

14.08.92

VP

26 Seiten

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Siebenundachtzigste Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung**A. Zielsetzung**

Unabhängig von der geplanten Strukturreform Bahn soll durch die Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung der Handlungsspielraum der Eisenbahnen erweitert werden, um eine Verbesserung ihrer Flexibilität im Wettbewerb zu erreichen. Zu diesem Zweck wird die Möglichkeit geschaffen, zugunsten der Kunden von den Beförderungsbedingungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung abzuweichen und Sonderabmachungen ohne Tarifbindung zu treffen. Zur Verbesserung des Verbraucherschutzes werden außerdem einzelne Haftungshöchstbeträge bei Frachtgut und Reisegepäck angehoben.

B. Lösung

Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden durch diese Verordnung nicht mit Kosten belastet. Es ergeben sich voraussichtlich keine Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau, insbesondere auch nicht auf das Verbraucherpreisniveau.

14.08.92

VP

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Siebenundachtzigste Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
021 (323) - 911 04 - Ei 35/92

Bonn, den 14. August 1992

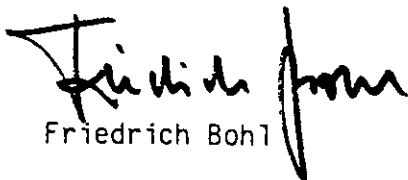
An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr zu
erlassende

Siebenundachtzigste Verordnung zur Änderung der
Eisenbahn-Verkehrsordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80
Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.


Friedrich Bohl

Siebenundachtzigste Verordnung zur Änderung
der Eisenbahn-Verkehrsordnung
Vom ...

Auf Grund des § 3 Abs. 1 Satz 1 Buchstabe b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, der zuletzt durch § 70 Abs. 3 Nr. 1 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721) geändert worden ist, verordnet der Bundesminister für Verkehr:

Artikel 1

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 934-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 30. Juni 1989 (BGBl. I S. 1273), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr gilt sie nur insoweit, als er nicht durch das Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr - COTIF - (BGBl. 1985 II S. 130), die Zusatzbestimmungen nach Artikel 7 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV) - Anhang A zum Übereinkommen - und nach Artikel 9 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für

den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) - Anhang B zum Übereinkommen - sowie die internationalen Tarife der Eisenbahnen geregelt ist."

2. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz eingefügt:

"(2) Die Eisenbahn kann zu Gunsten des Reisenden, des Absenders oder Empfängers von allen Bestimmungen der Abschnitte II bis VIII dieser Verordnung in den Tarifen oder durch Vereinbarung abweichen."

b) Die bisherigen Absätze 2 und 3 werden Absätze 3 und 4.

3. In § 6 Abs. 6 Satz 1 werden die Wörter "im Personen-, Reisegepäck- und Expreßgutverkehr" ersetzt durch die Wörter "im Personen- und Reisegepäckverkehr".

4. § 7 wird wie folgt gefaßt:

"§ 7

Sonderabmachungen

(1) Die Eisenbahn kann ohne Bindung an die Tarife Entgelte vereinbaren (Sonderabmachungen) mit:

1. dem Absender oder Empfänger im Verkehr von und nach deutschen Seehäfen für die Beförderung von Gütern, die über See eingeführt worden sind oder über See ausgeführt werden, wenn

- a) Umstände vorliegen, die bei der Aufstellung der Tarife nicht berücksichtigt worden sind und die Sonderabmachung für eine gewisse Dauer getroffen wird,
 - b) die Sonderabmachung die Beförderung einer Gütermenge von mindestens 500 Tonnen innerhalb dreier Monate umfaßt;
2. dem Absender oder Empfänger für die Beförderung von Stück- oder Expreßgut in Sendungen bis zu acht Tonnen;
3. Unternehmen, Behörden oder vergleichbaren Einrichtungen (Großkunden) für die Beförderung ihrer Mitarbeiter, wenn
- a) der Großkunde sich zum Kauf von im Tarif der Eisenbahn vorgesehenen Fahrausweisen für alle oder eine bestimmte Zahl seiner Mitarbeiter oder zu einem bestimmten Mindestumsatz innerhalb eines vereinbarten Zeitraumes verpflichtet,
 - b) die Fahrausweise an die Mitarbeiter des Großkunden zu den Bedingungen weitergegeben werden, die die Eisenbahn mit dem Großkunden vereinbart hat;
4. Reiseveranstaltern im Personen- und Reisegepäckverkehr.

Vergleichbaren Großkunden und vergleichbaren Reiseveranstaltern sind jeweils vergleichbare Bedingungen einzuräumen.

(2) Im Verkehr zwischen den deutschen Eisenbahnen, der bis zum 2. Oktober 1990 auf der Grundlage des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr - COTIF - (BGBl. 1985 II S. 130) durchgeführt wurde, sind Sonderabmachungen in dem Umfang zulässig, wie es Artikel 6 § 4 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) vorsieht.

(3) Sonderabmachungen sind nur zulässig, wenn der Wettbewerb sie erfordert und wenn sie geeignet sind, das Wirtschaftsergebnis der Eisenbahn zu erhalten oder zu verbessern. Sonderabmachungen bedürfen, mit Ausnahme der Fälle des Absatzes 1 Nr. 2, der Schriftform.

(4) Andere Sonderabmachungen, durch die Ermäßigungen oder sonstige Vergünstigungen gegenüber den tariflichen Entgelten gewährt werden, sind unzulässig und nichtig. Sie berühren die rechtliche Wirksamkeit des Beförderungsvertrages nicht. Die Entgelte und Beförderungsbedingungen richten sich auch in solchen Fällen nach dem Tarif."

5. § 25 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Unter welchen Bedingungen der Reisende

1. Kraftfahrzeuge und Anhänger
 2. Fahrstühle, Selbstfahrer für Kranke, Krankenkraftfahrstühle, Kinderwagen,
 3. sonstige auch unverpackte Gegenstände,
 4. in sicheren Behältern untergebrachte Tiere,
- als Reisegepäck aufgeben kann, bestimmt der Tarif, soweit sich hinsichtlich der Aufgabe und Beförderung bestimmter

Tiere als Reisegepäck aus der Verordnung zum Schutz von Tieren bei der Beförderung in Behältnissen vom 20. Dezember 1988 (BGBl. I S. 2413) nichts anderes ergibt."

6. § 31 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

"(2) Bei Verlust von Reisegepäck hat die Eisenbahn den nachgewiesenen Schaden bis zur Höhe von 2 000 Deutsche Mark je Gepäckstück, bei Verlust von Kraftfahrzeugen bis zur Höhe von 36 000 Deutsche Mark je Fahrzeug zu ersetzen. Ein Anhänger mit oder ohne Ladung gilt als ein Kraftfahrzeug. Außerdem sind die Gepäckfracht, die Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des verlorenen Gepäcks bezahlten Beträge zu erstatten."

b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

"(4) Bei als Reisegepäck aufgegebenen Kraftfahrzeugen haftet die Eisenbahn nicht für Gepäckstücke außerhalb des Fahrzeugs. Für im Fahrzeug belassene Gegenstände haftet die Eisenbahn für den nachgewiesenen Schaden nur bei Verschulden und nur bis zur Höhe von 2 000 Deutsche Mark je Fahrzeug."

c) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.

7. § 33 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Zahl "20" durch die Zahl "25" ersetzt und die Wörter "höchstens jedoch für eine Woche" gestrichen.

b) Dem Absatz 4 wird folgender Satz 2 angefügt:

"Im Falle des Absatzes 1 wird keine höhere Entschädigung gewährt als bei gänzlichem Verlust nach § 31 Abs. 2 Satz 1."

8. Nach § 33 wird eingefügt:

"§ 34
Verspätete Verladung oder Auslieferung
von Kraftfahrzeugen

Wird ein Kraftfahrzeug aus einem von der Eisenbahn zu vertretenden Umstand verspätet verladen oder wird es verspätet ausgeliefert, so hat die Eisenbahn den daraus entstandenen nachgewiesenen Schaden bis zur Höhe der Gepäckfracht zu zahlen."

9. § 37 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 2 werden die Wörter "Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn vom 23. August 1979 (BGBl. I S. 1502)" ersetzt durch die Wörter "Gefahrgutverordnung Eisenbahn in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Juni 1991 (BGBl. I S. 1224)".

b) Nach Satz 3 wird folgender Satz angefügt:
"Für die Aufgabe und Beförderung bestimmter Tiere als Expreßgut sind die Bestimmungen der Verordnung zum Schutz von Tieren bei der Beförderung in Behältnissen vom 20. Dezember 1988 (BGBl. I S. 2413) maßgebend."

10. § 42 Abs. 2 Satz 3 wird wie folgt gefaßt:

"Im übrigen gilt § 33 Abs. 3, Abs. 4 Satz 1 und Abs. 5."

11. § 48 Abs. 1 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

"Tiersendungen werden, sofern der Tarif eine Beförderung als Reisegepäck oder Expreßgut nicht zuläßt, nur als Wagenladung zur Beförderung angenommen."

12. In § 50 Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter ", jedenfalls aber innerhalb der für Eilgut festgesetzten Frist (§ 78 Abs. 2)" gestrichen.
13. In § 51 wird Absatz 5 gestrichen; der bisherige Absatz 6 wird Absatz 5.
14. § 56 Abs. 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Buchstabe g wird die Angabe " (§ 67 Abs. 3) " durch die Angabe " (§ 67 Abs. 2) " ersetzt.
 - b) Buchstabe k wird gestrichen; die bisherigen Buchstaben l bis r werden Buchstaben k bis q.
15. In § 59 Abs. 3 Satz 4 wird die Angabe " § 80 Abs. 8 bis 10 " durch die Angabe " § 80 Abs. 5 " ersetzt.
16. § 67 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird aufgehoben; die bisherigen Absätze 2 und 3 werden Absätze 1 und 2.
 - b) Im neuen Absatz 2 werden die Wörter "oder bei Eilgut den Beförderungsweg vorgeschrieben (§ 56 Abs. 2 Buchstabe k) " gestrichen.
17. In § 72 Abs. 8 Satz 3 wird die Angabe " § 80 Abs. 8 bis 10 " durch die Angabe " § 80 Abs. 5 " ersetzt.
18. § 74 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Im einleitenden Satzteil wird nach dem Wort "betragen" das Wort "höchstens" eingefügt.

bb) Buchstabe a wird wie folgt gefaßt:

"a) für Wagenladungen:

Abfertigungsfrist 24 Stunden,

Beförderungsfrist

für die ersten 200 Tarifkilometer 24 Stunden,

darüber hinaus für je auch nur

angefangene 300 Tarifkilometer 24 Stunden,".

b) In Absatz 5 Satz 2 werden die Wörter "und ist der Versandbahnhof an diesem Sonn- oder Feiertag für den Eilgutverkehr nicht geöffnet" gestrichen.

c) Absatz 8 wird wie folgt gefaßt:

"(8) Die Lieferfrist ruht an Sonn- und Feiertagen sowie an Samstagen, soweit nicht im Tarif oder durch Vereinbarung etwas anderes bestimmt ist.".

19. In § 76 Abs. 1 Satz 1 wird die Angabe " (§ 56 Abs. 2 Buchstabe o) " durch die Angabe " (§ 56 Abs. 2 Buchstabe n) " ersetzt.

20. In § 77 Abs. 1 Satz 1 wird die Angabe " (§ 2 Abs. 3, § 5 Abs. 2 Buchstabe c und d) " durch die Angabe " (§ 2 Abs. 3, § 5 Abs. 3 Buchstabe c und d) " ersetzt.

21. § 78 Abs. 2 Satz 1 wird wie folgt gefaßt:

"Die Benachrichtigung ist sofort nach der Bereitstellung der Wagenladung vorzunehmen.".

22. § 80 wird wie folgt gefaßt:

"§ 80

Ablieferungshindernisse

(1) Kann das Gut nicht abgeliefert werden, so ist der Absender unverzüglich zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen.

(2) Der Absender kann im Frachtbrief für den Fall eines Ablieferungshindernisses die im Tarif zugelassenen Verfahrensweisen vorschreiben.

(3) Zur Erteilung einer Anweisung, die sich nicht aus dem Frachtbrief ergibt, ist das Frachtbriefdoppel vorzulegen und darin die Anweisung einzutragen. Hat der Empfänger die Annahme verweigert, so kann die Anweisung auch ohne Vorlage des Doppels erteilt werden.

(4) Für die Ausführung der Anweisung gilt § 72 Abs. 4 und 5 entsprechend.

(5) Ist die Benachrichtigung des Absenders nicht möglich oder wird innerhalb der im Tarif vorgesehenen Frist eine ausführbare Anweisung nicht erteilt, so kann die Eisenbahn

1. das Gut auf Lager nehmen oder hinterlegen, soweit die Kosten aus dem Gut gedeckt sind,
2. das Gut einen Monat nach Ablauf der Abnahmefrist bestmöglich verkaufen,
3. das Gut an den Absender zurücksenden,
4. unverwertbares Gut vernichten.

Deckt der Wert des Gutes die Lagerkosten nicht oder unterliegt das Gut schnellem Verderb oder schneller Wertminderung, so kann es sofort bestmöglich verkauft werden. Der Absender ist von dem bevorstehenden Verkauf rechtzeitig zu benachrichtigen, soweit dies möglich ist.

(6) Der Absender ist verpflichtet, gefährliche oder unverwertbare Güter, die der Empfänger nicht fristgemäß abgenommen hat, unverzüglich auf seine Kosten zurückzunehmen.

(7) Die Eisenbahn kann außer der Fracht und den sonstigen Kosten das tarifmäßige Entgelt verlangen, soweit sie nicht ein Verschulden trifft.

(8) Fällt das Ablieferungshindernis weg, so wird dem Empfänger das Gut abgeliefert, sofern bis dahin keine entgegenstehende Anweisung des Absenders bei der Empfangsabfertigung eingegangen ist. Von der nachträglichen Ablieferung ist der Absender zu verständigen, wenn ihm das Hindernis schon mitgeteilt war."

23. In § 81 Abs. 4 Satz 3 werden die Wörter "die Sicherung des Beweises" ersetzt durch die Wörter "das selbständige Beweisverfahren".
24. In § 86 Abs. 1 Satz 2 wird die Angabe "§ 56 Abs. 2 Buchstabe p" durch die Angabe "§ 56 Abs. 2 Buchstabe o" ersetzt.
25. In § 88 Abs. 1 Satz 1 werden nach dem Wort "Höhe" die Wörter "des Dreifachen" eingefügt.

26. In § 94 Abs. 5 Satz 2 werden die Wörter "gerichtliche Beweisaufnahme zur Sicherung des Beweises" ersetzt durch die Wörter "das selbständige Beweisverfahren nach der Zivilprozeßordnung".

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

I. Allgemeines

Der Vollzug der staatlichen Einheit Deutschlands, die wirtschaftliche und technische Entwicklung seit den letzten umfangreicheren Novellierungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung von 1979 und 1982 sowie die Herausforderung der Eisenbahnen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern und mit dem Individualverkehr auf nationaler und internationaler Ebene erfordern eine Anpassung einiger Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung auch mit dem Ziel, den Handlungsspielraum der Eisenbahnen zu erweitern.

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Verordnung nicht mit Kosten belastet. Es sind keine Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, zu erwarten; der Wettbewerb unter den Verkehrsträgern und mit dem motorisierten Individualverkehr läßt eine offensive Preispolitik der Eisenbahnen nicht zu.

II. Im Einzelnen

Zu Artikel 1

Zu Nr. 1:

Die Umschreibung des Anwendungsbereiches der Eisenbahn-Verkehrsordnung in § 1 Abs. 2 entspricht nicht mehr der geltenden Rechtslage. Die bisher angeführten internationalen Übereinkom-

men CIV und CIM sind mit Wirkung vom 1. Januar 1985 durch das Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) ersetzt worden.

Zu Nr. 2a):

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung enthält zwingendes Vertragsrecht. Umstritten ist allerdings in Rechtsprechung und Lehre sowie bei den Anwendern der Eisenbahn-Verkehrsordnung, ob dies auch gilt, wenn zugunsten des Vertragspartners der Eisenbahnen von den Bestimmungen der Verordnung abgewichen wird. Abweichungen sind bisher nur im Rahmen des durch den geltenden Absatz 2 vorgegebenen Rahmen mit Genehmigung der nach Bundes- oder Landesrecht zuständigen Verkehrsbehörde zulässig.

Im Interesse der Rechtsklarheit, aber auch um den Handlungsspielraum der Eisenbahnen, die in zahlreichen Fällen durch die zwingenden Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung gegenüber ihren Wettbewerbern benachteiligt sind, zu erweitern, erscheint es zweckmäßig, den Eisenbahnen grundsätzlich ein Abweichen von den Bestimmungen der Verordnung zugunsten des Reisenden, des Absenders oder des Empfängers zu gestatten. Ausgenommen hiervon bleiben allerdings die allgemeinen Bestimmungen des Abschnittes I.

Die Änderung entspricht im übrigen einem Vorschlag der Deregulierungskommission (Bericht an die Bundesregierung vom März 1990).

Zu Nr. 2b):

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nr. 3:

Tariflich und statistisch wird Expresgut von den Eisenbahnen als Güterverkehr behandelt. Den Betrieben und Verbänden reichen zwei Wochen zur Umstellung der Tarife/EDV-Anlagen bzw. zur Unterrichtung ihrer Mitglieder nicht aus. Angemessen ist die in § 6 Abs. 6 für den Güterverkehr vorgesehene Frist von einem Monat.

Zu Nr. 4:

§ 7 läßt Sonderabmachungen (= individuelle Preisabsprachen) bisher nur im Güterverkehr der Eisenbahnen, und hier auch nur begrenzt auf bestimmte Sonderfälle, zu. Sondervereinbarungen im Schienenpersonenverkehr sind unzulässig (§ 7 Abs. 2). Im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr sind Sonderabmachungen dagegen zulässig (Art. 5 § 3 CIV).

Die Herausforderungen, vor denen die Eisenbahnen zusammen mit den übrigen Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere in Ballungsräumen mit Verkehrs- und Tarifverbünden stehen, erfordern eine flexible Preispolitik gerade im Hinblick auf den Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr. Die bisher möglichen, im Tarif festgelegten allgemein gültigen Ermäßigungen reichen als Preisinstrumentarium im Wettbewerb nicht mehr aus.

Die Kontrolle der Wirtschaftlichkeit von Preisen, die in Form von Sonderabmachungen gebildet werden, obliegt dem Eigentümer des Eisenbahnunternehmens. Die Wettbewerbsaufsicht geht für diesen Teil der Preisbildung von den Tarifgenehmigungsbehörden auf die Kartellbehörden über.

Zu Absatz 1 Nr. 1:

Die Neufassung des Absatzes 1 Nr. 1 entspricht bis auf redaktionelle Änderungen der bisherigen Regelung. Der bisherige Buchstabe c in Absatz 1 Nr. 1 geht als für alle Sonderabmachungen geltend in den neuen Absatz 2 auf.

Zu Absatz 1 Nr. 2:

Die Neufassung des Absatzes 1 Nr. 2 entspricht der bisherigen Regelung in Absatz 1 Nr. 2. Neben redaktioneller Änderung wird die Gewichtsgrenze der Sendungen, für die Sonderabrechnungen zuständig sind, verdoppelt.

Zu Absatz 1 Nrn. 3 und 4:

Hiermit wird die Zulässigkeit von Sonderabmachungen mit Großkunden und Reiseveranstalter eingeführt. In beiden Bereichen erfordert der Wettbewerb eine größere Preisflexibilität. Der inhaltlich auf die Nummern 3 und 4 bezogene Absatz 1 Satz 2 entspricht dem in § 6 Abs. 3 Satz 1 enthaltenen Gedanken.

Zu Absatz 2:

Der Eisenbahngüterverkehr und der Eisenbahnpersonenverkehr zwischen den Bedienungsgebieten der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn sowie den ihnen angeschlossenen nichtbundeseigenen Eisenbahnen wurde bis zum 2. Oktober 1990 auf der Grundlage des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr abgewickelt. Nach diesem Übereinkommen sind über die bisher in § 7 der Eisenbahn-Ver-

.

kehrsordnung geregelten Fälle hinaus grundsätzlich Sonderabmachungen im Eisenbahngüter- und Eisenbahnpersonenverkehr zulässig. Von dieser Möglichkeit wurde (und wird) von beiden Bahnen in erheblichen Umfange Gebrauch gemacht. Diese Praxis wurde durch den Einigungsvertrag festgeschrieben (Anlage 1, Kapitel XI, Sachgebiet A, Abschnitt III Nr. 4).

Um eine Regelung sachverwandter Bereiche in verschiedenen Gesetzen und Verordnungen zu vermeiden, wird die Bestimmung aus dem Einigungsvertrag in § 7 der Eisenbahn-Verkehrsordnung wegen des bestehenden Sachzusammenhangs übernommen. Die Übernahme in § 7 dient auch einer leichteren Orientierung der Kunden der Eisenbahnen über die Möglichkeiten der Preisgestaltung.

Zu Absatz 3:

In Absatz 2 sind die Voraussetzungen, die alle Sonderabmachungen erfüllen müssen, redaktionell zusammengefaßt. Auf das Erfordernis der Schriftform kann in den Fällen des Kleingutverkehrs verzichtet werden. Es entspräche auch nicht mehr den Anforderungen der Praxis in einem von erheblichem Wettbewerb geprägten Markt.

Zu Absatz 4:

Absatz 4 entspricht dem bisherigen Absatz 2 mit der Klarstellung ("gegenüber den tariflichen Entgelten" statt "gegenüber den Tarifen"), daß Abweichungen von den Bestimmungen der Abschnitte II bis VIII der Eisenbahn-Verkehrsordnung zugunsten des Reisenden, des Absenders oder des Empfängers nicht als unzulässige Sonderabmachungen im Sinne von § 7 Abs. 3 Satz 1 angesehen werden, die andernfalls danach nichtig wären.

Zu Nr. 5:

Begleitete Kraftfahrzeuge (Autoreisezug-Verkehr) werden nach dem geltenden Tarif als Reisegepäck behandelt. Wegen der sich daran knüpfenden Haftungsregelung ist eine Ergänzung des Absatz 2 zweckmäßig (Buchstabe a). Für die Aufgabe und Beförderung von Kleintieren als Reisegepäck sind nicht nur die Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Tarif maßgebend, sondern als lex specialis auch die im zweiten Halbsatz zitierte Verordnung.

Zu Nr. 6a:

Die Haftungshöchstgrenzen für verlorenes oder beschädigtes aufgegebenes Reisegepäck sind zuletzt mit der 85. Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. August 1979 festgesetzt worden. Die seither eingetretenen allgemeinen Preissteigerungen sowie die regelmäßigen Anhebungen des Preises für die Gepäckfracht erfordern eine Anpassung des Haftungshöchstbetrages für verlorene oder beschädigte Gepäckstücke. Darüber hinaus wird eine besondere Haftungshöchstgrenze für das Reisegepäck aufgebener und beförderter Kraftfahrzeuge eingeführt, die der in internationalen Regelung entspricht (CIV).

Zu Nr. 6b:

Der neue Absatz regelt, angelehnt an die internationale Regelung (CIV), die Haftung für in oder auf dem Kraftfahrzeug belassene Gepäckstücke und Gegenstände.

Zu Nr. 6c:

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nr. 7a:

Die Haftungshöchstbeträge für die Überschreitung der Lieferfrist bei aufgegebenem Reisegepäck sind zuletzt mit der 85. Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. August 1979 festgesetzt worden. Die allgemeinen Preissteigerungen sowie die seither regelmäßig erfolgten Anhebungen des Preises für die Gepäckfracht erfordern eine Anpassung auch des Haftungshöchstbetrages bei Lieferfristüberschreitung. Darüber hinaus ist eine Beschränkung der Leistung von Schadensersatz für Lieferfristüberschreitung auf einen Zeitraum von höchstens einer Woche nicht mehr zeitgemäß und kundenunfreundlich, insbesondere unter der Berücksichtigung der Qualität des Leistungsangebotes bei der Gepäckbeförderung. Die Verschärfung der Haftung für verspätet ausgeliefertes Reisegepäck soll zugleich ein Anreiz für die Eisenbahnen sein, ihren Leistungsstandard bei der Reisegepäckbeförderung zu verbessern.

Zu Nr. 7b:

Mit dem angefügten Satz soll klargestellt werden, daß im Falle der Lieferfristüberschreitung in keinem Falle eine höhere Entschädigung zu leisten ist als bei gänzlichem Verlust. Auch bei Lieferfristüberschreitung beträgt der Haftungshöchstbetrag künftig 2 000 Deutsche Mark.

Zu Nr. 8:

Die Vorschrift regelt die Haftung für verspätete Verladung und Auslieferung von Kraftfahrzeugen, die als Reisegepäck aufgegeben und befördert werden.

Zu Nr. 9a:

Aktualisierung des Zitates.

Zu Nr. 9b:

Für die Aufgabe und Beförderung von Kleintieren als Expreßgut sind nicht nur die Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Tarif maßgebend, sondern als *lex specialis* auch die in § 37 Abs. 2 Satz 4 zitierte Verordnung.

Zu Nr. 10:

Redaktionelle Folgeänderungen auf Grund der Änderung des § 33.

Zu Nr. 11:

Tiersendungen können nicht nur als Wagenladung angenommen und befördert werden, sondern unter bestimmten Voraussetzungen auch als Reisegepäck oder Expreßgut.

Zu Nr. 12:

Nach § 9 Abs. 3 der Verordnung zum Schutz von Tieren bei der Beförderung in Behältnissen sind bei Bahnsendungen die Tiere nach der Ankunft unverzüglich auszuladen und zur Abnahme be-

reitzustellen; der Beförderer hat den Empfänger unverzüglich zu benachrichtigen. Unter dem Gesichtspunkt des Tierschutzes sollte bei Tiersendungen, die als Wagenladung befördert werden, in gleicher Weise verfahren werden.

Zu Nr. 13:

Redaktionelle Folgeänderung auf Grund der Änderung der §§ 67 und 74.

Zu Nr. 14a und b:

Redaktionelle Folgeänderung auf Grund der Änderung des § 67.

Zu Nr. 15:

Redaktionelle Folgeänderung auf Grund der Änderung des § 80.

Zu Nr. 16a:

Ab 1. Januar 1991 sehen die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER/CIM) nur noch eine Art der Beförderungsgeschwindigkeit vor. Das Beförderungsregime "Eilgut" wurde für den internationalen Wagenladungsverkehr aufgehoben. Von allen europäischen Bahnen sieht nur noch die Deutsche Bundesbahn die Beförderungsart "Eilgut" vor. Sie hat 1989 im Inlandsverkehr lediglich 210 Wagenladungen nach der Eilgutklasse 1 e abgerechnet. Auf Grund des Preis- und insbesondere auch des Leistungswettbewerbs unter den Verkehrsträgern wird das zusätzliche Entgelt für die eilgutmäßige Beförderung des Gutes auf der

Schiene nur in Ausnahmefällen von den Kunden akzeptiert. Diese erwarten von den deutschen Eisenbahnen grundsätzlich die schnellstmögliche Beförderung; entscheidend ist die termingerechte Ankunft ihrer Güter. Hiernach erübrigt sich eine Formalvorschrift, die Güter eilgutmäßig befördern zu lassen. Für einen Beförderungszuschlag, wie ihn der Eilgutzuschlag in Höhe von 25 % der Fracht heute noch darstellt, ist in einem wettbewerbsorientierten Verkehrsmarkt kein Raum mehr.

Zu Nr. 16b:

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nr. 17:

Redaktionelle Folgeänderung auf Grund der Änderung des § 80.

Zu Nr. 18a und b:

Die in der Eisenbahn-Verkehrsordnung genannten Lieferfristen stellen Höchstlieferfristen dar mit der Folge, daß bei Überschreiten einer Lieferfrist Schadensersatzansprüche des Kunden gegen die Eisenbahnen geltend gemacht werden können. Mit der Aufhebung der Beförderungsart "Eilgut" entfällt eine Festlegung einer Höchstlieferfrist für diese Beförderungsart.

Zu Nr. 18c:

Erweiterung des Zeitraums, in dem die Lieferfrist ruht, um Samstage. Im übrigen redaktionelle Folgeänderung auf Grund der Änderung des § 67.

Zu Nr. 19:

Redaktionelle Folgeänderung auf Grund der Streichung von § 56 Abs. 2 Buchstabe k.

Zu Nr. 20:

Redaktionelle Folgeänderung auf Grund der Änderung des § 5.

Zu Nr. 21:

Redaktionelle Folgeänderung auf Grund der Änderung des § 67.

Zu Nr. 22:

Im Bereich des Eisenbahn-Güterverkehrs ist die Pflicht der Eisenbahnen in erster Linie auf die Beförderung des Gutes gerichtet. Falls der Empfänger gefährliches oder abfallartiges Gut, das für eine Verwertung keinen ausreichenden Handelswert darstellt, nicht abnimmt, sollen die Eisenbahnen nicht mit der geordneten Entsorgung des Gutes belastet sein. Die Eisenbahnen haben das Recht, dieses Gut an den Absender zurückzusenden.

Im übrigen werden die Bestimmungen des § 80 gestrafft.

Zu Nr. 23:

Am 1. April 1991 sind die Vorschriften des Rechtspflege-Ver-einfachungsgesetzes vom 17. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2847) über das selbständige Beweisverfahren (§§ 485 ff. ZPO i. d. F.

des Artikels 1 Nr. 29 i. V. m. Artikel 11 Abs. 5 Rechtspflegevereinfachungsgesetz) in Kraft getreten.

Neben der Einnahme des Augenscheins und der Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen werden Beweiserhebungen außerhalb eines Klageverfahrens in einem weiteren Umfang zugelassen.

Auf Grund der Neufassung der §§ 485 ff. ZPO ergeben sich notwendige Folgeänderungen für § 81 Abs. 4 Satz 3 und § 94 Abs. 5 Satz 2 EVO.

Zu Nr. 24:

Redaktionelle Folgeänderung auf Grund der Streichung von § 56 Abs. 2 Buchstabe k.

Zu Nr. 25:

Die Höhe der Haftung bei Lieferfristüberschreitung ist seit 1938 unverändert. Die allgemeine Preissteigerung erfordert eine Anpassung des Haftungshöchstbetrages. Hierbei ist auch zu berücksichtigen: Die Eisenbahnen haften gemäß § 82 Abs. 2 nicht für die Überschreitung der Lieferfristen, wenn diese durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermochten. Die Lieferfristen in § 74 sind vor allem an den Bedürfnissen des Betriebsablaufs orientiert und damit weit bemessen. Eine Beschränkung des Schadensersatzes bei nachgewiesenem Schaden bis zur Höhe der Fracht ist daher zumindest kundenunfreundlich. Deshalb erfolgt eine Anpassung an die im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr geltende Regelung, wonach bis zum Dreifachen der Fracht, gehaftet wird (Art. 43 § 1 CIM). Die Verschärfung der Haftung für eine Überschreitung der Lieferfrist

soll zugleich ein Anreiz für die Eisenbahnen sein, ihren Leistungsstandard betreffend die Schnelligkeit des Transports zu verbessern.

Zu Nr. 26:

Siehe Begründung zu Nr. 23.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

25.09.92

Beschluß

des Bundesrates

zur

Siebenundachzigsten Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-
Verkehrsordnung

Der Bundesrat hat in seiner 646. Sitzung am 25. September 1992 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.