

352 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates VII. GP.

Bericht des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (278 der Beilagen): Bundesgesetz über die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern mit der Eisenbahn (Eisenbahn-Verkehrsordnung — EVO.).

Die vorliegende Eisenbahn-Verkehrsordnung soll den Bestimmungen der Berner Konventionen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr einerseits und den Eisenbahnfrachtverkehr andererseits sowie den derzeitigen Erfordernissen des inländischen Beförderungsrechtes Rechnung tragen und gleichzeitig die derzeit noch geltende deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung durch ein österreichisches Gesetz ersetzen.

Zu den einzelnen Abschnitten wird folgendes bemerkt:

I. Allgemeine Bestimmungen (§§ 1 bis 8).

Die vorliegende Regierungsvorlage regelt das Vertragsverhältnis zwischen Eisenbahn und Eisenbahnbenutzern, also das zivilrechtliche Verhältnis. Die öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen der Eisenbahn sind der Regelung des Eisenbahngesetzes, das gleichfalls in Bearbeitung steht, vorbehalten.

Um der Verpflichtung der Eisenbahnen, den Betrieb nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen, gerecht werden zu können, gibt § 6 Abs. 4 der Eisenbahn die Berechtigung, für einzelne Fälle den Beförderungspreis zu ermäßigen, insoweit dies ausschließlich die gebotene Rücksicht auf kaufmännische Führung erfordert. Solche Preisermäßigungen sind dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe unverzüglich anzuzeigen. Dieses wird seinerseits auch das Bundesministerium für Finanzen hievon halbjährlich in Kenntnis setzen.

II. Beförderung von Personen (§§ 9 bis 25).

Diese Regierungsvorlage soll das zivilrechtliche Verhältnis zwischen Eisenbahn und ihren Benutzern regeln. Bestimmungen über die Erstellung und Genehmigung von Fahrpersonen sind daher nicht Gegenstand dieser Regierungsvorlage, sondern gehören, da sie öffentlich-rechtlicher Natur sind, in das bereits erwähnte

Eisenbahngesetz. Überdies bieten die halbjährlich stattfindenden Fahrplanbesprechungen sowie die alljährlich stattfindende Verkehrstagung die geeignete Gelegenheit, die Wünsche der Bahnbenutzer entsprechend zum Ausdruck zu bringen.

Die Regierungsvorlage sieht im § 12 die Verpflichtung der Eisenbahn vor, in Begleitung reisende Kinder bis zum vollendeten sechsten Lebensjahr, wenn für sie kein eigener Sitzplatz beansprucht wird, ohne Fahrausweis frei zu befördern, jedoch mit der Einschränkung, daß für jede Begleitperson höchstens zwei solcher Kinder frei befördert werden dürfen. Mehr als zwei Kinder für eine Begleitperson können schon aus technischen Gründen nicht ohne Zur-Verfügung-Stellung eines Sitzplatzes befördert werden. Eine weitergehende Begünstigung würde auch die Beaufsichtigung der Kinder erschweren und sich unter Umständen für sie sogar nachteilig auswirken, da die Begleitpersonen bei Unfällen haftbar wären.

Sonstige Fahrpreisermäßigungen bestimmt die Eisenbahn im Tarif. Sache der Aufsichtsbehörde ist es, eine Änderung dieser Tarife anzuordnen, wenn sie dies im öffentlichen Verkehrsinteresse für erforderlich hält. Dadurch wird schon bei der Erstellung des Tarifes eine gerechte Behandlung aller Bevölkerungsteile sichergestellt.

Hinsichtlich der Warteräume enthält die Regierungsvorlage im § 18 die Verpflichtung der Eisenbahn, diese in Bahnhöfen mit geringerem Verkehr mindestens eine halbe Stunde, in Bahnhöfen mit größerem Verkehr mindestens eine Stunde vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit eines Zuges zu öffnen. Wenn und soweit es die örtlichen Betriebsverhältnisse erfordern, ist die Eisenbahn berechtigt, Ausnahmen zu verfügen; andererseits hat sie aber für Übergangsreisende entsprechend Vorsorge zu treffen, wobei die bisher für das Offenhalten vorgesehene Frist zur Nachtzeit von fünf auf sechs Stunden verlängert wurde.

Hinsichtlich des Handgepäcks sieht die Regierungsvorlage im § 22 vor, daß dem Reisenden zur Mitnahme leicht tragbarer Gegenstände in den Personenwagen der Raum über und unter seinem Sitzplatz unentgeltlich zur Verfügung steht. Nach den im Tarif hiezu festgelegten Beförderungsbedingungen können als Handgepäck

2

auch Faltboote, Kinderwagen in zusammengelegtem Zustand, Schier, Rodeln, Schlitten usw. in den Personenwagen mitgenommen werden.

III. Beförderung von Reisegepäck (§§ 26 bis 36).

Auch die Bestimmungen über das Reisegepäck beinhalten insofern Begünstigungen des Reisenden gegenüber der bisherigen Rechtslage, als die Aufgabe nicht mehr auf jene Gegenstände beschränkt ist, die der Reisende während seiner Reise benötigt, sondern vielmehr alles das als Reisegepäck aufgegeben werden kann, was sich mit Rücksicht auf die Art der Verpackung zur Beförderung im Gepäckwagen eignet.

Eine völlige Neuerung zugunsten der Reisenden stellt die Bestimmung des § 35 dar, wonach die Eisenbahn im Falle verspäteter Ablieferung des Reisegepäckes dem Reisenden eine vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe durch Verordnung festzusetzende Entschädigung zu entrichten hat.

IV. Gepäckträger. Aufbewahrung von Gepäck (§§ 37 und 38).

Von allgemeinem Interesse wird die Bestimmung sein, wonach der Gepäckträger nunmehr dem Reisenden bei Übernahme des Gepäcks eine mit seiner Nummer versehene Marke zu übergeben hat.

V. Beförderung von Expressgut (§§ 39 bis 45).

Die Regierungsvorlage bietet gemäß § 39 Abs. 1 die Möglichkeit, daß nunmehr auch Wagenladungen zur Beförderung als Expressgut angenommen werden.

Der Beförderung von Expressgut wird besonderes Augenmerk zugewendet, indem im § 42 ausdrücklich angeordnet wird, daß die Eisenbahn verpflichtet ist, Expressgut mit dem nächsten, die schnellste Beförderung des Gutes nach dem Bestimmungsbahnhof gewährleistenden Zuge zu befördern.

Gemäß § 41 ergibt sich nunmehr die Möglichkeit, daß die Kosten, die bisher der Absender bezahlen mußte, auch vom Empfänger entrichtet werden können.

VI. Beförderung von Leichen (§§ 46 bis 49).

Bei der Beförderung von Leichen muß selbstverständlich auf die sanitären Vorschriften Rücksicht genommen werden. Die Regierungsvorlage sieht im § 46 Abs. 4 vor, daß jede Leiche in einem widerstandsfähigen, vollständig abgedichteten Sarg verschlossen und dieser in einem Holzbehälter so fest eingesetzt werden muß, daß er sich darin nicht verschieben kann; außer dem Sarg ist daher ein zweites vollkommen geschlossenes Behältnis wie bisher nicht mehr erforderlich.

VII. Beförderung von lebenden Tieren (§§ 50 bis 54).

Nach der Regierungsvorlage ist nunmehr die Beförderung von lebenden Tieren nicht nur als Eilgut, sondern auch als Frachtgut und als Expressgut zulässig. Eine besondere Begünstigung enthält die Regierungsvorlage hinsichtlich der Annahme von lebenden Tieren zur Beförderung an Sonn- und Feiertagen von und nach Viehmärkten, Viehausstellungen, sportlichen oder öffentlichen Veranstaltungen sowie aus tierseuchenpolizeilichen Rücksichten.

Auch für den Fall, daß Tiere unterwegs verletzt oder krank werden, ist insofern Vorsorge getroffen, als die Eisenbahn berechtigt ist, ein tierärztliches Gutachten darüber einzuholen, ob die Tiere ohne Schaden für ihre Gesundheit weiterbefördert werden können, oder ob sie in Pflege gegeben oder sofort getötet werden müssen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, in erster Linie den Absender von den getroffenen Maßnahmen unverzüglich zu benachrichtigen und um Anweisung zu ersuchen, erforderlichenfalls hat sie ihn, wenn es ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheint, zu vertreten. Dadurch entstandene Kosten für Gutachten, Verpflegung oder Tötung der Tiere gehen zu Lasten des Verfügungsberechtigten. Es ist selbstverständlich, daß hiedurch die im § 85 vorgesehene Haftung der Eisenbahn nicht berührt wird.

Des weiteren sieht die Regierungsvorlage bei Beförderung lebender Tiere im § 53 eine gegenüber bisher gekürzte Lieferfrist vor.

VIII. Beförderung von Gütern (§§ 55 bis 99).

Der § 60 sieht in seinem Abs. 3 die Berechtigung der Eisenbahn vor innerhalb eines Jahres nach Ablieferung des Gutes den Nachweis der Richtigkeit der Frachtbriefangaben zu fordern, wenn Gründe für den Verdacht vorliegen, daß die Angaben unrichtig sind. Zu diesem Zwecke sollten Absender und Empfänger nach der Regierungsvorlage verpflichtet werden, in ihren Geschäftsräumen der Eisenbahn „die Einsicht in Geschäftsbücher und sonstige Unterlagen zu gestatten“. Da eine solche Einsichtnahme dem Ausschuss zu weitgehend erschien, sah sich dieser veranlaßt, die Bestimmung „die Einsicht in Geschäftsbücher und sonstige Unterlagen zu gestatten“ dahin abzuändern, daß an ihre Stelle nunmehr die Worte „die bezughabenden Unterlagen vorzulegen“ zu treten haben.

Die Regierungsvorlage sieht im § 72 Abs. 2 vor, daß die Eisenbahn, wenn sie auf Grund der Angaben des Absenders im Frachtbrief eine höhere Fracht eingehoben hat, als sich auf Grund der für Frachtberechnung maßgebenden Bedingungen nach dem Tarif ergibt, die Mehrfracht zurückzahlt, wenn ihr der Berechtigte ausreichende Belege oder andere Beweismittel beibringt. Die bisher vorgesehene halbjährige Frist zur

Geltendmachung dieser Ansprüche wird nunmehr auf ein Jahr erweitert. Beträge unter 10 S werden mit Rücksicht auf den mit der Erstellung verbundenen Arbeitsaufwand und, da es sich um eine Begünstigung des Absenders, durch dessen eigene Angaben die unrichtige Berechnung hervorgerufen worden ist, handelt, nicht zurückgezahlt.

Neu gegenüber dem bisherigen Rechtszustand ist die Bestimmung des § 90 Abs. 1, wonach bei Lieferfristüberschreitung auch ohne Schadensnachweis eine Pauschalvergütung gezahlt wird. Diese beträgt für jedes Zehntel, um das die Lieferfrist überschritten ist, ein Zehntel der Fracht.

Gemäß § 95 Abs. 2 lit. b müssen Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist binnen 30 Tagen geltend gemacht werden. Dem Wunsche, diese Frist auf 90 Tage zu erweitern, konnte nicht Rechnung getragen werden, weil das demnächst in Kraft tretende Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr dieselbe Frist wie die Regierungsvorlage vorsieht und die Schaffung zweierlei Rechts bei der Verflechtung des Eisenbahnverkehrs sich äußerst ungünstig auswirken würde.

IX. Verhältnis der Eisenbahnen untereinander (§ 100).

Die Regelung der Abrechnung und des Rückgriffes der Eisenbahnen gegeneinander entspricht den bisherigen Gepflogenheiten.

Rom,
Berichterstatter.

X. Schlußbestimmungen (§§ 101 bis 103).

Um jeden Zweifel darüber auszuschließen, daß durch die Bestimmungen, die der Gesetzentwurf über Fragen der Tarifierstellung enthält, keine Änderung der gegenwärtigen Rechtslage in bezug auf die Mitwirkung des Hauptausschusses des Nationalrates herbeigeführt werden soll, stellten die Abgeordneten Freund und Cerny einen gemeinsamen Antrag, wonach dem § 101 der neue Abs. 3 angefügt werden soll.

Hinsichtlich des Inkrafttretens wurde im § 102 Abs. 1 der 1. Jänner 1955 festgesetzt.

Der Verkehrsausschuß hat die Regierungsvorlage nach einer Debatte, an der sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Dr. Oberhammer, Dr. Hofeneder, Weikhart, Hartleb, Eibegger, Dr. Withalm, Populorum, Cerny, Lackner, Hinterndorfer, Kysela sowie der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe Dipl.-Ing. Waldbrunner und der Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen Übeleis beteiligten, mit den erwähnten Abänderungen angenommen.

Der Ausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (278 der Beilagen) mit den angeschlossenen Abänderungen die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, am 28. Juni 1954.

Freund,
Obmann.

Abänderungen

zum Gesetzentwurf in 278 der Beilagen.

1. Im § 60 Abs. 3 treten an Stelle der Worte „die Einsicht in Geschäftsbücher und sonstige Unterlagen zu gestatten“ die Worte „die bezughabenden Unterlagen vorzulegen“.

2. Dem § 101 wird folgender Abs. 3 angefügt:
„(3) Die Vorschriften des Gesetzes vom 13. April 1920, StGBl. Nr. 180, über die Mitwirkung des

Nationalrates (Hauptausschusses) an der Regelung von Eisenbahntarifen werden durch die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht berührt.“

3: § 102 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Dieses Bundesgesetz tritt am 1. Jänner 1955 in Kraft.“