werbematerial, und das Anbieten und Verkaufen von Waren in Anlagen und Betriebsmitteln der Eisenbahn nur mit Zustimmung der Eisenbahn zulässig ist.

Zu § 26: Handgepäck

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 15 § 1 CIV. Moderne Reisezugwagen sehen auch andere Unterbringungsmöglichkeiten für Handgepäck als

über oder unter dem Sitzplatz vor, weshalb die Unterbringungsmöglichkeiten durch den Begriff „an den vorgesehenen Stellen“ definiert wurden.

Der alte Abs. 2 wurde als entbehrlich gestrichen.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 15 § 2 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(3) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 6. Nunmehr können auch Reisende, die Gegenstände nach Abs. 2 lit. b mitgenommen haben, von der Beförderung ausgeschlossen werden.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 15 § 4 CIV und dem alten Abs. 5. Die Einschränkung, daß Eisenbahnbedienstete nur dann als Zeugen herangezogen werden dürfen, wenn bahnfremde Zeugen nicht zur Verfügung stehen, wurde aus praktischen Erwägungen gestrichen.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 15 § 3 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

(6) Dieser Absatz entspricht Art. 15 § 5 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten Abs. 7.

(7) Dieser Absatz entspricht Art. 15 § 6 CIV und dem alten Abs. 8. Die Gründe für den Ausschluß der Haftung des Reisenden für Gegenstände und Tiere, die er in Personenwagen mitnimmt, wurden erweitert. Die Haftungsbefreiungsgründe „Verschulden eines Dritten“ und „Umstände, die der Reisende nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte“, wurden zusätzlich aufgenommen.

Zu § 27: Mitnahme lebender Tiere

(1) Dieser Absatz ersetzt die alten Abs. 1 bis 3. Durch die Auffassung des Abschnittes D „Lebende Tiere“ im Teil V und mit dem Ziel, Details dem Tarif vorzubehalten und im Gesetz nur die Grundsätze zu regeln, ist im Gesetz nur mehr normiert, daß die Eisenbahn entsprechende Tarifbestimmungen festzusetzen hat.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten Abs. 4 und § 29 Abs. 10.

(3) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

Zu § 28: Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften

Dieser Paragraph enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 28.

Zu § 29: Erstattung und Nachzahlung

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 25 § 1 CIV und regelt, daß der Inhaber des Fahrausweises der Anspruchsberechtigte im Sinne dieses Paragraphen ist. Dadurch entfällt der alte Abs. 4.

Die lit. b des alten Abs. 1 wurde zur Klarstellung ohne materielle Änderung in die neuen lit. b und c

geteilt. Das Gesetz geht nunmehr davon aus, daß nur zwei Wagenklassen angeboten werden.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 25 § 2 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2. Der Begriff „Verwaltungsrücklässe“ wurde durch den Begriff „Bearbeitungsgebühren“ ersetzt.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 25 § 4 CIV und enthält den überarbeiteten alten Abs. 3. Die Betragsgrenze, ab der zu erstatten oder nachzuzahlen ist, wird in den Tarif verwiesen und nach oben hin an die CIV gebunden.

(4) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

Der alte Abs. 4 wurde gestrichen, da er in den neuen Abs. 1 aufgenommen wurde.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 51 § 2 CIV und dem alten Abs. 6. In Anpassung an die CIV wurde festgesetzt, daß eine gerichtliche Geltendmachung nun auch gegen die Eisenbahn, zu deren Gunsten der Betrag erhoben wurde, geltend gemacht werden kann.

(6) Dieser Absatz entspricht Art. 25 § 3 CIV und dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 7.

(7) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 8.

(8) Dieser Absatz enthält den überarbeiteten alten Abs. 9. Die Regelung entspricht jener im § 76 Abs. 3.

Der alte Abs. 10 wurde gestrichen, da die Regelung des neuen § 27 Abs. 2 ausreicht.

Zu Teil III: Beförderung von Reisegepäck:

Nach dem geltenden § 38 Abs. 1 ist Reisegepäck grundsätzlich mit dem vom Reisenden benützten Zug zu befördern. Dieser Grundsatz ist aber nicht zwingend, da die Eisenbahn nach § 38 Abs. 2 bis 4 zu einer vom genannten Grundsatz abweichenden Vorgangsweise berechtigt ist. Von dieser Berechtigung hat die Eisenbahn im großen Umfang Gebrauch gemacht, weshalb schon heute die Beförderung von Reisegepäck mit dem vom Reisenden benützten Zug nicht mehr der Regelfall ist.

Der Reisende kennt daher nicht mehr den genauen Zeitpunkt der Ankunft des Reisegepäckes im Zielort.

Bei weiteren Rationalisierungsmaßnahmen durch die Eisenbahn wird die Zahl der Züge, die Reisegepäck befördern, noch weiter eingeschränkt werden.

Der Reisende ist an kurzen Reisezeiten mit wenigen Aufenthalten interessiert. Dem gegenüber steht die relativ geringe Zahl von aufgegebenem Gepäck.

Es war daher eine Neuregelung der Bestimmungen für die Beförderung von Reisegepäck nach folgenden Gesichtspunkten erforderlich:

- Reisegepäck wird grundsätzlich nicht mehr mit dem vom Reisenden benützten Zug befördert. Diese Beförderungsart kann zwar von der Eisenbahn im Tarif festgesetzt werden, der Regelfall ist aber eine getrennte Beförderung, um der Eisenbahn einen möglichst wirtschaftlichen Transport zu ermöglichen.
- Damit der Reisende künftig berechnen kann, wann er sein Reisegepäck aufgeben muß, damit es rechtzeitig im Bestimmungsbahnhof für ihn bereitliegt, wird eine Beförderungsfrist ähnlich der Lieferfrist für Frachtgut festgesetzt. Die Eisenbahn hat künftig Reisegepäck innerhalb dieser Frist zum Bestimmungsbahnhof zu befördern und dort zur Abnahme bereitzustellen. Die Detailregelungen werden im Tarif festgesetzt.

Durch diese Neugestaltung tritt aber für den Reisenden keine Schlechterstellung ein. Hingegen wird eine rechtlich eindeutige Regelung, die Ausnahmeregelungen nicht mehr vorsieht, und die Grundlage für kundenfreundliche Angebote (Haus-Haus-Gepäck, Vorausgepäck usw.) geschaffen.

Zu § 30: Zur Beförderung zugelassene Gegenstände

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 17 § 1 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 17 § 2 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2. Durch den Begriff „Begleitete Kraftfahrzeuge mit oder ohne Anhänger“ wird klargestellt, daß auch Gegenstände dieses Umfanges im Tarif als Reisegepäck zugelassen werden können.

(3) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

Der alte Abs. 4 wurde gestrichen, da lebende Tiere nach § 31 lit. d von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen sind.

Zu § 31: Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände

Durch die Schaffung einer Beförderungsfrist ist mit einer Verlängerung der Zeitspanne zu rechnen, in der sich das Reisegepäck im Gewahrsam der Eisenbahn befindet. Da lebende Tiere aber nicht längere Zeit ohne Betreuung bleiben können, ist ihre Beförderung als Reisegepäck nicht mehr möglich. Es wurde deshalb eine neue lit. d „lebende Tiere“ aufgenommen.

Künftig müssen Ausnahmen, durch die von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossene Gegenstände durch die Eisenbahn im Tarif zur Beförderung zugelassen werden, vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr genehmigt werden. Siehe hier auch die Erläuterungen zu § 56 Abs. 1.

Zu § 32: Zustand — Verpackung — Kennzeichnung

Die Umstellung in der Reihenfolge von § 32 und § 33 erfolgte in Anpassung an die CIV.

Die Haftungsbestimmungen zu den §§ 30 bis 32 wurden in Anpassung an die CIV in § 33 Abs. 1 aufgenommen. Der alte § 33 Abs. 2 wurde daher gestrichen.

(1) In diesen neuen Absatz wurde in Anlehnung an § 60 Abs. 2 die Verpflichtung des Absenders zur ordnungsgemäßen Verpackung aufgenommen.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 21 § 1 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 33 Abs. 1. Bringt die Eisenbahn einen entsprechenden Vermerk im Gepäckschein an, so informiert sie nach Möglichkeit darüber den Reisenden bei der Übergabe des Gepäckscheines. Das Fehlen eines entsprechenden Vermerkes hat eine Haftungsübernahme durch die Eisenbahn nicht zur Folge, da für Reisegepäck eine Deklarationspflicht des Inhalts nicht besteht.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 21 § 1 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 33 Abs. 3.

Zu § 33: Verantwortlichkeit des Reisenden — Prüfen durch die Eisenbahn — Frachtzuschlag

Die Überschrift wurde in Anpassung an die CIV geändert. Dieser Paragraph entspricht dem alten § 32. Die Umstellung von § 33 und § 32 in der Reihenfolge erfolgte in Anpassung an die CIV.

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 22 § 1 CIV und dem alten § 32 Abs. 1.

Die Haftungsregelung für Nichtbeachtung des neuen § 32 Abs. 3 wurde aufgenommen. Diese Anpassung an die CIV schließt eine Gesetzeslücke, da bisher nicht festgesetzt war, wer bei einer den Tarifbestimmungen nicht entsprechenden Kennzeichnung des Reisegepäckes haftet.

Dieser Absatz ersetzt weiters die Haftungsregelung des alten § 33 Abs. 2.

Die Haftungsbestimmungen zu den §§ 30 bis 32 sind somit in Anpassung an die CIV in diesem Absatz zusammengefaßt.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 22 § 2 CIV und dem alten § 32 Abs. 2.

Die Eisenbahn hat den Reisenden zum Prüfen nur beizuziehen, wenn er unverzüglich zu erreichen ist. Diese Einschränkung wurde durch die Neugestaltung der §§ 37 und 38 erforderlich. Durch diese Neugestaltung (das Reisegepäck muß nicht mehr mit dem vom Reisenden benützten Zug befördert werden) ist eine Beiziehung des Reisenden nicht immer möglich.

Die Einschränkung, daß Eisenbahnbedienstete nur bei Nichtvorhandensein von bahnfremden Personen als Zeugen herangezogen werden dürfen, wurde gestrichen.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 22 § 3 CIV, 2. Satz, und dem alten § 32 Abs. 3. In Anpassung an die CIV wurde die Möglichkeit, einen Frachtschlag zu erheben, auch auf die Fälle ausgedehnt, in denen der § 30 verletzt wurde.

Zu § 34: Abfertigung

Die Überschrift „Aufgabe“ wurde in Anpassung an Art. 19 CIV in „Abfertigung“ geändert.

(1) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2 und regelt die Dienststunden für die Annahme von Reisegepäck zur Beförderung. Eine Aussage über die Beförderungspflicht erfolgt hier nicht.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 19 § 1 CIV, 1. Absatz, und Art. 19 § 3 CIV.

Der Begriff „und über den Beförderungsweg des Reisenden“ wurde gestrichen. Der Reisende hat keinen Einfluß mehr auf den Beförderungsweg des Reisegepäcks. Der Begriff „gültig“ wurde durch „lautend“ ersetzt. Damit kann der Reisende Reisegepäck schon vor Beginn der Gültigkeit des Fahrausweises aufgeben.

(4) Die den Beförderungsweg betreffenden Normierungen des alten Abs. 4 wurden gestrichen. Siehe dazu die Erläuterungen zu Teil III.

(5) Dieser Absatz entspricht den alten Abs. 6 und 7. Im Hinblick auf die Tarifierung des Reisegepäcks (die Gepäckfracht wird nicht nach der Masse, sondern pro Stück berechnet) ist das Feststellen der Masse für die Frachtberechnung nicht mehr notwendig. Um die Abfertigung zu beschleunigen, wird daher auf das Feststellen der Masse verzichtet.

Ist jedoch das Feststellen der Masse zB aus Gründen der Zollbehandlung erforderlich oder setzt die Eisenbahn aus tarifarischen Gründen Einheitsmassen fest, so sind die näheren Bestimmungen dazu im Tarif festzusetzen.

Der alte Abs. 5 wurde gestrichen, da die Beförderung von Reisegepäck neu gestaltet wurde. Siehe dazu die Erläuterungen zu Teil III.

(6) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 8.

Zu § 35: Gepäckschein

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 20 § 1 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Unverändert.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 20 § 4 CIV. Die Angabe des Beförderungsweges (alte lit. c) und des Zuges, zu dem das Reisegepäck aufgegeben worden ist (alte lit. e), entfällt im Hinblick auf die Neugestaltung der Beförderung von Reisegepäck. Siehe dazu die Erläuterung zu Teil III.

Die Angabe der Masse der Gepäckstücke (alte lit. g) entfällt im Hinblick auf den Wegfall der Verpflichtung der Eisenbahn, die Masse des Reisegepäcks unentgeltlich festzustellen. Siehe dazu die Erläuterungen zu § 34 Abs. 5.

Die Angabe der Zahl der Fahrausweise (alte lit. f) entfällt, da die Zahl und die Masse der Gepäckstücke pro Reisenden nicht beschränkt sind.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 20 § 5 CIV. Es wurde nur der erste Teil des alten Abs. 4 aufgenommen. Die Pflicht, sich von der Richtigkeit zurückerhaltener Geldbeträge sofort zu überzeugen, sowie das Recht der Eisenbahn, später erhobene Einwände nicht zu berücksichtigen, entsprechen den allgemeinen Regeln des Geschäftsverkehrs und entfallen daher wie im § 15 Abs. 8. Siehe dazu die Erläuterungen zu § 15 Abs. 8.

Zu § 36: Zahlung der Kosten

Dieser Paragraph entspricht Art. 19 § 4 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 36. Auf die Erhebung einer Nebengebühr wird verzichtet.

Zu § 37: Beförderungsfrist

Dieser Paragraph ist neu. Die CIV enthält keine ähnliche Bestimmung. Siehe dazu die Erläuterungen zu Teil III.

(1) Die Beförderungsfrist ist nicht entfernungsabhängig. Sie beginnt mit der Annahme des Reisegepäcks. Eine Abfertigungsfrist ist nicht vorgesehen. Ein Ruhen der Beförderungsfrist über das Wochenende ist ebenfalls nicht vorgesehen.

Die Eisenbahn kann die Beförderungsfrist für Reisegepäck kürzen; das wird sie insbesondere dann tun, wenn sie nach § 38 Abs. 1 die Vorschreibung eines bestimmten Zuges im Tarif zuläßt.

(2) Auf Grund der kurzen Beförderungsfrist kann die Festsetzung von Zuschlagsfristen erforderlich werden, wenn auf Grund schwächeren Aufkommens oder organisatorischer Maßnahmen eine tägliche Bedienung kaufmännisch nicht vertretbar ist. Erst diese Zuschlagsfristen ermöglichen es, die kurze Beförderungsfrist von 24 Stunden vorzusehen. Die Eingrenzung auf „bestimmte“ Relationen in der Z 2 der lit. b drückt aus, daß die Eisenbahn diese Zuschlagsfristen nur in begründeten Fällen in Anspruch nehmen darf.

(3) Bei den in diesem Absatz angeführten Gründen für eine Verlängerung der Lieferfrist darf ein Verschulden der Eisenbahn nicht vorliegen. Die Aufzählung ist taxativ.

(4) Dieser Absatz dient der Beweisführung.

(5) Die Frist, bis zu der das Reisegepäck nach Beginn der Dienststunden abzuliefern ist, würde auf eine Stunde begrenzt.

(6) Die Neufassung berücksichtigt für die Wahrung der Beförderungsfrist den vorgesehenen Haus-Haus-Gepäckdienst. Vergleiche § 83 Abs. 11.

Zu § 38: Angabe bestimmter Züge

Der alte § 38 wurde neu gestaltet. Siehe dazu die Erläuterungen zu Teil III.

Grundsätzlich wird Reisegepäck getrennt vom Reisenden befördert. Dieser Paragraph ermächtigt die Eisenbahn, aus kaufmännischen Gründen Tarifbestimmungen festzusetzen, nach denen Reisegepäck zB mit dem vom Reisenden benützten Zug befördert werden kann.

Dazu kann die Eisenbahn auch Bestimmungen festsetzen, die von diesem Gesetz abweichen. Dem Reisenden muß aber die Möglichkeit gewahrt bleiben, das Reisegepäck im voraus aufzugeben.

Vergleiche hier auch die Erläuterungen zu § 64.

Zu § 39: Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften

Dieser Paragraph entspricht Art. 24 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 39.

Zu § 40: Ablieferung

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 23 § 1 und § 4 CIV. Zur Vereinfachung des Textes in Teil III wurde der Begriff des „Berechtigten“ eingeführt. Dieser Begriff wird in Abs. 1 definiert. Der Begriff „Berechtigter“ umfaßt sowohl den Inhaber des Gepäckscheins wie auch denjenigen, der seine Berechtigung in anderer Weise glaubhaft macht.

Dadurch konnte der alte Abs. 10 gestrichen werden.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 23 § 2 CIV. Der Hinweis auf das Hinterstellen lebender Tiere wurde gestrichen, da lebende Tiere nach § 31 lit. d von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen sind.

(3) Durch den Entfall des zweiten Halbsatzes des alten Abs. 3 tritt materiell keine Änderung ein. Die Eisenbahn muß auch ohne Normierung Vorsorge für den Fall treffen, daß der Reisende sein Reisegepäck nicht abnimmt.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 23 § 7 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

Der alte Abs. 4 wurde gestrichen. Durch die Schaffung einer Beförderungsfrist hat die Eisenbahn Reisegepäck erst mit Ablauf der Beförderungsfrist abzuliefern. Damit ergibt sich auch der

Zeitpunkt, ab dem der Reisende Anspruch auf die Ablieferung des Reisegepäcks hat.

(5) Dieser Absatz enthält die alten Abs. 8 und 9.

Der alte Abs. 5 wurde gestrichen. Auf Grund der Neugestaltung der Beförderung von Reisegepäck entfällt auch eine Unterwegsablieferung des Reisegepäcks. Auf Grund der bisherigen Beförderungsform des Reisegepäcks unter weitgehender Ausnutzung der Ausnahmeregelungen des alten § 38 war eine solche Unterwegsablieferung auch jetzt nicht mehr möglich. Es tritt daher für den Reisenden keine Schlechterstellung ein.

(6) Dieser Absatz entspricht Art. 23 § 6 CIV und dem alten Abs. 11. Durch die Schaffung einer Beförderungsfrist konnte die Definition der verspäteten Ablieferung entfallen.

Der alte Abs. 6 ist im neuen Abs. 4 wiedergegeben.

Wird das Reisegepäck erst nach Ablauf der Beförderungsfrist abgeliefert, so liegt eine Überschreitung der Beförderungsfrist vor.

Die verspätete Ablieferung wird nicht mehr im Gepäckschein bestätigt, sondern formlos bescheinigt.

(7) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 12. Der zweite Satz des alten Abs. 12 wurde gestrichen. Der Berechtigte ist zur Beschreibung des Reisegepäcks unter Umständen nicht in der Lage (wenn er als Beauftragter das Reisegepäck abholt). Es liegt im Interesse des Berechtigten, zur Auffindung des Reisegepäcks beizutragen.

Der alte Abs. 7 wurde gestrichen. Der neue § 34 Abs. 5 bestimmt, daß die Eisenbahn die Masse nicht mehr feststellen muß; sie kann aber über das Feststellen der Masse Tarifbestimmungen festsetzen. Es ist daher auch bei Sendungen, die unter Vorbehalt der Erhebung der Kosten im Bestimmungsbahnhof angenommen wurden, das Feststellen der Masse im Bestimmungsbahnhof nicht erforderlich. Nach § 34 Abs. 2 kann die Eisenbahn jedoch Tarifbestimmungen über das Feststellen der Masse im Bestimmungsbahnhof festsetzen.

Zu § 41: Verzögerung der Abnahme

(1) Durch die Schaffung einer Beförderungsfrist beginnt die Abnahmefrist mit dem Ende der Beförderungsfrist zu laufen. Der letzte Satz des alten Abs. 1 wurde gestrichen, da lebende Tiere nach § 31 lit. d von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen sind.

(2) Zur Vereinfachung des Verwaltungsaufwands wurde die Verpflichtung der Eisenbahn, zu prüfen, ob eine Versteigerung möglich ist, gestrichen; es genügt der bestmögliche Verkauf.

(3) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

436 der Beilagen

45

(4) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

(5) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

Zu § 42: Erstattung und Nachzahlung

Da die Bestimmungen über Erstattung und Nachzahlung im Gepäckverkehr mit den Bestimmungen im Personenverkehr übereinstimmen, wurde der Text des alten § 42 durch einen Hinweis auf § 29 ersetzt. Dadurch tritt materiell keine Änderung ein.

Zu § 43: Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung

Unverändert.

Zu § 44: Umfang der Haftung — Beweislast

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 35 § 1 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 35 § 2 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 35 § 3 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 36 § 1 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

Der alte Abs. 4 wurde gestrichen, da er denselben Gegenstand normierte wie der zweite Satz des alten Abs. 7, der im neuen Abs. 5 weiterhin wiedergegeben wird.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 36 § 2 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 7.

Der alte Abs. 5 wurde als entbehrlich gestrichen, da das EBG eine *lex specialis* zum Handelsgesetzbuch ist, in dem das Lagergeschäft geregelt ist.

Zu § 45: Vermutung für den Verlust

Die Überschrift wurde in Anpassung an die CIV geändert.

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 37 § 1 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1. Die Frist beginnt mit Ablauf der Beförderungsfrist zu laufen.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 37 § 2 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 37 § 3 CIV und enthält den überarbeiteten alten Abs. 3. Gefundenes Reisegepäck wird dem Reisenden kostenpflichtig zugesendet; hingegen muß der Reisende die Erstattung nicht zurückzahlen.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 37 § 4 CIV und enthält den überarbeiteten alten Abs. 4. Gefundenes Reisegepäck wird nicht wie nicht abgenommenes Reisegepäck behandelt, sondern die Eisenbahn

erwirbt das Eigentum daran. Dies ist vertretbar, weil der Reisende bereits eine Entschädigung für den Verlust des Reisegepäcks erhalten hat und unnötige Lagerkosten vermieden werden.

Dadurch werden auch unnötige Lagerkosten vermieden.

Zu § 46: Entschädigung bei Verlust und Beschädigung

Die Überschrift wurde in Anpassung an die CIV geändert.

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 38 § 1 CIV, erster Satz, und enthält den ersten Teil des ersten Satzes des alten Abs. 1.

Der zweite Teil des ersten Satzes (...; diese Beträge dürfen ...) und der zweite Satz des alten Abs. 1 wurden aus systematischen Gründen und zur besseren Übersichtlichkeit in den neuen Abs. 2 aufgenommen.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten zweiten Teil des ersten Satzes und den zweiten Satz des alten Abs. 1.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 39 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

Zu § 47: Entschädigung bei verspäteter Ablieferung

Die Überschrift wurde in Anpassung an die CIV geändert.

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 40 § 1 lit. b CIV. Der Hinweis auf die Berechnungsart für die zu leistende Entschädigung wurde jedoch nicht aufgenommen. Es ist eine Entschädigung in der Höhe der Gepäckfracht zu leisten.

(2) Wegen der Geringfügigkeit der Beträge sowie aus kundendienstlichen und Vereinfachungsgründen wird bei nachgewiesenem Schaden eine Entschädigung in der Höhe der sechsfachen Gepäckfracht geleistet.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 40 § 2 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

Der alte Abs. 3 wurde gestrichen, da die Entschädigung bei verspäteter Ablieferung begleiteter Kraftfahrzeuge in den neuen § 48 aufgenommen wurde.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 40 § 3 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 40 § 4 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

(6) Dieser Absatz entspricht Art. 40 § 5 CIV und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 7.

Zu § 48: Entschädigung und Erstattung bei begleiteten Kraftfahrzeugen

Dieser Paragraph entspricht dem neuen Art. 41 CIV. Der alte § 47 Abs. 3 wurde hier aufgenommen. Beispiele für begleitete Kraftfahrzeuge sind Autos im Reisezug und der Tauerndurchschleuseverkehr.

Diese Bestimmung setzt fest:

1. Bei nachgewiesenem Schaden infolge verspäteter Verladung oder verspäteter Ablieferung eines Fahrzeuges hat die Eisenbahn eine Entschädigung bis zur Höhe des Beförderungspreises für das Fahrzeug zu leisten.
2. Ergibt sich bei der Verladung eine Verspätung und verzichtet der Berechtigte deshalb auf die Ausführung des Beförderungsvertrags, so wird ihm der Beförderungspreis für das Fahrzeug und für die Reisenden erstattet; bei nachgewiesenem Schaden kann der Berechtigte außerdem eine Entschädigung bis zur Höhe des Beförderungspreises für das Fahrzeug verlangen.
3. Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Fahrzeuges hat die Eisenbahn den nachgewiesenen Schaden zu ersetzen. Der Berechnung der Entschädigung ist der Zeitwert des Fahrzeuges zugrunde zu legen.
4. Die Eisenbahn haftet nicht für Schäden an Gegenständen, die auf dem Fahrzeug belassen wurden; hinsichtlich der im Fahrzeug belassenen Gegenstände haftet die Eisenbahn nur für Schäden, die auf ihr Verschulden zurückzuführen sind.

Zu § 49: Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit

Dieser Paragraph enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 49.

Zu § 50: Weitere Bestimmungen über Haftung und Entschädigung

Dieser Paragraph wurde stilistisch überarbeitet.

Zu Teil IV: Gepäckträger — Aufbewahrung von Gepäck

Der alte § 50a wurde gestrichen, da das Abholen und Zuführen von Reisegepäck in den § 4 Abs. 6 und Abs. 7 aufgenommen wurde.

Der Teil IV enthält nur mehr Bestimmungen über Gepäckträger und die Aufbewahrung von Gepäck.

Zu § 51: Gepäckträgerdienst

Dieser Paragraph wurde aus systematischen Gründen neu gegliedert und inhaltlich teilweise geändert.

(1) Der erste Satz entspricht dem ersten Satz des alten Abs. 1. Der Nebensatz „in denen sie es für notwendig erachtet“ wurde jedoch als unbestimmter Gesetzesbegriff gestrichen.

Der zweite Satz entspricht dem alten Abs. 3; die Bestimmung über den Ort der Anbringung der Tarife wurde gestrichen. Die Eisenbahn wird diese Tarife an den für die Kunden günstigsten Stellen anbringen.

Der dritte Satz entspricht dem ersten Satz des alten Abs. 2, der stilistisch überarbeitet wurde.

(2) Dieser Absatz entspricht einem Teil des zweiten Satzes des alten Abs. 2; der Gepäckträger hat die Übernahme zu bescheinigen.

(3) Dieser Absatz entspricht dem überarbeiteten alten Abs. 5. Die Berechtigung der Auflagernahme wurde zur Verpflichtung.

(4) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

Zu § 52: Aufbewahrung von Gepäck

Dieser Paragraph wurde aus systematischen Gründen neu gegliedert.

(1) Der Nebensatz des alten Abs. 1 „in denen sie es für notwendig erachtet“ wurde als unbestimmter Gesetzesbegriff gestrichen.

(2) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(3) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4. Bringt die Eisenbahn einen entsprechenden Vermerk im Aufbewahrungsschein an, so informiert sie nach Möglichkeit darüber den Hinterleger bei der Übergabe des Aufbewahrungsscheins.

(4) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 7.

(5) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 8.

(6) Dieser Absatz entspricht dem überarbeiteten alten Abs. 2.

(7) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

(8) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

Zu Teil V: Beförderung von Gütern

Die Abschnitte „B. Expresgut“, „C. Leichen“, „D. Lebende Tiere“ wurden aufgelöst, wodurch sich eine Unterteilung des Abschnittes V erübrigt.

Dies räumt der Eisenbahn größere Freiheit in der Tarif- und Angebotsgestaltung ein.

Durch Aufnahme des Ausdrucks „als Expresgut“ in den neuen § 53 Abs. 2 sowie durch Auf-

nahme der „Leichen und Lebende Tiere“ in § 56 Abs. 1 lit. c wurden die gesetzlichen Voraussetzungen für Tarifbestimmungen geschaffen.

Die Bestimmungen über die Beförderung lebender Tiere wurden 1977 aus dem Bundesgesetz herausgenommen und als Tarifbestimmungen in die Anlage 5 zum ÖGT I aufgenommen. Für die Beförderung von Leichen wird nun eine ähnliche Vorgehensweise eingeschlagen. Die Auflassung der Abschnitte C und D stellt überdies eine Anpassung an die CIM her, die diese beiden Güter zu den bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gütern zählt.

Zu § 53: Allgemeine Bestimmungen

Die Überschrift zu diesem Paragraphen wurde im Hinblick auf die Neugestaltung der Abs. 2 und 3 geändert. Die Verpflichtung zu einer durchgehenden Beförderung bleibt nach Maßgabe des Abs. 1 unberührt.

(1) Die Verpflichtung zur durchgehenden Beförderung besteht nur mehr für Wagenladungen.

(2) Dieser Absatz ist neu. Er sagt aus, daß Stückgut, sofern es zur Beförderung angenommen wird, grundsätzlich auf Grund dieses Gesetzes befördert wird. Es wird weiters festgesetzt, daß die Eisenbahn nach § 2 Abs. 2 bei Stückgut ohne Genehmigung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr abweichende Beförderungsbedingungen festsetzen kann. Unberührt bleibt jedoch § 22 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes 1957 (siehe die Erläuterungen zu § 2).

Weiters bildet dieser Absatz nun auch die Rechtsgrundlage für Expressgut (Expressgutwagenladungen und Expressstückgut). Für Expressgut gilt so wie für Stückgut grundsätzlich das EBG, sofern die Eisenbahn im Tarif nichts anderes festgesetzt hat.

(3) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 2 und enthält eine neue Definition des Begriffes „Bahnhof im Güterverkehr“, wodurch der bisher undefinierte Begriff „Güternebenstelle“ entfallen konnte.

Zu § 54: Dienststunden

(1) Dieser Absatz enthält den überarbeiteten alten Abs. 1. Die neue Fassung sieht die Berücksichtigung der kaufmännischen, betrieblichen und örtlichen Umstände bei der Festsetzung und eine sechstägige Frist für Änderungen vor.

(2) Die Berechtigung zur Einhebung einer Nebengebühr bei Annahme oder Ablieferung der Güter außerhalb der Dienststunden wurde gestrichen und durch das Recht der Eisenbahn, die ihr daraus entstandenen Kosten zu erheben, ersetzt. Die Eisenbahn hat auf Verlangen die voraussichtlichen Kosten bekanntzugeben.

Zu § 55: Von der Beförderung ausgeschlossene Güter

Dieser Paragraph entspricht Art. 4 CIM sowie dem alten § 55 und wurde gegenüber diesem stilistisch überarbeitet.

Zu § 56: Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter

Dieser Absatz entspricht Art. 5 CIM sowie den alten Abs. 1 und 2. Detailregelungen, wie die Bestimmungen über die Beförderung von Lokomotiven, Tendern und Triebwagen werden im Tarif festzusetzen sein.

Neu aufgenommen wurden in die lit. c „Leichen“ und „Lebende Tiere“ in Übereinstimmung mit Art. 5 CIM. Siehe dazu die Erläuterungen zu Teil V.

Die in der alten lit. c enthaltene Bestimmung, daß die besonderen Bedingungen von der EVO abweichen können, wurde als entbehrlich gestrichen; siehe dazu die Erläuterungen zu § 1 Abs. 2.

Künftig müssen Ausnahmen nach lit. a und b, durch die von der Beförderung ausgeschlossene Güter zur Beförderung zugelassen werden oder bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter unter leichteren Bedingungen befördert werden, vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr genehmigt werden. Inwieweit in diesem Genehmigungsverfahren die Befassung anderer Behörden geboten ist — wie für Güter der Klasse 2 (verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase) nach den Vorschriften für das Dampfkesselwesen —, richtet sich nach den einschlägigen Bestimmungen. Für diese Genehmigungen gilt § 2 Abs. 3.

Zu § 57: Frachtbrief

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 12 § 1 CIM sowie dem alten Abs. 1. Durch die Übernahme des Ausdrucks „ordnungsgemäß ausgefüllt“ konnte der alte Abs. 6 entfallen. Detailregelungen über das Ausfüllen des Frachtbriefes werden in den Tarif aufgenommen.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 12 § 1 CIM, 2. und 3. Satz, sowie dem alten Abs. 7. Die Ausnahmeregelung des alten Abs. 7 wurde im neuen Abs. 3 aufgenommen.

Der alte Abs. 2 ist im neuen Abs. 4 wiedergegeben.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 12 § 1 CIM, 4. Satz, sowie dem letzten Satz des alten Abs. 7. Er geht jedoch inhaltlich über die genannten Stellen hinaus, da er auch Abweichungen von der Regel des Abs. 1 gestattet.

Diese Änderung steht im Einklang mit Art. 8 § 4 CIM, wo der Begriff aufscheint: „Sendungen, die

auf Grund von Belegen der automatischen Datenverarbeitung befördert werden“. Es scheint angezeigt, der voraussehbaren Entwicklung auf dem Gebiet der automatischen Datenübermittlung Rechnung zu tragen. Wahrscheinlich wird in Zukunft das Beförderungspapier nicht mehr notwendigerweise vom Versandbahnhof einer Sendung an den Bestimmungsbahnhof übermittelt; die Angaben über die Beförderung werden im Versandbahnhof registriert und über ein Computernetz dem Bestimmungsbahnhof zugeleitet werden.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 12 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(5) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 3. Der Ausdruck „aus dem Kontrollstempel muß ersichtlich sein, welche Eisenbahn die Kontrolle vorgenommen hat“ wurde als entbehrlich gestrichen.

(6) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 4. Der Begriff „Güterabfertigungsstellen“ wurde in Anpassung an die Praxis in „Besetzte Bahnhöfe“ geändert.

(7) Dieser Absatz entspricht Art. 12 § 2 CIM 3. Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

Der alte Abs. 8 wurde in Übereinstimmung mit der CIM gestrichen, welche die Bestimmungen des alten Art. 6 § 9 nicht mehr übernommen hat. Diese Bestimmungen sind in den Tarif aufzunehmen.

Zu § 58: Angaben im Frachtbrief

(1) Dieser Absatz ersetzt die alten Abs. 1 bis 4. Es wurde abweichend von der CIM (Art. 13 § 1) im EBG-Verkehr der Eisenbahn das Recht eingeräumt, die Bestimmungen über das Ausfüllen des Frachtbriefes im Tarif selbst festzusetzen.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 13 § 3 CIM und dem alten Abs. 6. Der Haftungsausschluß ist nunmehr im Abs. 3 enthalten.

(3) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 5. Er enthält auch den Haftungsausschluß des alten Abs. 6.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 13 § 4 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 7.

Zu § 59: Haftung für die Angaben im Frachtbrief

Dieser Paragraph entspricht Art. 18 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 59.

Zu § 60: Zustand — Verpackung

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 19 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 19 § 2 CIM, 1. Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 19 § 3 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(4) Dieser Absatz wurde stilistisch überarbeitet.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 19 § 4 CIM sowie dem alten Abs. 6. Statt des Begriffes „diesbezügliche Angaben“ wurde zur Klarstellung der Hinweis „nach Abs. 3“ aufgenommen.

Der alte Abs. 5 wurde gestrichen. Die Eisenbahn kann im Tarif Verpackungsvorschriften aufnehmen.

(6) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 7.

Der alte Abs. 8 wurde gestrichen. Bestimmungen über die Kennzeichnung können in den Stückgut-tarifen aufgenommen werden.

Zu § 61: Offene und gedeckte Wagen

Die Abs. 1, 2 und 4 des alten § 61 wurden überarbeitet und zu zwei neuen Absätzen zusammengefaßt. Nach Abs. 2 lit. c kann der Absender im Frachtbrief von den Tarifbestimmungen nicht abweichen.

Zu § 62: Wagenbestellung

Dieser Paragraph wurde stilistisch überarbeitet.

Zu § 63: Auflieferung

Die Überschrift wurde auf „Auflieferung“ reduziert. Auch § 90 spricht in seiner Überschrift nicht von Fristen. Unter Auflieferung sind die Vorbereitungshandlungen des Absenders zum Abschluß des Frachtvertrags, wie Zuführen und Verladen, zu verstehen.

(1) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) bis (5) Diese Absätze geben in neuer Form den Inhalt der alten Abs. 2, 3 und 6 wieder.

Statt der „Aufgabefrist“ und der „Verladedfrist“ wurde neu eine „Auflieferungsfrist“ festgesetzt. Aus systematischen Gründen wurden die Bestimmungen über den Beginn, das Ruhen und die Wahrung der Auflieferungsfrist jeweils in einem eigenen Absatz festgesetzt. Die Auflagernahme erst 96 Stunden nach Ablauf der Auflieferungsfrist ist nun auch bei Verladung durch die Eisenbahn vorgesehen.

Der erste Satz des alten Abs. 2 wurde als entbehrlich gestrichen. Ebenso entfällt der zweite Satzteil des ersten Satzes des alten Abs. 3.

Im einzelnen entsprechen die neuen Bestimmungen den alten Regelungen wie folgt:

(2) entspricht: Abs. 2, 2. Satz, 1. Satzteil, sowie Abs. 3, 1. Satz, 1. Satzteil;

(3) entspricht: lit. a dem Abs. 3, 1. Satz, 2. Satzteil; lit. b dem Abs. 2, 2. Satz, 2. Satzteil;

(4) entspricht: Abs. 2, 3. und 4. Satz, sowie Abs. 3, 2. und 3. Satz;

(5) entspricht: Abs. 2, 5. Satz, sowie Abs. 3, 4. Satz, und Abs. 6.

(6) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

(7) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

(8) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 7.

Zu § 64: Abholen

Dieser Paragraph enthält den überarbeiteten alten Abs. 2. Statt des Rechts, Bedingungen mit dem Absender zu vereinbaren, kann die Eisenbahn nun im Tarif Bestimmungen festsetzen.

Diese Bestimmungen können das Erfordernis einer Vereinbarung weiterhin vorsehen; es kann aber auch der Tarif das Abholen ohne gesonderte Vereinbarung gestatten. Durch den Abschluß des Frachtvertrags sind damit auch die von der Eisenbahn angebotenen Bestimmungen anerkannt.

Grundsätzlich soll für die gesamte Beförderung ein einheitliches Transportrecht gelten. Zur Berücksichtigung der Besonderheiten beim Abholen und Zustellen können einzelne Bestimmungen jedoch vom EBG abweichen.

Diese Neuerung dient der Vereinfachung des kombinierten Verkehrs.

Der alte Abs. 1 wurde durch den neuen § 4 Abs. 6 und 7 entbehrlich.

(1) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 2. Statt des Rechtes, Bedingungen mit dem Absender zu vereinbaren, kann die Eisenbahn nun im Tarif Bestimmungen festsetzen.

Diese Bestimmungen können das Erfordernis einer Vereinbarung weiterhin vorsehen; es kann aber auch ein Tarif erarbeitet werden, der das Abholen ohne gesonderte Vereinbarung gestattet, sodaß der Abschluß des Frachtvertrags gleichzeitig auch die Anerkennung der von der Eisenbahn angebotenen Bestimmungen darstellt.

Diese Neuerung dient der Vereinfachung des kombinierten Verkehrs.

(2) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 1. Im Zusammenhang mit der Reorganisation des Stückgutverkehrs (§ 3 Abs. 1, § 53 Abs. 2 und 3, § 89 usw.) wird auch hier nur noch normiert, daß die Eisenbahn abholen kann. Die Detailregelungen bleiben dem Tarif vorbehalten. Unbeeinflusst bleiben — wie eingangs zu § 64 gesagt — Rechtsvor-

schriften, welche die Berechtigung der Eisenbahn zur Beförderung regeln.

Zu § 65: Vorläufiges Verwahren

(1) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1. Durch den Wegfall des 3. und 4. Satzes tritt keine materielle Änderung ein. Der 3. Satz ist entbehrlich, weil das Lagergeschäft im Handelsgesetzbuch geregelt ist, der 4. Satz, weil nach Wegfall des Hindernisses der § 3 Abs. 1 wirksam wird.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

Zu § 66: Verladen

(1) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

In anderen Rechtsvorschriften, wie in der Dampfkesselverordnung, vorgesehene Verladebestimmungen bleiben unberührt.

Der alte Abs. 2 wurde gestrichen, da das Recht, abweichende Vereinbarungen zu treffen, durch den Abs. 1 gedeckt ist. Die Eisenbahn kann nämlich in ihrem Tarif die Möglichkeit zum Abschluß von Einzelvereinbarungen vorsehen. In solchen Einzelvereinbarungen können die Besonderheiten von konkreten Fällen besser berücksichtigt werden.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 20 § 2 CIM, 2. Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 20 § 3 CIM, 1. und 3. Satz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

(5) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6. Der 4. bis 7. Satz des alten Abs. 6 wurde durch den Verweis auf die §§ 81 und 82 ersetzt, da das Überschreiten der Lastgrenze für den abgeladenen Teil ein Beförderungshindernis darstellt und daher die Bestimmungen über Beförderungshindernisse einzuhalten sind.

(6) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 7.

(7) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 8.

(8) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 9.

(9) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 10.

(10) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 13.

Die alten Abs. 11 und 12 wurden als entbehrlich gestrichen, da die Eisenbahn alle zur Durchführung

der Beförderung notwendigen Nebenleistungen erbringen kann.

Zu § 67: Prüfen durch die Eisenbahn

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 21 § 1 und 3 CIM und enthält die stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1 und 3. Der 1. Satz entspricht dem alten Abs. 1. Der Vermerk „sie ist nicht berechtigt, hiefür eine Nebengebühr einzuheben“ kann entfallen im Hinblick auf den neuen 3. Satz, der aus dem alten Abs. 3 stammt und festsetzt, wann die Eisenbahn Beträge erheben kann. Der 2. und 3. Satz entsprechen dem alten Abs. 3.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 21 §§ 2 CIM. Der letzte Satz des alten Abs. 2 wurde gestrichen. Die Eisenbahn kann nun ohne Einschränkung prüfen, was insbesondere bei der Beförderung gefährlicher Güter von Bedeutung ist. Die Einschränkung, daß Eisenbahnbedienstete nur dann als Zeugen herangezogen werden dürfen, wenn bahnfremde Zeugen nicht zur Verfügung stehen, wurde aus praktischen Erwägungen gestrichen.

Der alte Abs. 4 wurde gestrichen, da er nicht den Usancen zwischen Geschäftspartnern entspricht.

Zu § 68: Feststellen der Masse und der Zahl der Stücke im Versandbahnhof

(1) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 2 mit der Einschränkung auf Wagenladungen.

Der alte Abs. 1 wurde gestrichen. Die Feststellung der Masse bei Stückgut regelt die Eisenbahn im Tarif.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(3) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

(4) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 22 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 7.

(6) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 9, 1. Satz, mit der Einschränkung auf Wagenladungen.

Der alte Abs. 6 wurde gestrichen, da die Art und Weise des Feststellens der Masse in den Eichvorschriften normiert ist.

(7) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 9, 2. Satz.

(8) Dieser Absatz enthält die stilistisch überarbeiteten alten Abs. 10 und 12.

Der alte Abs. 8 wurde gestrichen. Die Feststellung der Stückzahl bei Stückgut regelt die Eisenbahn im Tarif.

(9) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 11.

(10) Dieser Absatz entspricht Art. 22 § 1 CIM, 2. Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 13.

Zu § 69: Abschluß des Frachtvertrags

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 11 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1, 1. und 2. Satz (2. Satzteil). Statt des Aufdruckes des Tagesstempels kann künftig auch ein maschineller Buchungsvermerk in den Frachtbrief eingedruckt werden.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 11 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1, 2. (1. Satzteil) und 3. Satz.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 11 § 3 CIM sowie dem alten Abs. 2. Neu ist die Möglichkeit des Anbringens des maschinellen Buchungsvermerks statt des Aufdruckes des Tagesstempels sowie die Wendung „für Abschluß und Inhalt“, die zur Klärstellung in Anpassung an die CIM aufgenommen wurde.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 11 § 4 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3. Die in die CIM neu aufgenommene Bestimmung „Dies ist insbesondere der Fall, wenn der Wagen dem Empfänger mit unversehrten Originalverschlüssen übergeben wird“ wurde wegen materieller Unerheblichkeit in das EBG nicht übernommen. Unversehrte Plomben schließen selbstverständlich einen Gegenbeweis nicht aus, haben aber ohne Gegenbeweis erhöhte Beweiswirkung.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 11 § 5 CIM sowie dem alten Abs. 4. In diesem Absatz wurde ebenfalls neu auf die Möglichkeit Bedacht genommen, daß statt des Aufdruckes eines Tagesstempels ein maschineller Buchungsvermerk eingedruckt wird.

(6) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 5. In diesem Absatz ist neu vorgesehen, daß die Eisenbahn auch besondere Bestimmungen über die Annahme im Tarif festsetzen kann.

Dies entspricht den Neuregelungen in den §§ 57 Abs. 3 und 58 Abs. 1. Für eine moderne, kundenfreundliche Abfertigung (insbesondere im Hinblick auf künftige Möglichkeiten bei der elektronischen Datenverarbeitung und -übermittlung) kann die Eisenbahn im Tarif auch andere oder zusätzliche Regelungen für die Annahme des Gutes und den Abschluß des Frachtvertrags festsetzen.

Zu § 70: Frachtzuschläge

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 24 § 1 CIM, 1. Absatz, dem alten Abs. 1 mit Ausnahme des 2. Satzes der alten lit. b, der im Abs. 2 aufgenommen wurde, und dem alten Abs. 3. Die neue lit. b

entspricht der alten lit. c; die neue lit. c entspricht der alten lit. b. Die Unterteilung der lit. b in zwei Ziffern dient nur der Klarstellung.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 24 § 1 CIM, 2. Absatz, sowie dem 2. Satz der lit. b des alten Abs. 1. Dadurch ergibt sich insofern eine Neuerung, als die anteilige Frachtberechnung bei verschieden tarifierten Gütern nunmehr auch bei Frachtzuschlägen, die wegen Verstößen nach lit. a und b des neuen Abs. 1 erhoben werden, anzuwenden ist. Dadurch kann sich eine Besserstellung des Kunden ergeben.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 24 § 2 CIM sowie dem alten Abs. 2. Die Neufassung dieses Absatzes in Anpassung an die CIM bedeutet keine materielle Änderung, da nach wie vor bei Verstößen gegen mehrere Bestimmungen nebeneinander Frachtzuschläge erhoben werden; ausdrücklich geregelt wurde bloß der Fall, wenn durch eine einzige falsche Angabe gegen zwei Bestimmungen verstoßen wurde.

(4) Der 1. Satz entspricht Art. 24 § 3 CIM sowie dem alten Abs. 5 mit Ausnahme des 1. Satzteils des alten Absatzes. Dieser Satzteil wurde gestrichen, da der Frachtzuschlag als Konventionalstrafe erst nach Abschluß des Frachtvertrags erhoben werden kann.

(5) Der 1. Satzteil entspricht Art. 24 § 4 CIM. Der Abs. 5 enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

(6) Dieser Absatz entspricht Art. 24 § 5 CIM sowie dem alten Abs. 4. Die lit. a des alten Abs. 4 ist in den neuen lit. a und b wiedergegeben. Die lit. b des alten Abs. 4 wurde wegen Bedeutungslosigkeit gestrichen.

Zu § 71: Erfüllung der Zoll- und der sonstigen Rechtsvorschriften

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 25 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 25 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten 1. Satz des alten Abs. 2.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 25 § 3 CIM und enthält die stilistisch überarbeiteten Abs. 2, 2. und 3. Satz, und 3.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 25 § 4 CIM und enthält den überarbeiteten alten Abs. 4, 1. und 3. Satz.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 25 § 5 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4, 2. Satz.

(6) Dieser Absatz entspricht Art. 26 § 1 CIM, 1. Satz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

(7) Dieser Absatz entspricht Art. 26 § 2 CIM. Er wurde neu aufgenommen und ersetzt den 2. Teil

des alten Abs. 10. In Anpassung an die CIM wurde die Kommissionärhaftung der Eisenbahn durch eine auf das Verschulden der Eisenbahn beruhende Haftungsregelung ersetzt, wobei die Entschädigung nicht höher sein darf als bei Verlust des Gutes.

(8) Dieser Absatz entspricht Art. 26 § 3 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 9, 1., 2., 4. und 5. Satz.

(9) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 9, 3., 6. und 7. Satz. Die Trennung des alten Abs. 9 in zwei Absätze erfolgte in Anpassung an die CIM und aus systematischen Gründen.

(10) Dieser Absatz entspricht Art. 26 § 4 CIM, 1. Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

Der 1. Satzteil des alten Abs. 10 wurde gestrichen, da nach Abs. 6 die Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften nur von der Eisenbahn erfüllt werden. Zu Wegfall des 2. Satzteils siehe Abs. 7.

(11) Dieser Absatz entspricht Art. 26 § 4 CIM, 2. Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 7.

(12) Dieser Absatz entspricht Art. 26 § 5 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 8.

(13) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 11.

Zu § 72: Begleitung

Dieser Paragraph enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

Der alte Abs. 2 wurde gestrichen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann solche Maßnahmen nach § 3 Abs. 4 setzen.

Zu § 73: Beförderungsweg — Unterwegsmaßnahmen — Übergangsnachweis

Dieser Paragraph enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 73.

Zu § 74: Berechnung der Kosten

(1) Der erste Satz entspricht dem alten Abs. 1. Der zweite Satz entspricht dem alten Abs. 2 mit Ausnahme des letzten Satzes. Beide Absätze wurden stilistisch überarbeitet, auf Beispiele wurde verzichtet. Aus der Systematik des EBG ergibt sich, daß es sich hier nur um Kosten handeln kann, die im Zusammenhang mit dem Frachtvertrag entstanden sind.

(2) Dieser Absatz entspricht dem letzten Satz des alten Abs. 2. Die Erwähnung des Rollgeldes ist weggefallen, da Rollgeld eine Nebengebühr ist.

(3) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

Zu § 75: Zahlung der Kosten

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 15 § 1 CIM, 1. Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 2.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 15 § 4 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 15 § 5 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 15 § 6 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 7.

(6) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 8.

(7) Dieser Absatz entspricht Art. 15 § 7 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 9. Der Begriff „gegen Rückgabe der Empfangsbescheinigung“ aus dem letzten Satz des alten Abs. 9 wurde als entbehrlich gestrichen.

Der alte Abs. 10 ist entfallen, da nach Rückgabe der Frankaturrechnung eine Abrechnung im Frachtbrief, der zu einer zweiten Rechnung werden würde, nicht handelsüblich ist.

(8) Dieser Absatz setzt neu fest, daß die Eisenbahn Tarifbestimmungen festsetzen kann, in denen vorgesehen ist, daß ein am Frachtvertrag nicht beteiligter Dritter im Auftrag des Absenders oder Empfängers die Zahlung der Kosten übernehmen kann. Damit wird einem Kundenwunsch entsprochen, da immer häufiger der das Geschäft Vermittelnde oder den Transport eines Gutes Organisierende weder Absender noch Empfänger des Gutes ist, aber auf Grund vertraglicher Pflichten für die Kosten des Transports aufzukommen hat. Alle anderen Rechte aus dem Frachtvertrag werden dadurch nicht berührt.

Zu § 76: Berichtigung erhobener Kosten

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 29 § 1 CIM und enthält den überarbeiteten alten Abs. 1. Die Betragsgrenze, ab der zu erstatten oder nachzuzahlen ist, wird in den Tarif verwiesen und nach oben hin an die CIM gebunden.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 29 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 29 § 3 CIM und enthält die stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3 und 4.

Zu § 77: Nachnahme — Barvorschuß

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 17 § 1 CIM. Der neue zweite Satz ermöglicht es, im Tarif in bestimmten Fällen die Belastung des Gutes mit

einer Nachnahme auszuschließen, während bisher die Eisenbahn Nachnahmen erst ab einem Mindestbetrag zulassen konnte.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 17 § 2 CIM. Der erste Satz entspricht dem ersten Satz des alten Abs. 2, der zweite Satz dem alten Abs. 3. In Anpassung an die CIM wurden die Abs. 2 und 3 umgestellt und die Texte neu formuliert.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 17 § 3 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten zweiten Satz des alten Abs. 2.

(4) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

Der alte Abs. 4 wurde gestrichen, da sein Inhalt durch § 69 Abs. 3 abgedeckt ist.

(5) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

(6) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 8.

Der alte Abs. 7 wurde gestrichen, da sein Inhalt durch § 58 Abs. 1 abgedeckt ist.

Zu § 78: Interesse an der Lieferung

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 16 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 16 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

Der alte Abs. 2 wurde gestrichen, da sein Inhalt durch § 58 Abs. 1 abgedeckt ist.

Zu § 79: Änderung des Frachtvertrags durch den Absender

(1) Dieser Absatz normiert das grundsätzliche Recht des Absenders, den Vertrag zu ändern.

(2) Der Eisenbahn wird zwingend vorgeschrieben, die Arten der möglichen nachträglichen Verfügungen im Tarif festzusetzen. Durch diese Formulierung wird ausgeschlossen, daß der Anspruch nach Abs. 1 hinfällig wird. Es soll der Eisenbahn überlassen sein, kundengerechte Regelungen treffen und auf Marktänderungen rasch reagieren zu können.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 30 § 1 CIM, letzter Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

(4) Der erste Satz entspricht Art. 30 § 2 CIM, erster Absatz, sowie dem alten Abs. 5, erster Satz. Der zweite Satz ersetzt den alten Abs. 5, zweiter Satz, sowie den alten Abs. 8. Die Detailregelungen, wie die Eisenbahn die Verfügungen weiterzuleiten hat und welche Gebühren sie dafür erhebt, bleiben dem Tarif vorbehalten.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 30 § 2 CIM, zweiter Absatz, sowie dem alten Abs. 6, erster und

zweiter Satz. Die ausdrückliche Erwähnung, daß das Frachtbriefdoppel dem Absender zurückzugegeben ist, ist weggefallen. Es geht aus dem Wortlaut „auf dem Frachtbriefdoppel bestätigen“ bereits hervor, daß das Frachtbriefdoppel nicht im Besitz der Eisenbahn verbleibt.

(6) Dieser Absatz entspricht Art. 30 § 3 CIM sowie dem alten Abs. 6, dritter und vierter Satz. Neu ist in Anpassung an die CIM der letzte Satz, durch den nunmehr für den Schadenersatz für den durch vorschriftswidriges Handeln der Eisenbahn entstandenen Schaden eine Höchstgrenze in der Höhe der Entschädigung für Verlust festgesetzt ist.

(7) Dieser Absatz entspricht Art. 30 § 2 CIM, vierter Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 7.

Der alte Abs. 9 wurde gestrichen im Hinblick auf die neu aufgenommene Verpflichtung der Eisenbahn (Abs. 2), im Tarif festzusetzen, ab welchem Zeitpunkt der Absender den Frachtvertrag nicht mehr ändern darf.

Der alte Abs. 10 ist durch die Neuerung des Abs. 2 gegenstandslos geworden.

Zu § 80: Änderung des Frachtvertrags durch den Empfänger

(1) Dieser Absatz normiert das grundsätzliche Recht des Empfängers, den Vertrag zu ändern.

(2) Der Eisenbahn wird zwingend vorgeschrieben, die Arten der möglichen nachträglichen Verfügungen im Tarif festzusetzen. Durch diese Formulierung wird ausgeschlossen, daß der Anspruch nach Abs. 1 hinfällig wird. Es soll der Eisenbahn überlassen sein, kundengerechte Regelungen treffen und auf Marktänderungen rasch reagieren zu können.

(3) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 31 § 1 CIM, dritter Satz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

(5) Der erste Satz entspricht Art. 31 § 2 CIM, erster Absatz, sowie dem alten Abs. 6, erster Satz. Der zweite Satz entspricht dem alten Abs. 6, dritter Satz, sowie dem alten Abs. 8. Die Detailregelungen, wie die Eisenbahn die Verfügungen weiterzuleiten hat und welche Gebühren sie dafür erhebt, bleiben dem Tarif vorbehalten. Da der Empfänger in der Regel über das Frachtbriefdoppel nicht verfügt, ist eine Aussage, daß der Empfänger zur Vorlage nicht verpflichtet ist, nicht erforderlich.

(6) Dieser Absatz entspricht Art. 31 § 2 CIM, zweiter Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 7.

Der alte Abs. 9 wurde gestrichen im Hinblick auf die neu aufgenommene Verpflichtung der Eisen-

bahn (Abs. 2), im Tarif festzusetzen, ab welchem Zeitpunkt der Empfänger den Frachtvertrag nicht mehr ändern darf.

Der alte Abs. 10 ist durch die Neuerung des Abs. 2 gegenstandslos geworden.

Zu § 81: Ausführung der nachträglichen Verfügungen

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 32 § 1 CIM, erster Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1, erster Satz. Der zweite und dritte Satz des alten Abs. 1 sind im neuen Abs. 2 wiedergegeben.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 32 § 1 CIM, zweiter und dritter Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1, zweiter und dritter Satz.

(3) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(4) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(5) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4, lit. a und b. Die lit. c des alten Abs. 4 wurde gestrichen, da es sich bei der Ausführung der Verfügungen nicht um neue Frachtverträge, sondern um die Änderung bereits bestehender Verträge handelt. Es gilt daher § 74, Abs. 1.

(6) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4, lit. d.

(7) Dieser Absatz entspricht Art. 32 § 3 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

(8) Dieser Absatz entspricht Art. 31 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

Zu § 82: Beförderungshindernis

(1) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 33 § 2 CIM sowie dem alten Abs. 2. Statt der Festsetzung bestimmter Fristen, ab denen die Eisenbahn Anweisungen einholen muß, wird festgesetzt, daß die Eisenbahn selbst solche Fristen im Tarif festzusetzen hat. Neu aufgenommen wurde in Anpassung an die CIM der zweite Satz, welcher der Eisenbahn die Ermächtigung einräumt, bei nur kurzfristigen Unterbrechungen keine Anweisung einzuholen.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 33 § 3 CIM. Der Satzteil „nach Maßgabe des Abs. 2“ wurde wegen des geänderten Inhalts des Abs. 2 als entbehrlich gestrichen.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 33 § 4 CIM, erster Satz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 33 § 4 CIM, zweiter Satz, Art. 33 § 5 CIM sowie dem alten Abs. 6. Die ausdrückliche Erwähnung, daß das Frachtbriefdoppel dem Absender zurückzugeben ist, ist weggefallen. Es geht aus dem Wortlaut „auf dem Frachtbriefdoppel bestätigen“ bereits hervor, daß das Frachtbriefdoppel nicht im Besitz der Eisenbahn verbleibt. Der letzte Satz wurde in Anpassung an die CIM neu aufgenommen und setzt eine neue Höchstgrenze für den bei einem Fehlverhalten der Eisenbahn zu ersetzenden Schaden fest.

(6) Dieser Absatz ersetzt den alten Abs. 5 und gibt der Eisenbahn gleichzeitig die Möglichkeit, vom neuen Abs. 5 abweichende Regelungen im Tarif festzusetzen.

(7) Dieser Absatz entspricht Art. 33 § 7 CIM und enthält den alten Abs. 7. In sinngemäßer Anpassung an Abs. 2 und an § 91 Abs. 6 belasten die Kosten der Benachrichtigung das Gut und werden nur angelastet, sofern die Eisenbahn kein Verschulden trifft.

(8) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 9.

(9) Dieser Absatz entspricht Art. 33 § 9 CIM sowie dem alten Abs. 8. Er wurde nur stilistisch überarbeitet, obwohl Art. 33 § 9 CIM die Erhebung von Standgeldern bereits dann vorsieht, wenn die Eisenbahn kein Verschulden trifft.

(10) Dieser Absatz entspricht Art. 33 § 8 CIM. Der zweite Satz des alten Abs. 10 wurde gestrichen, der Empfänger kann daher künftig seine Anweisungen auch dem Bahnhof erteilen, in dem sich das Gut befindet. Da der Empfänger in der Regel über das Frachtbriefdoppel nicht verfügt, ist eine Aussage, daß der Empfänger zur Vorlage nicht verpflichtet ist, nicht erforderlich.

(11) Dieser Absatz entspricht Art. 33 § 10 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 11.

(12) Dieser Absatz entspricht Art. 33 § 6 CIM, erster Absatz. Die detaillierte Regelung des alten Abs. 12 wurde gestrichelt.

Zu § 83: Lieferfrist

(1) Der alte Abs. 1 wurde gestrichen, da das EBG fast zur Gänze auf Legaldefinitionen verzichtet und aus dem neuen Abs. 1 und 4 die Bestandteile der Lieferfrist ersichtlich sind.

Dieser Absatz entspricht Art. 27 § 2 CIM und enthält den überarbeiteten alten Abs. 2. Neu ist die ausdrückliche Möglichkeit, kürzere Lieferfristen auch zu vereinbaren. Bei Wagenladungen wurde die Lieferfrist wesentlich gekürzt, indem die erste Stufe der Beförderungsfrist aufgelassen wurde und nunmehr die Beförderungsfrist für je angefangene

500 Tarifkilometer 24 Stunden beträgt. Gegenüber der CIM, die 300 Tarifkilometer vorsieht, wurde damit das Angebot deutlich verbessert.

Für Stückgut ist eine Lieferfrist im EBG nicht vorgesehen. Setzt die Eisenbahn im Tarif keine Lieferfrist fest, so gilt nach § 53, Abs. 2, die Lieferfrist für Wagenladungen sinngemäß.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 27 § 1 CIM, zweiter Satzteil des zweiten Satzes. Dieser Absatz wurde neu aufgenommen und ermächtigt die Eisenbahn, sofern sie kürzere Lieferfristen im Tarif festsetzt oder besonders vereinbart, von den Bestimmungen der Abs. 3 bis 11 abzuweichen. Kürzere Lieferfristen können damit auch auf Grund von Beförderungsplänen angeboten werden. Die Möglichkeit kürzere Lieferfristen mit dem Kunden zu vereinbaren, wurde, obwohl § 6 Abs. 5 für diese Maßnahme ausreichen würde, ausdrücklich im § 83 normiert. Diese Klarstellung steht im Zusammenhang mit der im § 101 vorgesehenen Haftungsregelung.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 27 § 3 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 27 § 4 CIM und enthält den überarbeiteten alten Abs. 4. Weggefallen ist die Zuschlagsfrist für die Beförderung von Gütern über Bahnstrecken, die im selben Gemeindegebiet zwei oder mehrere Bahnstrecken verbinden, sowie im Einklang mit der CIM die Beschränkung, daß Zuschlagsfristen nach lit. d nur für längstens einen Monat festgesetzt werden dürfen. Aufgenommen wurden die Möglichkeit, für die Beförderung von Gütern auch in Verkehrsverbindungen auf Hauptbahnen Zuschlagsfristen vorzusehen. Erst diese Bestimmung ermöglichte im Absatz 1 die Anhebung von 300 km auf 500 km, da bereits heute selbst auf Hauptbahnen Bahnhöfe wegen des geringen Aufkommens oder aus organisatorischen Gründen eingeschränkt bedient werden.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 27 § 5 CIM und enthält den überarbeiteten alten Abs. 5. Die Bestimmung, wonach für das Inkrafttreten der Zuschlagsfristen nach Abs. 4 lit. a bis c § 6 Abs. 2 gilt, wurde als entbehrlich gestrichen.

(6) Dieser Absatz entspricht Art. 27 § 6 CIM, erster Satz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

(7) Dieser Absatz entspricht Art. 27 § 7 CIM, erster Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 7.

(8) Dieser Absatz entspricht Art. 27 § 7 CIM, zweiter Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 9.

(9) Dieser Absatz entspricht Art. 27 § 8 CIM, lit. a und c, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 8.

(10) Dieser Absatz entspricht Art. 27 § 9 CIM, erster Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 10.

(11) Dieser Absatz entspricht Art. 27 § 10 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 11.

Zu § 84: Empfängeranweisung

Dieser Paragraph enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 84. Die Aufnahme des Begriffes „ohne Änderung des Frachtvertrags“ dient lediglich der Klarstellung.

Zu § 85: Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung

(1) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(3) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

Der alte Abs. 3 wurde als entbehrlich gestrichen.

(4) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

Zu § 86: Ablieferung

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 28 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 28 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten Abs. 3.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 28 § 4 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten Abs. 4.

(5) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6. Die zweite Hälfte des ersten Satzes des alten Abs. 6 wurde als entbehrlich gestrichen.

Der alte Abs. 5 wurde als entbehrlich gestrichen.

(6) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 8.

(7) Dieser Absatz entspricht Art. 28 § 5 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 9.

Der alte Abs. 7 wurde gestrichen, da sein Inhalt im neuen Abs. 1 enthalten ist.

(8) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 10. So wie im neuen § 69 Abs. 6 wurde auch in diesem Absatz vorgesehen, daß die Eisenbahn besondere Bestimmungen im Tarif festsetzen kann.

Dies entspricht den Neuregelungen der §§ 57 Abs. 3 und 58 Abs. 1. Für eine moderne, kundenfreundliche Abfertigung (insbesondere im Hinblick auf künftige Möglichkeiten bei der elektronischen

Datenverarbeitung und -übermittlung) kann die Eisenbahn im Tarif auch andere oder zusätzliche Regelungen für die Ablieferung des Gutes und die Übergabe des Frachtbriefes vorsehen.

Zu § 87: Prüfen im Bestimmungsbahnhof

(1) Dieser Absatz enthält den überarbeiteten alten Abs. 1 mit der Einschränkung auf Wagenladungen. Der alte Abs. 1, zweiter Satz, entspricht dem neuen § 68 Abs. 3 und wurde daher durch einen Hinweis auf diesen ersetzt. Der Hinweis auf den alten § 68 Abs. 5 entspricht dem neuen § 68 Abs. 4; der alte § 68 Abs. 6 ist entfallen (siehe die Erläuterungen hiezu); der alte § 68 Abs. 7 entspricht dem neuen § 68 Abs. 5.

(2) Dieser Absatz enthält den überarbeiteten alten Abs. 3 mit der Einschränkung auf Wagenladungen. Da der alte Abs. 3, zweiter Satz, dem neuen § 68 Abs. 7 entspricht, wurde er durch einen Hinweis auf diesen ersetzt.

Der alte Abs. 2 wurde wegen Bedeutungslosigkeit gestrichen.

(3) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

(4) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

(5) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

Zu § 88: Ausladen

(1) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

Der alte Abs. 2 wurde gestrichen, da das Recht, abweichende Vereinbarungen zu treffen, durch den Abs. 1 gedeckt ist. Siehe hier die weiteren Erläuterungen zu § 66 Abs. 2.

Der alte Abs. 3 wurde als entbehrlich gestrichen, da die Eisenbahn alle zur Durchführung der Beförderung notwendigen Nebenleistungen erbringen kann.

(3) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

Zu § 89: Zuführen

Die Erläuterungen zu § 64 über das Abholen gelten sinngemäß.

Die alten Abs. 2 und 3 über die Untersagung der Zuführung von Stückgut sind entfallen. Die Regelung der alten Abs. 2 und 3 ist nun dem Tarif vorbehalten.

Zu § 90: Abnahme — Neuaufgabe

(1) Dieser Absatz entspricht dem überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) bis (5) Diese Absätze bringen die Bestimmungen über die Festsetzung der Abnahmefrist im Einklang mit den Bestimmungen des § 63 über eine neue Auflieferungsfrist in eine neue Systematik.

Siehe auch die Erläuterung zu § 63.

(2) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 2, erster Satz, erster Satzteil.

(3) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(4) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 2, erster Satz, zweiter Satzteil, und zweiter Satz. Der alte Abs. 2, dritter Satz, ist im Hinblick auf den neuen Abs. 2 entbehrlich. Eine Verlängerung der Abnahmefrist erfolgt nicht, wenn das Zolleigenlager ständig mit Zollorganen besetzt ist. Eine ständige Besetzung liegt vor, wenn das Zolleigenlager während der Amtsstunden der die Zollorgane entsendenden Dienststelle besetzt ist.

(5) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

(6) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

(7) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

(8) Der Text dieses Absatzes wurde durch einen Hinweis auf den § 63 Abs. 8 ersetzt. Dadurch ergibt sich keine materielle Änderung.

(9) Dieser Absatz entspricht dem alten Abs. 7. Der Wegfall des Nebensatzes „, die von ihm auszuladen sind,“ bedeutet keine materielle Änderung.

Zu § 91: Ablieferungshindernis

(1) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 34 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2. In diesem Absatz wurde die alte AB III integriert. In Anpassung an die CIM setzt das EBG daher künftig fest, daß der Bestimmungsbahnhof den Absender dann unmittelbar zu benachrichtigen hat, wenn der Absender dies im Frachtbrief verlangt hat. Wie eine Benachrichtigung erfolgen kann (z.B. schriftlich, telegrafisch), ist aus § 85 ersichtlich.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 34 § 4 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 34 § 5 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4. Im Einklang mit den §§ 79, 80 und 82 wird der alte Abs. 5, in dem bisher die Weiterleitung von Anweisungen geregelt war, durch den Zusatz „und Weiterleiten von“ ersetzt. Detailregelungen, wie die

Eisenbahn die Anweisung weiterzuleiten hat und welche Gebühren sie dafür erhebt, bleiben dem Tarif vorbehalten.

(5) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6. Die ausdrückliche Erwähnung, daß das Frachtbriefdoppel dem Absender zurückzugeben ist, ist weggefallen. Es geht aus dem Wortlaut „auf dem Frachtbriefdoppel bestätigen“ bereits hervor, daß das Frachtbriefdoppel nicht im Besitz der Eisenbahn verbleibt. Der vorletzte Satz wurde in Anpassung an die CIM neu aufgenommen und setzt eine neue Höchstgrenze für den bei einem Fehlverhalten der Eisenbahn zu ersetzenden Schaden fest.

(6) Dieser Absatz entspricht Art. 34 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 7.

(7) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 9.

(8) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 8.

(9) Dieser Absatz entspricht Art. 34 § 7 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 10. Der alte zweite Satz wurde als entbehrlich gestrichen, da der Empfänger in der Regel nicht über das Frachtbriefdoppel verfügt.

(10) Dieser Absatz entspricht Art. 34 § 8 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 11.

(11) Dieser Absatz entspricht Art. 34 § 6 CIM, zweiter Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 12. Aus Gründen der Systematik wurde der Absatz wie folgt neu gegliedert:

lit. a entspricht den alten lit. a bis c,

lit. b entspricht der alten lit. e, erster Satz,

lit. c entspricht der alten lit. d (zur Vereinfachung des Verwaltungsaufwands wurde die Verpflichtung der Eisenbahn, zu prüfen, ob eine Versteigerung möglich ist, gestrichen; es genügt der bestmögliche Verkauf),

lit. d entspricht der alten lit. e, zweiter Satz (siehe auch hier die Erläuterungen zu lit. c),

lit. e entspricht der alten lit. f,

lit. f entspricht der alten lit. g und

lit. g entspricht der alten lit. h.

Zu § 92: Verzögerung der Abnahme

Dieser Paragraph entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten § 92.

Zu § 93: Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 52 §§ 1 und 2 CIM und enthält die überarbeiteten alten Abs. 1

und 2. Die Regelung der Beziehung eines Sachverständigen wurde aus dem Tarif in das Gesetz übernommen und der CIM angepaßt.

(2) Dieser Absatz entspricht dem stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

Zu § 94: Umfang der Haftung

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 36 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 36 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 36 § 3 CIM sowie dem alten Abs. 3. Der Haftungsausschluß „mangelhaftes Verladen . . .“, der in lit. c enthalten war, wurde aus systematischen Gründen in einer eigenen lit. d aufgenommen. Der bisher bestehende Haftungsbefreiungsgrund „Verladen in Wagen mit für den Absender offensichtlichen Mängeln“ wurde in Anpassung an die CIM gestrichen.

Der alte Abs. 4 wurde als entbehrlich gestrichen.

Der alte Abs. 5 wurde als entbehrlich gestrichen, weil das Lagergeschäft im Handelsgesetz geregelt ist.

Zu § 95: Beweislast

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 37 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 37 § 2 CIM, erster Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2, erster und zweiter Satz.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 37 § 2 CIM, zweiter Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2, dritter Satz.

Zu § 96: Vermutung bei Neuauflage

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 38 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 38 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

Zu § 97: Vermutung für den Verlust

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 39 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 39 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 39 § 3 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 39 § 4 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

Zu § 98: Entschädigung bei Verlust

Die Überschrift dieses Paragraphen wurde an die CIM angepaßt.

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 40 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 40 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 40 § 3 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

Zu § 99: Haftung bei Schwund

Die Überschrift dieses Paragraphen wurde an die CIM angepaßt.

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 41 § 1 CIM. Der alte Abs. 1, lit. b, letzter Satzteil, wurde als entbehrlich gestrichen, da dieser Satzteil bereits am Beginn des ersten Absatzes aufscheint.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 41 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 41 § 3 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 41 § 4 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 41 § 5 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

Zu § 100: Entschädigung bei Beschädigung

Die Überschrift dieses Paragraphen wurde an die CIM angepaßt.

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 42 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1, erster Satz. Der alte Abs. 1, zweiter Satz, ist im neuen Abs. 3 enthalten.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 42 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 42 § 3 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1, zweiter Satz. In Anpassung an die CIM wurde dieser Satz als Abs. 3 neu gefaßt.

Zu § 101: Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

Die Überschrift dieses Paragraphen wurde an die CIM angepaßt.

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 43 § 1 CIM sowie dem alten Abs. 2. Wird ein Schaden nachgewiesen, so wird die Entschädigung bis zu einer Höhe des Dreifachen der Fracht geleistet.

Der alte Abs. 1 wurde in Anpassung an die CIM gestrichen. In Anpassung an die CIM wird ohne Nachweis eines Schadens bei Überschreitung der Lieferfrist keine Entschädigung mehr gezahlt.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 43 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 43 § 3 CIM sowie dem alten Abs. 4. In Anpassung an die CIM

wurde dieser Absatz entsprechend der Neugestaltung des Abs. 1 neu gefaßt.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 43 § 4 CIM sowie dem alten Abs. 5. Bisher wurde eine Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist und eine Entschädigung für Beschädigung unabhängig davon gezahlt, ob die Beschädigung aus der Lieferfristüberschreitung entstanden ist. Die Neuregelung sieht vor, daß bei einer Beschädigung aus der Überschreitung der Lieferfrist nur nach § 101 entschädigt wird; erfolgte die Beschädigung nicht oder nicht ausschließlich aus der Überschreitung der Lieferfrist, wird neben der Entschädigung nach § 100 auch eine Entschädigung nach § 101 geleistet.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 43 § 5 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 6.

(6) Dieser Absatz entspricht Art. 43 § 6 CIM; er wurde neu aufgenommen. Wird nach kürzeren als den gesetzlichen Lieferfristen befördert, kann die Eisenbahn vom Gesetz abweichende Haftungsregeln festsetzen. Sollte jedoch die gesetzliche Lieferfrist überschritten worden sein, muß die Eisenbahn die in § 101 Abs. 1 vorgesehene Entschädigung leisten, wenn der Berechtigte dies verlangt.

Zu § 102: Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit

Die Überschrift wurde an die CIM angepaßt.

Dieser Paragraph enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 104.

Zu § 103: Begrenzung der Entschädigung durch bestimmte Tarife

Die Überschrift wurde an die CIM angepaßt.

Dieser Paragraph entspricht dem alten § 102.

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 45 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 102 Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 45 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 102 Abs. 2.

Zu § 104: Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung

Die Überschrift wurde an die CIM angepaßt.

Dieser Paragraph entspricht dem alten § 103. Er wurde stilistisch überarbeitet.

Zu § 105: Verzinsung der Entschädigung

(1) bis (3) Diese Absätze entsprechen Art. 47 §§ 1 bis 3 CIM und enthalten den stilistisch überarbeiteten alten § 105.

Zu § 106: Sonstige Ansprüche

Die Überschrift wurde an die CIM angepaßt.

Dieser Paragraph entspricht Art. 51 CIM und enthält die stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1 und 2.

Zu § 107: Reklamationen

Die Überschrift wurde an die CIM angepaßt; die Reklamationen wurden CIM-konform vor die Anspruchsberechtigten (§ 108) gereiht.

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 53 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 108 Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 53 § 2 CIM. Er wurde in Anpassung an die CIM neu aufgenommen und beschreibt nun ausdrücklich die Aktivlegitimation.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 53 § 3 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 108 Abs. 2.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 53 § 4 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 108 Abs. 3.

Die Abs. 4 und 5 des alten § 108 wurden als entbehrlich gestrichen, da die bisher normierte Vorgangsweise den Grundsätzen einer Geschäftserledigung entspricht und deshalb einer eigenen Norm nicht bedarf.

Zu § 108: Anspruchsberechtigung

Dieser Paragraph entspricht dem alten § 107. Die Normierung, welchen Personen Ansprüche gegen die Eisenbahn zustehen, wurde CIM-konform hinter die Reklamationen (§ 107) gereiht.

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 54 § 1 CIM sowie dem alten § 107 Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 54 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 107 Abs. 2.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 54 § 3 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 107 Abs. 3.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 54 § 4 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 109 Abs. 6. In Anpassung an die CIM wurde dieser Absatz in § 108, Abs. 4, neu aufgenommen.

Zu § 109: Eisenbahnen, gegen die Ansprüche geltend gemacht werden können

Die Überschrift wurde an die CIM angepaßt.

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 55 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 55 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 55 § 3 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 55 § 4 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 55 § 5 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 5.

Der alte Abs. 6 wurde nunmehr im § 108 Abs. 4, aufgenommen.

Zu § 110: Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 57 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 57 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2. In Anpassung an die CIM wurde die Reihenfolge der lit. geändert.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 57 § 3 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 3.

Zu § 111: Verjährung der Ansprüche

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 58 § 1 CIM, erster Satz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 58 § 1 CIM, zweiter Satz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2. Da in den §§ 49 und 102 zwischen Vorsatz und grober Fahrlässigkeit nicht unterschieden wird, wird auf diese Unterscheidung auch in § 111 verzichtet.

(3) Dieser Absatz entspricht Art. 58 § 2 CIM, erster Satz. Lit. a entspricht der alten lit. b. Lit. b entspricht der alten lit. a. Im Hinblick auf den neuen Abs. 4 wurde der Beginn der Frist jeweils „Mit dem Tag ...“ anstelle „mit Ablauf des Tages ...“ neu festgesetzt.

(4) Dieser Absatz entspricht Art. 58 § 2 CIM, zweiter Satz. Er wurde in Anpassung an die CIM neu aufgenommen und soll den Fristenlauf definieren.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 58 § 3 CIM, erster Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4, erster, zweiter und dritter Satz. Der alte Abs. 4, vierter Satz, wurde als Abs. 6 aufgenommen.

(6) Dieser Absatz entspricht Art. 58 § 3 CIM, zweiter Absatz, und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 4, vierter Satz.

(7) Dieser Absatz entspricht Art. 58 § 4 CIM. Er wurde in Anpassung an die CIM neu aufgenommen.

Zu § 112: Pfandrecht der Eisenbahn

Dieser Paragraph wurde stilistisch überarbeitet.

Zu § 113: Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 35 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht Art. 35 § 2 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten Abs. 2.

Zu Teil VI: Beziehungen der Eisenbahnen untereinander:

Zu § 114: Abrechnung — Rückgriff

(1) Dieser Absatz entspricht Art. 59 § 1 CIM sowie dem alten § 136, Abs. 1, erster Halbsatz des ersten Satzes. Der zweite Halbsatz des ersten Satzes und der zweite Satz des alten § 136 Abs. 1 wurde als entbehrlich gestrichen.

(2) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 136 Abs. 2.

(3) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 136 Abs. 3.

(4) Dieser Absatz enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 136 Abs. 4.

(5) Dieser Absatz entspricht Art. 60 § 1 CIM und enthält den stilistisch überarbeiteten alten § 136 Abs. 5.

Zu Teil VII: Schlußbestimmungen:

Zu § 115: Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften

(1) Dieser Absatz entspricht dem alten § 137 Abs. 1.

(2) Dieser Absatz entspricht dem alten § 137 Abs. 3.

Zu § 116: Inkrafttreten

Die hier vorgesehene Legiskanz soll den Normadressaten den Übergang von den alten auf die neuen Bestimmungen erleichtern.

Zu § 117: Vollziehung

Dieser Paragraph entspricht dem alten § 139. Es wurde lediglich die Bezeichnung „Bundesminister für Verkehr“ in „Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ geändert.