

menge trotz voller Auslastung des Transportraumes jedoch nicht übernommen, hat sie die Wagenbestellungen bis zur Realisierung der entsprechenden Gutmenge entgegenzunehmen.

Zu §§ 14 und 15 der Transportverordnung:

§10

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Güterwagen einsatzfähig und besenrein bereitzustellen.

(2) Der Absender hat — insbesondere bei der Verwendung von Kessel- und Topfwagen, von Kohlenstaub-, Zement- und Chemiebehälterwagen sowie von Güterwagen mit besonderen Einrichtungen (z. B. Fischbassinwagen, Kühlwagen, Tiefladegüterwagen, Selbstentladewagen, Doppelstockgüterwagen) — die Eignung des Güterwagens für die Ver- und Entladung sowie für den Transport des Gutes festzustellen. Unterläßt er diese Feststellung oder führt er sie unvollständig oder unsachgemäß aus, hat er die daraus entstandenen Schäden und Wagenstandgelder gemäß der Transportverordnung und dieser Durchführungsbestimmung entsprechend seiner Verantwortlichkeit zu tragen.

(3) Stellt der Absender fest, daß der Güterwagen nicht einsatzfähig ist, kann er ihn zurückweisen. Der Absender ist nicht berechtigt, bereitgestellte Güterwagen wegen fehlender Besenreinheit zurückzuweisen; ausgenommen hiervon sind Güterwagen für den Transport von Nahrungs-, Genuß- und Futtermitteln, wenn trotz Herstellung der Besenreinheit schädigende Auswirkungen auf das Ladegut zu erwarten sind.

(4) Stellt der Absender die Besenreinheit des Güterwagens her, erhält er dafür eine Zuschlagfrist zur Ladefrist sowie Reinigungsgeld in Höhe von 20 M von der Eisenbahn. Die Zuschlagfrist wird vom Minister für Verkehrswesen nach Beratung im Zentralen Transportausschuß festgelegt. Die Veröffentlichung erfolgt im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger (TVA).

(5) Die Eisenbahn ist grundsätzlich verpflichtet, die vom Empfänger zurückgegebenen Güterwagen auf Besenreinheit zu kontrollieren. Stellt die Eisenbahn fest, daß die Güterwagen nicht besenrein sind, hat sie diese zurückzuweisen.

(6) Stellt die Eisenbahn nach der Rücknahme vom Empfänger fest, daß die Güterwagen nicht besenrein sind, hat der Empfänger an die Eisenbahn Reinigungsgeld in Höhe von 20 M zu zahlen.

(7) Das Reinigungsgeld ist ohne Rücksicht auf Verantwortlichkeit zu zahlen. Die Berechnung von Schadenersatz neben dem in den Absätzen 4 und 6 festgelegten Reinigungsgeld ist nicht zulässig.

(8) Güterwagen gelten als besenrein, wenn sie frei von jeglichen Ladungsrückständen und Befestigungsmitteln (z. B. Nägel, Bindedrähte, Eis) dem Transportkunden bzw. der Eisenbahn übergeben werden. Soweit veterinärhygienische oder sonstige Bestimmungen es vorschreiben, werden die Güterwagen von der Eisenbahn gereinigt oder entseucht.

(9) Behälterwagen (das sind Kessel- und Topfwagen sowie Kohlenstaub-, Zement- und Chemiebehälterwagen) gelten als besenrein, wenn sie keine Ladungsrückstände enthalten. Zu den Ladungsrückständen zählen, außer bei giftigen und ätzenden Ladegütern, nicht Ausscheidungen des Ladegutes oder sonstige chemisch bzw. physikalisch bedingte Reste, die im Behälterwagen zurückgeblieben sind und die bei der Entladung nur durch besondere Vorkehrungen aus den Behältern entfernt werden können.

(10) In den Behälterwagen dürfen Ladungsrückstände abweichend vom Abs. 9 verbleiben, wenn dies mit der Eisenbahn besonders schriftlich vereinbart worden ist.

(11) Für alle Schäden, die sich aus der Rückgabe von Behälterwagen mit Ladungsrückständen ergeben, ist der letzte Entlader in voller Höhe verantwortlich. Reinigungsgeld wird bei Behälterwagen nicht erhoben.

(12) Werden Behälterwagen gemäß § 17 der Transportverordnung vermietet, gelten für die Besenreinheit der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif (DEGT) und die besonderen Bedingungen der Deutschen Reichsbahn.

§11

Für die Be- und Entladung von Güterwagen besonderer Bauart oder mit besonderen Einrichtungen gelten die Bedienungsanweisungen der Eisenbahn. Die Veröffentlichung erfolgt im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger (TVA).

Zu § 15 der Transportverordnung:

§12

(1) Bei gleichzeitiger Bereitstellung auf derselben Lade- oder Übergabestelle gelten für einen Transportkunden — getrennt nach Be- und Entladung — nachstehende gesetzliche Ladefristen:

a) für Güterwagen des öffentlichen Verkehrs, für Mietgüterwagen, für Privatgüterwagen der am SMGS* beteiligten fremden Eisenbahnverwaltungen — außer beim Einsatz im RIV-Verkehr** —, für Dienstgüterwagen	bei Bereitstellung von	insgesamt	
		Beladefrist	Entladefrist
	1 bis 5 Güterwagen	4 Stunden	3 Stunden
	6 bis 19 Güterwagen	7 Stunden	5 Stunden
	20 bis 29 Güterwagen	9 Stunden	6 Stunden
	30 bis 39 Güterwagen	10 Stunden	8 Stunden
	40 und mehr Güterwagen	13 Stunden	11 Stunden.

Für die Entladung von Schlachtvieh betragen die Ladefristen die Hälfte der vorstehenden Fristen. Werden stäubende, ätzende oder mit besonderer Sorgfalt zu behandelnde Güter ver- oder entladen oder beträgt die gewöhnliche Wegstrecke des Absenders oder Empfängers für die An- oder Abfuhr mehr als 5 km oder werden ladegewichtsmäßig oder räumlich ausgenutzte vier- oder mehrachsige Güterwagen mit einem Ladegewicht über 30 t entladen, erhalten die Transportkunden Zuschlagfristen, die vom Minister für Verkehrswesen nach Beratung im Zentralen Transportausschuß festgelegt werden. Die Veröffentlichung erfolgt im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger (TVA);

b) für Kühlwagen	bei Bereitstellung von	insgesamt	
		Be- und Entladefrist	
	1 bis 6 Kühlwagen	6 Stunden	
	7 bis 9 Kühlwagen	9 Stunden	
	10 bis 12 Kühlwagen	11 Stunden	
	13 bis 20 Kühlwagen	13 Stunden.	

Bei Frischfleisch, das hängend transportiert werden soll, betragen die zusätzlichen Fristen für das Vorkühlen

in den Monaten November bis März	
für 1 bis 4 Kühlwagen	bis zu 2 Stunden
ab 5 Kühlwagen	bis zu 3 Stunden,
in den Monaten April bis Oktober	
für 1 bis 4 Kühlwagen	bis zu 3 Stunden
ab 5 Kühlwagen	bis zu 6 Stunden.

Für Gefrierfleisch, Feinfrostkonserven, Fisch, Butter und Geflügel betragen die zusätzlichen Fristen für das Vorkühlen

* SMGS = Abkommen über den Internationalen Eisenbahn-Güterverkehr

** RIV = Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr