

# BUNDESKAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT

## Bundeswirtschaftskammer

Bundeswirtschaftskammer · A-1045 Wien  
Postfach

Bundesministerium für öffentliche  
Wirtschaft und Verkehr  
Sektion II  
  
Radetzkystraße 2  
1031 Wien

Ergeht nachrichtlich an  
alle Bundessektionen  
alle Landeskammern  
(lt. Verteiler)  
Präs.d.NR

Ihre Zahl/Nachricht vom

Unsere Zahl/Sachbearbeiter

(0222) 65 05

Datum

Vp 26672/86/Dipl.Ing.Spr./BTV

4006 DW

11.6.1986

Betreff

Entwurf eines Eisenbahnbeförderungsgesetzes  
(EBG); Stellungnahme der Bundeskammer der  
gewerblichen Wirtschaft

Betriff:	31	EINWURF
ZL:	GE 986	
Datum: 20. JUNI 1986		
Verteilt:	20. JUNI 1986	

Die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft dankt für die Übermittlung des endgültigen Entwurfes eines Eisenbahnbeförderungsgesetzes im Rahmen des allgemeinen Begutachtungsverfahrens. Es darf an dieser Stelle positiv vermerkt werden, daß bei der Abfassung des nunmehr vorliegende Gesetzestext den bereits bei der Vorbegutachtung von der Bundeswirtschaftskammer vorgebrachten Anregungen entsprechende Aufmerksamkeit geschenkt worden ist.

Grundsätzlich dürfen die bereits im Rahmen der Vorbegutachtung von der Bundeswirtschaftskammer geäußerten Bedenken über die im Entwurf vorgesehene Aufhebung der Beförderungspflicht für Stückgut wiederholt werden. Die intensiven Bemühungen der österreichischen Bundesbahnen um eine Rationalisierung und

**40 JAHRE** Bundeswirtschaftskammer  
Arbeit für Österreich und seine Wirtschaft

Ausweitung des Stückgutverkehrs stehen in offensichtlichem Widerspruch zur angestrebten Aufhebung der Beförderungspflicht. Auch im internationalen Stückgutverkehr wären im Falle der Aufhebung der Beförderungspflicht Probleme für die Wirtschaft zu erwarten, da die Eisenbahnen gemäß UIC-Merkblatt 209 weiterhin verpflichtet sind, internationale Stückgutsendungen zum Transport anzunehmen.

Zur Festlegung der Fristen darf die Ausweitung der Beförderungsfrist auf 500 km je 24 Stunden im Interesse der erhöhten Leistungsfähigkeit des Wirtschaftspartners Eisenbahn positiv vermerkt werden. Die weiterhin vorgesehene Zuschlagsfrist für die Beförderung auf Nebenbahnen scheint im Widerspruch zu den Interessen standörtlich ohnehin benachteiligter Unternehmen zu stehen und sollte nochmals überprüft werden. Die Bundeswirtschaftskammer erlaubt sich weiters, den Vorschlag zu wiederholen, eine Fristverlängerung der Abnahme auch bei der Verzollung auf Zolleigenlagern vorzusehen, die nicht ständig besetzt sind.

Einer langjährig vertretenen Position der Bundeswirtschaftskammer entsprechend ist auch bei dieser Gelegenheit neuerlich auf die mangelnde Attraktivität der Haftungsregelungen hinzuweisen. Im Einzelfall bereits zustandegekommene verbesserte Haftungsregelungen (vgl. beispielsweise die schnelle Stückgutbeförderung "Bahnexpress Kurier") unterstreichen die Bedeutung dieses Wunsches an die Eisenbahn.

Im folgenden wird zu den einzelnen Paragraphen des vorliegenden Entwurfes eines Eisenbahnbeförderungsgesetzes detailliert Stellung bezogen. Daneben darf auch auf jene Anregungen und Vorschläge verwiesen werden, die bereits im Rahmen der Vorbegutachtung von der Bundeswirtschaftskammer geäußert worden sind (vgl. Schreiben Vp 26672/54/85 vom 28.8.1985).

- 3 -

§ 3:

Die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft sieht den angestrebten Wegfall der Beförderungspflicht für Stückgutsendungen als problematisch an. Angesichts der von den österreichischen Bundesbahnen in Abstimmung mit der betroffenen Wirtschaft intensiv betriebenen Reform des Stückgutverkehrs, die auch zu einer mengenmäßigen Intensivierung der Stückgutbeförderung führen soll, erscheint es nur logisch, die Beförderungspflicht der Eisenbahnen für Stückgut weiter aufrecht zu erhalten.

Die mit der Anpassung des Eisenbahnbeförderungsgesetzes an das Internationale Regelwerk COTIF argumentierte Aufhebung der Beförderungspflicht erscheint nicht zwingend, da dieses internationale Normenwerk für verschiedenste Eisenbahngesellschaften in Geltung ist und daher durchaus eine nationalen Gegebenheiten entsprechende Regelung der Beförderungspflicht möglich bleibt. Im übrigen darf nicht übersehen werden, daß durch das UIC-Merkblatt 209 für alle an der CIM beteiligten Eisenbahnen der status quo der Beförderungspflicht weiter aufrecht erhalten wird. Vor allem im internationalen Stückgutverkehr würde der Wegfall der Beförderungspflicht zu Beeinträchtigungen der Wirtschaft führen.

Aus einem weiteren Gesichtspunkt verdient die angestrebte Aufhebung der Beförderungspflicht Beachtung:

Sollte der gegenwärtig im Gespräch befindliche Inkraftsetzungstermin für die Stückgutreform 1.1.1987 nicht gehalten werden können, was zumindest nicht absolut auszuschließen ist, würde bei Inkrafttreten des Gesetzes zum vorgesehenen Termin eine rechtlich offene Situation eintreten. Diese sollte jedenfalls vermieden werden.

§ 4 Abs. 5:

Der Einsatz anderer Verkehrsmittel, insbesondere von Straßenfahrzeugen, wird zwar so wie in der geltenden Eisenbahn-Verkehrsordnung geregelt, doch wäre hier eine Einschränkung angebracht. Dem Subsidiaritäts-Prinzip gemäß sollten private Transportunternehmungen anderer Verkehrsträger bevorzugt herangezogen werden.

§ 6 Abs. 2:

Die nunmehr im Entwurf enthaltene Festlegung der Veröffentlichungsfristen erscheint im Sinne einer erhöhten Reaktionsfähigkeit auf Kundenwünsche akzeptabel. Im Interesse des Fremdenverkehrs sollten auch Ermäßigungen des Personentarifs rechtzeitig und in geeigneter Weise veröffentlicht werden.

§ 6 Abs. 3:

Um Auslegungsprobleme zu vermeiden, sollte die Eisenbahn jedenfalls dafür Sorge tragen, daß Tarife im gesamten Bundesgebiet gleichzeitig erhältlich sind.

§ 6 Abs. 5:

Zur Verdeutlichung wird für den 1. Satz vorgeschlagen:

"Die Tarife sind gegenüber allen Bahnbenützern in gleicher Weise anzuwenden."

In diesem Absatz wird normiert, daß die Tarife der Eisenbahn gegenüber allen Bahnbenützern in gleicher Weise anzuwenden sind, daß jedoch aus kaufmännischen Rücksichten notwendig erscheinende Begünstigungen gewährt werden können. Dies entspricht grundsätzlich der Preisgestaltung von Wirtschaftsunternehmungen. Von Nachfrager-Seite wird jedoch immer wieder darauf verwiesen, daß dies eine Ungleichbehandlung jener Unternehmen auslösen kann, die aufgrund ihrer Größe und Struktur nicht über den notwendigen Einfluß verfügen, um entsprechend günstige Tarife zu erhalten.

§ 8 Abs. 2:

Die Neuregelung wird positiv bewertet.

§ 11 Abs. 2:

Die nunmehrige Formulierung stellt eine Verbesserung gegenüber der ursprünglichen Version dar. Die Interpretation in den Erläuterungen bleibt jedoch unbefriedigend; es sollte gewährleistet sein, daß Auskünfte zumindest auf dem Niveau des Inland-Kursbuches erteilt werden können.

§ 12 Abs. 6:

Ein prinzipielles Rauchverbot für Warteräume erscheint zu weitgehend. In Bahnhöfen ab einer bestimmten Größe sollten jedenfalls getrennte Raucher- und Nichtraucher-Warteräume vorgesehen werden. Ein Beibehalten der ursprünglichen "kann"-Bestimmung wäre zu überlegen.

- 5 -

§ 13 Abs. 2:

Von der Führung reiner Nichtraucher-Züge auf längeren Strecken wird abgeraten; auch Raucher sollten als Kunden angesehen werden und den ÖBB nicht verloren gehen.

§ 15 Abs. 5:

Die ursprünglich geäußerten Bedenken konnten plausibel erläutert und weitgehend zerstreut werden. Dennoch sollte allfällige Unkenntnis und Scheu im Zusammenhang mit der Benützung von Automaten (Ausländer, Gebrechliche etc.) mit entsprechender Kundenfreundlichkeit begegnet werden. In solchen Fällen sollte soweit möglich von der Einhebung eines Zuschlages bei Lösung des Fahrausweises im Zug Abstand genommen werden.

§ 18 Abs. 1:

Der letzte Halbsatz sollte ergänzt werden:

"... diese Karten gelten nur in Verbindung mit einem gültigen Fahrausweis".

§ 21 Abs. 1:

Es wird zwingend verfügt, daß Fahrausweise bei Beendigung der Fahrt abzugeben sind. Da diese aber oft als Verrechnungsbeleg benötigt werden, fehlt hier zumindest die Einschränkung, daß der Fahrschein über Wunsch des Reisenden diesem zu belassen ist.

§ 21 Abs. 2:

Hier wäre klarzustellen, daß sich der letzte Satz offenbar auf jene Reisenden bezieht, die in einem unbesetzten Bahnhof die Fahrt antreten, während sich der erste Satz offensichtlich auf besetzte Bahnhöfe bezieht.

§ 26 Abs. 2 lit b :

Hier ist zu ergänzen:

"... Gegenstände, die Mitreisende stören oder Schaden verursachen können".

Zu Teil III (Beförderung von Reisegepäck) ist prinzipiell anzumerken, daß ansich positive Rationalisierungsbestrebungen der Eisenbahn keinesfalls zu einer Schlechterstellung der Bahnkunden führen sollen, falls diese das "Haus-Haus-Gepäck"-Angebot nicht in Anspruch nehmen können oder wollen.

- 6 -

Die Möglichkeit, gängiges Reisegepäck mit dem vom Reisenden benützten Zug zu befördern, sollte daher erhalten bleiben. Die Überlegungen im Zusammenhang mit dem "Haus-Haus-Gepäck" Angebot sollten eher darauf abzielen, ähnlich wie beim bereits bestehenden Bahntotalservice, das vom Haus des Kunden abgeholt Gepäck an den Sitzplatz im Zug zu befördern. Damit könnte der durch die Festlegung einer 24-stündigen Beförderungsfrist unter Umständen erzwungene zweite Weg zum Bahnhof im Sinne der Attraktivität für den Reisenden vermieden werden.

Zu § 30 Abs. 3:

Die Mitwirkung der Reisenden beim Verladen, Umladen und Ausladen sollte auf unbedingt notwendige Fälle beschränkt bleiben (z.B. Halt bei Ersatzbahnsteig, Unfall etc.).

Zu § 32 Abs. 1:

In diesem neuen Absatz wurde die Verpflichtung des Absenders zur ordnungsgemäßen Verpackung aufgenommen. Während in der derzeit gültigen EVO und auch im ersten Entwurf aus dem Jahre 1985 bestimmt ist und war, daß die Eisenbahn die Annahme von Gegenständen, die eine Verpackung erfordern, jedoch unverpackt und mangelhaft verpackt oder offensichtlich beschädigt sind, verweigern kann, wird nun vom Gesetz her angenommen, daß jede Sendung so verpackt sein muß, daß sie gegen Beschädigung oder Verlust geschützt ist.

Für die Bahnbenutzer erscheint nun die Möglichkeit unzumutbar, aus diesem Wortlaut zu schließen, daß jede Sendung, die in Verlust geraten ist oder beschädigt wurde, nicht dem § 32 Abs. 1 entsprochen hätte, weil ja sonst dieser Schaden gar nicht entstanden wäre. Die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft spricht sich für den Wegfall dieses Absatzes bzw. für eine Formulierung aus, in welcher von der "handelsüblichen Verpackung" bzw. von einer "Verpackung, die üblicherweise für Transportgefahren genügt" gesprochen wird.

Zu § 34 Abs. 2:

Ausnahmen von der Beförderungspflicht für Reisegepäck sind als nicht kundenfreundlich einzustufen und sollten nur in seltensten Fällen zur Anwendung gelangen.

- 7 -

§ 34 Abs. 3:

Hier sollte deutlicher klargestellt werden, daß Reisegepäck auch schon vor Beginn der Geltungsdauer des Fahrausweises zur Beförderung angenommen wird.

§ 38 Abs. 2:

Dieser Absatz sieht analog zu § 89 Abs. 2 vor, daß die Eisenbahn Reisegepäck zur Wohnung des Empfängers zuführen bzw. abholen (lassen) kann, wobei für diese Beförderungen das gegenständliche Bundesgesetz gilt. Hier wäre nach Ansicht der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft zu normieren, daß damit § 4 Abs. 1 Ziff. 5 des Güterbeförderungsgesetzes nicht derogiert wird. Andernfalls könnte die vorliegende Bestimmung so ausgelegt werden, daß die im Güterbeförderungsgesetz festgelegte beschränkte Befugnis durch den gegenständlichen Gesetzestext ausgeweitet wird.

§ 40 Abs. 2 lit. b:

Die Formulierung: "Die Einlagerung durch die Eisenbahn" wäre sprachlich zu bevorzugen.

§ 45 Abs. 3:

Es ist nicht einzusehen, warum ein Berechtigter im Fall des Wiederauffindens eines verlorengegangenen Gepäcksstückes für dessen Rückstellung gemäß § 45 Abs. 3, noch weitere Beförderungskosten bezahlen soll, da er für die Beförderungsleistung bereits früher bezahlt hat.

§ 53 Abs. 2:

Dieser Absatz ist gegenüber den derzeit gültigen Bestimmungen neu und besagt, daß die Eisenbahn bei Stückgut ohne Genehmigung des Verkehrsministers abweichende Beförderungsbedingungen festsetzen kann. Somit erfolgt keine Begutachtung mehr, wenn von den gesetzlichen Bestimmungen abweichende Regelungen getroffen werden. Nach Ansicht der Bundeswirtschaftskammer müßte jedenfalls das Einvernehmen mit den einschlägig betroffenen Bereichen der Wirtschaft hergestellt werden. Ohne Gewährleistung eines solchen Einvernehmens müßte die Eliminierung dieses Absatzes angestrebt werden, um die kurzfristige Festsetzung abweichender Regelungen durch bloße Bekanntgabe innerhalb des Bahndienstes zu vermeiden.

§ 54 Abs. 1:

Um eine ausreichende und rechtzeitige Information der Bahnbenutzer zu gewährleisten, sollte eine möglichst großzügige Fristbemessung vorgenommen werden.

§ 54 Abs. 2:

Da es bei der Annahme von Gütern außerhalb der Dienststunden keine fixen Nebengebühren mehr geben soll, sind die Kosten für den Verlader im vorhinein nicht mehr quantifizierbar. Zur Vermeidung von Nachteilen für die Verladerschaft wird vorgeschlagen, die Eisenbahn möge verpflichtet werden, die voraussichtliche Höhe der Kosten bei Erteilung der Zustimmung bekanntzugeben, wie dies in den Erläuternden Bemerkungen auch ausdrücklich angeführt wird.

§ 54 Abs. 2:

Es ist die Frage zu klären, ob die Auslieferung oder Abnahme von Gütern außerhalb der Dienststunden einer generellen Zustimmung der Österreichischen Bundesbahnen oder des jeweiligen Stationsvorstandes bedarf. Dies ist beispielsweise für die Lichtspieltheater von großer Bedeutung, weil diese ihre Collico üblicherweise nach Beendigung der letzten Vorstellung noch in der Nacht zur Aufgabe bringen.

§ 56 Abs. 1 lit. a:

Die Bundeswirtschaftskammer verweist auf ihre in der Stellungnahme vom 28. August 1985 vertretene Auffassung zu diesen Bestimmungen. Es erscheint durchaus vertretbar, im nationalen Bereich über das RID hinaus zusätzliche Erleichterungen für Gefahrgut-Transporte festzusetzen und den Österreichischen Bundesbahnen das Recht auf Prüfung und Akzeptanz solcher graduellen Erleichterungen auch ohne die Verpflichtung zur Genehmigung dieser Transporte durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr einzuräumen.

Es muß an dieser Stelle aber auch darauf hingewiesen werden, daß es für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, eine analoge umfassende Regelung nicht gibt. Somit wird beim Transport gefährlicher Güter ein Zwang zur Schiene ausgelöst, der im Hinblick auf den Grundsatz der freien Wahl des Beförderungsmittels durchaus bedenklich erscheint.

§ 56 Abs. 2:

Zur Einhebung einer Nebengebühr für die Beförderung gefährlicher Güter ist grundsätzlich anzumerken, daß eine generelle Nebengebühr die tatsächlichen

- 9 -

Kosten der Eisenbahn beim Gefahrgut-Transport aufgrund der sehr vielfältigen und unterschiedlichen Maßnahmen, die für eine sorgsame und sachgerechte Durchführung dieser Transporte notwendig sind, keine Kostenabdeckung erwarten läßt. Es erscheint daher besonders im Bereich des Wagenladungsverkehrs zielführender, die mit der Gefahrgutbeförderung verbundenen Kosten in den in der Regel in Einzelverhandlungen vereinbarten Ausnahme- oder Kundentarifen entsprechend den tatsächlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen.

Besondere Vorsicht ist in jenen Fällen geboten, in denen für die zu transportierenden Güter Beförderungsverbote auf der Straße bestehen. Hier fehlt dem Verlader die freie Wahl des Transportmittels, so daß unter Ausnützung des Beförderungsmonopols der Bahn die Gefahr der Einhebung überhöhter Nebengebühren besteht. In diesen Fällen sollte das Anhörungsrecht der gesetzlichen Interessensvertretungen zu einem Zustimmungsrecht qualifiziert werden. Die Bundeswirtschaftskammer tritt daher für eine Lösung des Problems der Kosten für Gefahrgut-Transporte in Form eines Tarifes ein.

§ 57 Abs. 1:

Der Ausdruck "ordnungsgemäß ausgefüllt" könnte zu weit reichen, da nicht jeder Versender zwangsläufig über alle Tarife verfügt.

§ 59:

Für die Haftung des Absenders erscheint die Gegenwartsform klarer, so daß für diese Bestimmung vorgeschlagen wird: "Der Absender haftet für alle Folgen die aus unzulässigen, unrichtigen, ungenauen, unvollständigen oder nicht in dem dafür vorgesehenen Feld eingetragenen Angaben entstehen."

§ 63:

Bei der Regelung des Wagenstandgeldes bei Zolleigenlagern wird kein Unterschied zwischen besetzten und unbesetzten Lagern gemacht. Es gibt jedoch eine größere Anzahl von Speditions-Zolllagern, welche nicht besetzt sind und deren Arbeitsweise von der Zuteilung von Zollbeamten durch das nächste Zollamt abhängt. Da diese Beamten erst am Nachmittag (nach 15.00 Uhr) ihre Arbeit aufnehmen können, ist die pünktliche Entladung der beigestellten Waggons nicht gewährleistet und wird bei Überschreiten der 7-Stunden-Frist eine Wagenstandgeldberechnung vorgenommen. Es wird daher vorgeschlagen, auch unbesetzte Zolleigenlagen mögen in den Genuß der 5-stündigen Zuschlagsfrist gemäß § 90 gelangen, um so ohne Wagenstandgeld arbeiten zu können.

- 10 -

§ 66 Abs. 4:

Dieser Absatz normiert eine Haftung des Absenders für alle Folgen mangelhaften Verladens. In diesem Zusammenhang ist eine Ungleichbehandlung der Kunden gegenüber der Bahn in der Weise festzustellen, daß beispielsweise in den §§ 47, 48, 62, 98 und 101 die Höhe der Entschädigung nicht auf den entstandenen Schaden abstellt, sondern die Haftung der Bahn mit Ausnahme der im § 5 erklärten Haftung der Bahnbediensteten auf die Höhe der entrichteten Fracht bzw. ein mehrfaches derselben eingeschränkt ist.

§ 67 Abs. 1:

Zur Präzisierung wird vorgeschlagen:

"Stellt sie Abweichungen zwischen Frachtbriefeintragungen und Gut fest, ...".

§ 71 Abs. 4:

Für den ersten Satz wird vorgeschlagen:

"Der Absender hat die Güter entsprechend den Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften zu verpacken oder zu bedecken".

§ 73 Abs. 2:

Die vorgesehene Festsetzung von Bestimmungen über besondere Maßnahmen für das Gut während der Beförderung durch bahnamtliche Änderung lässt nicht erkennen, unter welchen Voraussetzungen solche Bestimmungen erlassen werden können.

§ 75 Abs. 7:

Zur Präzisierung wird vorgeschlagen:

"Die Eisenbahn hat dem Frachtbrief eine Frankaturrechnung beizugeben, soferne die vom Absender übernommenen Kosten bei der Aufgaben nicht vollständig ermittelt werden können und spätestens 14 Tage nach Einlösen des Frachtbriefes mit dem Absender aufgrund einer ihm zu übergebenden detaillierten Kostenrechnung abzurechnen, sofern die Kosten nachträglich zentral be- und abgerechnet werden. Die Eisenbahn kann eine die voraussichtlichen Kosten deckende Sicherheit erheben".

§ 77 Abs. 2:

Es wird vorgeschlagen, die Worte "zur Verfügung zu stellen" durch die Formulierung "zu überweisen" zu ersetzen.

- 11 -

§ 78 Abs. 2:

Es wäre wünschenswert, wenn die Nebengebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung tariflich festgesetzt wäre, was aus dem bloßen Wortlaut des Gesetzentwurfes nicht geschlossen werden kann.

§ 83:

Der von der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft stets erhobenen Forderung nach einer gesteigerten Leistungsfähigkeit der Eisenbahn wird durch die Festsetzung einer Beförderungsfrist von 24 Stunden je angefangene 500 Tarifkilometer Rechnung getragen. Ebenso lobenswert erscheint der Wegfall der Zuschlagsfrist für Beförderungen zwischen Bahnhöfen innerhalb einer Gemeinde.

Die in § 83 Abs. 4 lit. b Ziff. 4 gebrauchte Formulierung beruht offenkundig auf einem Mißverständnis und bedarf der Klarstellung. Auch der Begriff "Hauptbahnen" ist hier nicht klar definiert. Die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft anerkennt die Notwendigkeit, aus betrieblichen Gründen Zuschlagsfristen festzusetzen zu müssen; sie ist jedoch der grundsätzlichen Auffassung, daß Festsetzung und vor allem Ausnutzung von Zuschlagsfristen im Interesse einer attraktiven Transportabwicklung nur mit möglichster Zurückhaltung angewendet werden sollen.

§ 83 Abs. 9:

Im Interesse einer verstärkten Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn und angesichts des bestehenden Wochenendfahrverbotes für LKW erscheint ein Ruhender der Lieferfristen nur an Sonn- und Feiertagen überlegenswert.

Die Bestimmungen über die Lieferfristen stehen in engem Zusammenhang mit der Tarifgestaltung nach Inkrafttreten der Stückgutreform, wenn die beabsichtigte Zweiteilung in "Bahnexpress" und "Bahnexpress extra" vorgenommen wird. Beispielsweise würden Fristen von je 24 Stunden für Abfertigung und Beförderung über 500 Tarifkilometer die Transportgeschwindigkeit von Film-Collico entscheidend verschlechtern, sofern die Beförderungsart "Bahnexpress extra" eine für die Lichtspielunternehmen nicht mehr tragbare Tarifhöhe erreicht.

§ 89 Abs. 2:

Hier ist in Analogie zu § 38 Abs. 2 vorgesehen, daß die Eisenbahn Stückgut in die Wohnung oder Geschäftsstelle des Empfängers zuführen (lassen) kann, wobei für diese Beförderungen das gegenständliche Bundesgesetz gilt. Hier wäre dieselbe Normierung vorzusehen, wie sie bereits für § 38 Abs. 2 vorgeschlagen worden ist.

§ 90 Abs. 4:

Die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft wiederholt nachdrücklich ihren Vorschlag, eine Verlängerung der Abnahmefrist um 5 Stunden auch dann vorzusehen, wenn es sich um eine durch den Empfänger im Bestimmungsbahnhof veranlaßte Begleitscheinabfertigung handelt.

In der Praxis hat sich wiederholt erwiesen, daß auch für die häufig vorkommende Begleitscheinabfertigung unbedingt eine längere Abnahmefrist erforderlich ist. Die selbe Forderung gilt auch für unbesetzte Zolleigenlager zur Vermeidung ungerechtfertigter Wagenstandgelder (vgl. § 63).

§ 94 Abs. 3:

In lit. c wird eine Befreiung der Eisenbahn von der Haftung normiert, wenn die Verladung vom Absender oder die Ausladung vom Empfänger "nach den Bestimmungen" durchgeführt wurde. Die Beförderungsbedingungen im Wagenladungsverkehr sehen aber vor, daß der Absender die Verladung und der Empfänger die Entladung durchzuführen hat. Da diese Bestimmung absolut der täglichen Praxis entspricht, wäre hiervon die generelle Erfolgschaftung der Eisenbahn für den Wagenladungsverkehr praktisch in allen Fällen aufgehoben. Es darf daher um die Streichung der Wortgruppe "nach den Bestimmungen" gebeten werden.

§ 95 Abs. 2:

Die dem Berechtigten zugemutete Beweislast erscheint nahezu unerfüllbar und entspricht dem in Absatz 1 festgelegten Grundsatz, daß die Beweislast der Eisenbahn obliegt.

§ 96 Abs. 2:

Zur Vermutung bei Neuaufgabe sollte eine Ausdehnung der Bestimmung auf die tariflichen Besonderheiten des im Verkehr mit Österreich geltenden SAT-Tarifes erfolgen, um bei jenen Sendungen, die mit nachfolgendem EVO-Frachtvertrag weiterbehandelt werden, die derzeit bestehenden gravierenden Rechtsprobleme zu beseitigen.

§ 98 Abs. 1:

Die Entschädigung bei Verlust nach dem Börsepreis, dem Marktpreis oder dem allgemeinen Wert von Gütern gleicher Art und gleichen Zustandes wird nicht in allen Fällen Anwendung finden können. Beispielsweise handelt es sich bei Verlust

- 13 -

eines Film-Collico nicht nur um die Wiederbeschaffungskosten der in Verlust geratenen Filme sondern auch um jenen Schaden, den das Kino, für den das Film-Collico bestimmt war, durch den Vorstellungsausfall erlitten hat. Es müßten daher in diesem Fall zumindest die Wiederbeschaffungskosten des in Verlust geratenen Filmgutes und der Schadenersatz aus dem Vorstellungsausfall für wenigstens einen Spieltag gewährleistet werden.

§§ 101 - 104:

Im Gegensatz zur bisherigen Regelung ist nunmehr vorgesehen, daß bei Überschreitung der Lieferfrist der Schaden nachgewiesen werden muß. Gegenwärtig reicht jedoch bereits der Nachweis der Lieferfristüberschreitung aus, um eine Entschädigung zu erhalten. Es sollte deshalb in Abs. 1 ausdrücklich auch auf Vermögens- und Folgeschäden Bezug genommen werden. Würde man ausschließlich dem vorliegenden Entwurfstext folgen, hätte eine Lieferfristklausel keinen Sinn. Es kann zwar das Interesse an der rechtzeitigen Lieferung gemäß § 78 versichert werden, doch ist üblicherweise nicht voraussehbar, daß eine verspätete Lieferung erfolgen wird. So müßten beispielsweise Filmtransporte in jedem Fall mit einem Interesse an einer rechtzeitigen Lieferung versichert werden, was enorme Kosten mit sich bringen würde. In diesem Sinne wird auch die von der Bundeswirtschaftskammer bereits mehrfach erhobene Forderung nach einer wesentlichen Erhöhung des Schadensatzbetrages wiederholt.

Positiv darf an dieser Stelle die Aufhebung der in der Praxis kaum realisierbaren Unterscheidung von grober Fahrlässigkeit und Vorsatz vermerkt werden.

§ 103 Abs. 1:

Zur textlichen Präzisierung wird vorgeschlagen:

"Bei Beförderung von Gütern nach Tarifen, die Ermäßigungen gegenüber dem Regeltarif einräumen, kann ...".

§ 103 Abs. 2:

Präziser erscheint die Ergänzung:

"Sind diese ermäßigten Tarife ...".

- 14 -

§ 105 Abs. 2:

Die Festlegung auf einen Grenzbetrag von öS 200,-- je Frachtbrief für die Beanspruchung von Zinsen wird hier ebenso wie bei § 76 Abs. 3 positiv gesehen.

Die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft ersucht höflich, die von ihr vorgebrachte Stellungnahme zu würdigen und die Vorschläge und Anregungen in die definitive Fassung des Gesetzestextes einfließen zu lassen.

BUNDESKAMMER DER GEWERBEICHEN WIRTSCHAFT

Der Präsident:

Der Generalsekretär:

