

Schreiben

des

Bundesrathes an Herrn Köchlin, Präsident der Kommission des Ständerathes zur Vorberathung des Gesetzentwurfes betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und anderen vom Bunde konzedirten Transportanstalten.

(Vom 29. September 1874.)

Tit.!

Das Eisenbahn- und Handelsdepartement hat uns das Schreiben vorgelegt, welches Sie ihm zu unsern Händen Namens der von Ihnen präsidirten ständeräthlichen Kommission mit dem Datum vom 17. d. M. zu übersenden die Ehre erwiesen. Sie stellen in demselben den Antrag, „es mögen die Rechtsverhältnisse des Personentransportes nachträglich noch im Sinne von § 19, Absatz 1, und §§ 25 und 26 des deutschen Entwurfes eines Reichseisenbahngesetzes auf dem Wege der Gesetzgebung geregelt und die als zweckmäßig befundenen Bestimmungen in das Gesetz über den Frachtverkehr oder besser „das Transportwesen“ überhaupt aufgenommen werden.“

Dem Antrage fügen Sie bei, es werde möglich sein, die Berathung dieser Frage in der Weise zu beschleunigen, daß den Råthen die Vorlage des betreffenden Entwurfes, welcher Ihrer Ansicht nach nur wenige kurze Artikel zu enthalten hätte — noch hinreichend frühzeitig gemacht werden könnte, um im Anschluß an die zwei von Ihnen bereits durchberathenen Gesetze betreffend die Rechtsverhältnisse der schweizerischen Transportanstalten debattirt zu werden.

Sie wissen, Tit., daß der Bundesrath in der Botschaft vom 26. Mai d. J. zum Geszentwurfe über Frachtverkehr u. s. w. den Grund angeführt hat, warum er die Rechtsverhältnisse des Personentransportes und des Fahrverkehrs im Gegensatze zum Frachtverkehr von den Bestimmungen des erwähnten Projektes ausgenommen hat. Es ist die Kompetenzbestimmung von Art. 38 des Eisenbahngesetzes. Wenn nun, wie aus Ihrer Zuschrift zu entheben ist, diese Anschauung von der Kommission des Ständerathes nicht getheilt und möglicherweise daher auch eine Mehrheit beider Råthe die Kompetenzfrage bejahend entscheiden wird, so ist auf diesen Fall hin der Bundesrath gerne bereit, jetzt schon diejenigen Punktationen zur Berathung Ihnen vorzulegen, welche ihm gesetzlich fixirt werden zu müssen scheinen. Wir pflichten übrigens gauz Ihrer Ansicht bei, daß der größte Theil der Bestimmungen über den Personentransport dem nach Art. 36 entweder von den Bahngesellschaften unter Genehmigung des Bundesrathes oder vom Bundesrathe direkt nach Anhörung der Bahngesellschaften zu erlassenden Transportreglemente einzuverleiben sein werde. Die wenigen gesetzlichen Normen aber glauben wir nicht zum Gegenstand eines Spezialgesetzes machen zu sollen, sondern es ist eben so natürlich als vereinfachend, wenn ein und dasselbe Bundesgesetz die gesammten Rechtsverhältnisse des Transportwesens in sich begreift. Wir schlagen Ihnen deßhalb vor, die Vorschriften über die Beförderung von Personen an die Spitze des Gesetzes mit 4 Artikeln zu stellen und diesen die Bestimmungen über die Spedition von Gütern anzureihen.

Was die Redaktion betrifft, haben wir so weit möglich die von Ihnen bereits angenommenen rezipirt, Ihnen anheimstellend, die Artikel des bisherigen Entwurfes — so insbesondere Art. 36 — nach eigenem Ermessen umzugestalten, beziehungsweise den neuen anzupassen. Daß der Titel nunmehr: Bundesgesetz betreffend die Rechtsverhältnisse des Transportwesens auf Eisenbahnen u. s. w. zu lauten habe, wird kaum mehr eine Frage sein.

Ueber die Materie selber erlauben Sie uns folgende Bemerkungen:

1. Die Rechtsverhältnisse des Personentransportes sind bisher weniger Gegenstand besonderer Gesetzgebung gewesen; wo ein gerichtliches Urtheil wegen Verspätung angerufen wurde, lautete es entweder abweisend, oder es erfolgte nach den Prinzipien des gemeinen Rechtes über Schadenersatz oder nach den Anforderungen der Billigkeit. Es konnte indeß nicht fehlen, daß im Laufe der Zeit eine kleine Zahl Grundsätze so ziemlich allgemein anerkannt wurden und daß der im Transportreglement der schweiz. Eisenbahnverwaltungen vom 15. März 1862 noch bedingungslos hingestellte Satz, daß verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge keinen Anspruch gegen die Bahnverwaltungen begründen (§ 5), wesentliche Einschränkung erlitt. So wurde angenommen, daß mit der Abgabe des Billets an den Reisenden nach erfolgter Bezahlung des Fahrpreises ein Vertrag zwischen der Bahnverwaltung und dem Reisenden abgeschlossen worden sei, wonach Letzterer inner der fahrplanmäßigen Zeit wohlbehalten an die vom Billet bezeichnete Endstation befördert werden müsse. Nichteinhalten des Vertrages durch Verschulden der Bahnverwaltung, resp. ohne Hinzutritt höherer Gewalt, begründe Schadenersatzpflicht. Ein englischer Richterspruch drückt sich darüber folgendermaßen aus: „Die Gesellschaften müssen mit entsprechender Geschwindigkeit befördern und wenn ihr Geschäftsverlauf dem nicht gemäß ist, so kann es gegenüber einer Klage auf Schadenersatz für aus der Verspätung erwachsene Nachtheile nicht als Entschuldigung geltend gemacht werden, daß sie nach der gewöhnlichen Art und Weise, ihr Geschäft zu betreiben, befördert hätten.“

Der belgische *Avis ministériel* vom 25. Januar 1867 sagt: „En cas de retard dans l'arrivée à destination ou aux lieux de correspondance, les voyageurs n'auront droit à un dédommagement que pour autant qu'il y ait faute imputable à l'administration, et ce dédommagement ne pourra pour quelque raison que ce soit, excéder le prix de transport.“ Die Gerichte erklärten aber in verschiedenen Fällen diesen Avis als nicht zu Recht bestehend und sprachen Entschädigungen von bedeutenden Summen nach freiem Ermessen.

Das Handelsgericht von Nevers (Frankreich) gab am 22. März 1869 folgende Sentenz ab:

„L'obligation de se conformer aux tableaux des heures de départ et d'arrivée des trains aux différentes stations, portée à la connaissance du public, fait partie intégrante du contrat intervenu entre une compagnie de chemin de fer et le voyageur.“

„Son inexécution doit se résoudre en dommages-intérêts, sauf le cas de force majeure, dont la preuve incombe à la dite compagnie.“

Ein Spruch des Handelsgerichtes von Douai definiert den Umfang der Entschädigungspflicht dahin:

„Les dommages-intérêts doivent être basés sur le préjudice résultant directement pour le voyageur de son séjour forcé dans le lieu de départ et de la perte de temps qu'il a subie; ils ne sauraient s'étendre à des conséquences indirectes, telles que la rupture d'une transaction ou autre dommage semblable.“

Diese Beschränkung durchbrechend verurtheilte ein englisches Gericht am 20. April 1866 eine französische Eisenbahngesellschaft zu 200 Pfund Schadenersatz an einen Passagier, weil der Zug, mit dem er reiste, sich so wesentlich verspätete, daß er dadurch verhindert wurde, eine Bekanntschaft anzuknüpfen, welche zum Abschluß eines Geschäftes nothwendig war.

Sehr milde nehmen sich gegenüber der englischen Energie die Bestimmungen des Betriebsreglementes für die Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns (vom 1. Juli 1874 an gültig) aus.

§ 21 faßt sie dahin zusammen:

„Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung.“

„Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.“

„Wird jedoch in Folge einer nicht durch höhere Gewalt herbeigeführten Verspätung der Ankunft eines Zuges der Anschluß an einen andern versäumt, so ist dem mit durchgehenden Billets versehenen Reisenden nach erbrachtem Nachweise, daß er mit dem nächsten zurückführenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt ist, der bezahlte Preis für die Hinreise, sowie der Preis der Rückreise in der auf der ersteren benutzten Wagenklasse zu erstatten.“

Einen ziemlichen Schritt vorwärts macht der Ihnen bekannte Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes (§ 26).

So weit nun auch die Gerichte der verschiedenen Länder oder positive Reglementsbestimmungen über die Größe des Schadenersatzes auseinandergehen, so einstimmig sind sie nach und nach

geworden, daß eine Pflicht zur Entschädigung auch bezüglich dieser Verhältnisse nicht bestritten werden könne.

2. So zeitgemäß es sein mag, auch in der Schweiz diesen Satz gesetzlich sanktioniren zu lassen, ebenso wünschbar ist es, festzustellen, unter welchen Bedingungen einzig der Transport von Personen durch die Bahngesellschaften verweigert werden dürfe. Es ist dies die einfache Analogie der betreffenden Bestimmungen über den Güterverkehr.

Diese beiden Postulate bilden im Wesentlichen den Inhalt der vier Artikel, die wir Ihnen vorlegen. Ihrem Wunsche entsprechend, mit dem unsere Anschauung, nachdem wir die hierländischen Verhältnisse abgewogen, übereinstimmt, haben wir uns in der Hauptsache dem Reichseisenbahngesetzentwurfe angeschlossen, dabei jedoch den § 19, Absatz 1, welcher in Ihrer Zuschrift besonders angeführt ist, nur theilweise aufgenommen. Wir halten nämlich dafür, Art. 33 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 leiste die gleichen Dienste wie § 19. Letzterer unterscheidet sich von ihm wesentlich in zwei Punkten. Während nämlich Art. 33 von der Herstellung des durchgehenden Verkehrs im Allgemeinen spricht und die Gesellschaften verpflichtet, den Uebergang von Güter- und Viehwägen von einer Bahn auf die andere zu gestatten, fordert § 19 von den Verwaltungen, daß sie auf Verlangen der Aufsichtsbehörde „innerhalb und außerhalb des deutschen Reiches für die Beförderung von Personen und Gütern einen durchgehenden Verkehr mittelst Expeditionen und direkter Tarife errichten und hiebei ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel“ (also auch Personenwägen) „bewilligen.“ Hinsichtlich des Verkehrs mit dem Auslande haben wir einen Passus im Art. 1 aufgenommen. Von einer Bestimmung, wonach das Uebergehen der Personenwagen auf Linien anderer Gesellschaften die Regel zu bilden hätte, sehen wir ab, namentlich mit Rücksicht auf die ziemliche Zahl der in Entstehung begriffenen kleinen Bahnen und auf Art. 31, Satz 4 des Eisenbahngesetzes, demzufolge der Bundesrath Normen aufzustellen hat, welche, gestützt auf die Verkehrsbewegung jeder Bahn, das Minimum des von ihr zu beschaffenden Betriebsmaterials fixiren. Der direkte Personenverkehr ist durch Art. 33 des Gesetzes garantirt und der Bundesrath kompetent, sowohl gegen Hindernisse, die ihm bereitet werden wollten, einzuschreiten als Verbesserungen zu begehren.

Den Inhalt von Art. 1—4 glauben wir nicht weiter kommentiren zu sollen; er spricht so ziemlich für sich selber und enthält nicht mehr als was anderwärts bereits anerkannt ist. Sache des

Transportreglementes wird es sein, festzusetzen, wo und wie die Rückzahlung des Fahrgeldes stattzufinden habe, wenn vom Reklamanten die Linien mehrerer Unternehmungen befahren worden sind, wann und wie Extrazüge zur Beförderung Verspäteter zu liefern seien u. s. w.

Wir benutzen den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 29. September 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesgesetz

betreffend

die Rechtsverhältnisse des Transportwesens auf Eisenbahnen und auf andern vom Bunde konzedirten Transportanstalten (Dampfschiffen).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 26. Mai 1874,
nebst Nachtragsentwurf vom 29. September 1874,

beschließt:

A. Beförderung von Personen.

Art. 1.

Verpflichtung der Transportanstalten zur Beförderung von Personen.

Unter Vorbehalt der gesetzlichen Bestimmungen über das Postregal ist jede vom Bunde konzedirte Transportanstalt (Eisenbahn, Dampfschiff), welche dem Publikum zur Benutzung für den Personentransport eröffnet ist, verpflichtet, die bei ihr nachgesuchte Beförderung von Personen auf ihrer Transportstrecke und zur Weiterbeförderung auf andern schweizerischen Transportanstalten auszuführen.

Die Transportanstalten können vom Bundesrathe angehalten werden, auch mit ausländischen Bahnverwaltungen bezüglich Beförderung von Personen in direkten Verkehr zu treten.

Im Uebrigen wird vorausgesetzt :

- 1) daß der Transport nicht infolge außerordentlicher Ereignisse unmöglich ist;
- 2) daß die Transportmittel nicht infolge einer aus außerordentlichen Umständen hervorgehenden Geschäftsüberhäufung unzureichend sind;
- 3) daß die Zurückweisung nicht durch die allgemeinen Betriebsvorschriften für den Personentransport geboten ist.

Art. 2.

Schadenersatz bei Verspätungen.

Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge oder Dampfboote begründen in der Regel für das Publikum keinen Anspruch gegen die Verwaltungen der Transportanstalten, und eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Zurückforderung des für die nicht durchgeführte Strecke gezahlten Fahrgeldes. Immerhin gelten folgende Ausnahmsbestimmungen :

- 1) Verspätet sich der Abgang des Zuges oder Bootes um mehr als eine halbe Stunde, so sind die Inhaber von Billeten für die betreffende Fahrt berechtigt, gegen Ablieferung der Billete die sofortige Rückerstattung der bezahlten Fahrtaxe zu verlangen.
- 2) Reisende mit direkten Billeten, welche wegen verspäteter Ankunft eines Zuges oder Bootes den Anschluß verfehlen, können ohne Nachzahlung ihre Beförderung durch den nächsten Zug oder das nächste Dampfboot verlangen, auch wenn die ursprüngliche Gültigkeitsdauer ihrer direkten Billete sich nicht bis dahin erstrecken sollte. Ist der nächste Zug ein Schnellzug ohne Wagen III. Klasse, so sind die mit Billeten III. Klasse versehenen Reisenden in solchen Fällen ohne Supplementstaxe durch Wagen II. Klasse zu befördern, insofern die Verwaltung nicht vorzieht, Wagen III. Klasse dem Zuge beizugeben. Wird die Weiterbeförderung nicht durch die fehlbare Eisenbahn- oder Dampfbootverwaltung selber bewerkstelligt, so haben letztere die Pflicht, die den Transport ausführenden Gesellschaften zu entschädigen.
- 3) Wenn Reisende mit direkten Billeten, welche wegen Verspätung eines Zuges oder Bootes den Anschluß verfehlt haben, die Rückreise der Weiterbeförderung vorziehen, so ist ihnen diese, insofern sie mit dem nächsten Zuge oder Boote erfolgt, in der auf der Hinreise benutzten Wagen- oder Schiffsklasse gratis zu gewähren, unter gleichzeitiger Zurückerstattung der Taxe für die Hinreise.

- 4) Jeder Reisende, der ausschließlich infolge Verspätung eines Zuges oder Dampfbootes über eine Stunde nach der fahrplanmäßigen Ankunftszeit an seinem Reiseziel eintrifft, und mit dem nächsten Zuge oder Boote zur Abgangsstation zurückkehrt, ist ebenfalls befugt, die Erstattung der bezahlten Taxe und freie Rückfahrt in der zur Hinfahrt benutzten Wagen- oder Schiffsklasse zu beanspruchen.

Auch für die unter Ziff. 3 und 4 erwähnten Entschädigungen, sei es an die Reisenden oder an Bahn- und Schiffsunternehmungen, hat die fehlbare Verwaltung aufzukommen.

Die Bestimmungen der Ziffern 1 und 4 finden keine Anwendung auf sog. Vergnügungszüge und können auch in andern außerordentlichen Fällen auf motivirtes Ansuchen einer Verwaltung durch den Bundesrath suspendirt werden.

Jede Entschädigungsansprache fällt dahin, wenn die Verspätung als Folge höherer Gewalt nachgewiesen werden kann.

Art. 3.

Uebrige Verhältnisse des Personentransports.

Ein allgemeines Verkehrs-, beziehungsweise Transportreglement ordnet im Uebrigen alle auf den Personentransport der Eisenbahnen und Dampfboote bezüglichen Verhältnisse. Insbesondere wird es auch das von den Reisenden und den Verwaltungen bei Entschädigungsansprachen wegen Verspätungen (Art. 2, Ziff. 1 — 4) einzuhaltende Verfahren regeln und die Fälle bestimmen, in welchen die Weiterbeförderung von Reisenden bei verfehlten Anschlüssen durch Extrazüge oder Boote vorzunehmen ist.

Art. 4.

Handgepäck.

Das Transportreglement wird auch Vorschriften erlassen über die Rechte und Pflichten der Reisenden oder Verwaltungen hinsichtlich des Handgepäcks, d. h. aller derjenigen Gegenstände, welche unter der persönlichen Obhut der Reisenden verbleiben.

Die im Art. 38 (bisheriger) ausgesprochene Haftbarkeit der Transportanstalten erstreckt sich auch auf das Handgepäck.

B. Beförderung von Gütern.

I.

Von der Eingehung des Frachtkontraktes.

Art. 5 gleich dem bisherigen Art. 1 u. s. f.

.....

Art. 36 (alt = Art. 40 neu).

Vermiethung von Transportmitteln.

Von den vorstehenden Bestimmungen wird nicht berührt die Vermiethung oder Einräumung von Transportmitteln zum Zwecke der Beförderung von Gütern unter eigener Direktion des mitreisenden Versenders oder eines Vertreters desselben.

Für diese Transportverhältnisse bleibt, so lange kein einheitliches Verkehrs- oder Transportreglement im Sinne des Art. 36 des Gesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen etc. vom 23. Dezember 1872 etwas anderes verfügt, das bisherige Recht, immerhin unter Anwendung des Art. 38 dieses Gesetzes, sowie des Gesetzes über Tödtungen und Verletzungen beim Bau und Betrieb von Eisenbahnen etc., in Geltung.



**Schreiben des Bundesrathes an Herrn Köchlin, Präsident der Kommission des
Ständerathes zur Vorberathung des Gesezentwurfes betreffend die Rechtsverhältnisse des
Fracht Verkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und anderen vom Bunde konzedirten
Trans...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.10.1874
Date	
Data	
Seite	114-123
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 345

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.