

## 336 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XI. GP.

23. 12. 1966

# Regierungsvorlage

**Bundesgesetz über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern mit der Eisenbahn (Eisenbahn-Verkehrsordnung — EVO)**

### I. Allgemeine Bestimmungen

#### § 1. Geltungsbereich

(1) Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gelten auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen Österreichs, jedoch nicht auf Straßenbahnen und Seilbahnen.

(2) Für den Verkehr mit ausländischen Eisenbahnen gelten die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nur insoweit, als er nicht durch besondere Bestimmungen geregelt ist.

#### § 2. Beförderungsbedingungen. Abweichungen

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Beförderungsbedingungen im Rahmen dieses Bundesgesetzes und der zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen festzusetzen; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Rücksichten nicht entgegenstehen.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Abweichungen von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes für einzelne Bahnstrecken, Bahnhöfe, Fahrzeuge, Züge, Zuggattungen oder Abfertigungsarten festzusetzen; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn und soweit besondere Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse diese Abweichungen erfordern.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die von ihr festgesetzten und vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen genehmigten Beförderungsbedingungen und Abweichungen in den Tarif aufzunehmen und die Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen in der Veröffentlichung ersichtlich zu machen.

#### § 3. Beförderungspflicht

(1) Die Eisenbahn ist zur Beförderung verpflichtet, wenn

- a) der Bahnbenutzer den Rechtsvorschriften und den sonstigen für die Beförderung maßgebenden Bestimmungen entspricht,
  - b) die Beförderung mit den normalen, den regelmäßigen Bedürfnissen des Verkehrs genügenden Beförderungsmitteln möglich ist und
  - c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und welchen sie auch nicht abzuholen vermag.
- (2) Die Eisenbahn ist berechtigt,
- a) die Beförderung von Personen vorübergehend ganz oder teilweise zu sperren,
  - b) die Annahme oder die Beförderung von Reisegepäck oder Gütern vorübergehend ganz oder teilweise zu sperren,
  - c) bestimmte Güter vorübergehend von der Beförderung auszuschließen oder nur unter bestimmten Bedingungen zur Beförderung zuzulassen,
  - d) bestimmte Güter vorübergehend vorzugsweise zur Beförderung anzunehmen,

wenn und soweit besondere Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse diese Maßnahmen erfordern.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Maßnahmen gemäß Abs. 2 in den Bahnhöfen durch Aushang bekanntzumachen und erforderlichenfalls in geeigneter Weise auch nachrichtlich zu veröffentlichen; diese Maßnahmen treten frühestens mit ihrer Bekanntmachung in Kraft.

(4) Aus zwingenden Gründen des öffentlichen Wohles kann das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen durch Verordnung die im Abs. 2 angeführten Einschränkungen der Beförderungspflicht anordnen. Solche Verordnungen sind in den in Betracht kommenden Bahnhöfen durch Aushang kundzumachen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Kundmachung ohne Verzug durchzuführen. Soweit erforderlich,

hat das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen die Verordnung in geeigneter Weise auch nachrichtlich zu veröffentlichen.

(5) Die Eisenbahn ist zur Annahme von Gütern, deren Verladen, Umladen oder Ausladen die Verwendung besonderer Vorrichtungen erfordert, nur verpflichtet, wenn in den in Betracht kommenden Bahnhöfen solche Vorrichtungen zur Verfügung stehen.

(6) Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, Güter zur Beförderung anzunehmen, die sie ohne Verzug befördern kann; sie ist jedoch nach Maßgabe des § 65 verpflichtet, Güter, die sie nicht ohne Verzug befördern kann, vorläufig zu verwahren.

#### § 4. Beförderungsmittel

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen sie Sonderzüge und Sonderwagen führt.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen für die Benützung von Wagen besonderer Bauart festzusetzen.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif die Bedingungen festzusetzen, unter denen sie Wagen, die auf Grund eines besonderen Vertrages (Einstellungsvertrag) von Privaten in den Wagenpark einer Eisenbahn eingestellt worden sind (Privatwagen), leer oder beladen befördert. Die Eisenbahn ist ferner verpflichtet, im Einstellungsvertrag zu regeln, unter welchen Bedingungen sie Privatwagen einstellt, zur Verfügung des Einstellers hält und ihm für Verlust oder Beschädigung der eingestellten Privatwagen haftet. Die von der Eisenbahn für den Abschluß von Einstellungsverträgen erstellten einheitlichen Bedingungen bedürfen der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Rücksichten nicht entgegenstehen. Der Einstellungsvertrag ist auch für den Benutzer des Wagens verbindlich.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, Werkwagen von Privaten vorübergehend auch ohne Einstellung als Privatwagen in bestimmten Verkehrsbeziehungen zuzulassen (Werk-Nahverkehrswagen); sie ist verpflichtet, Dauer und Umfang der Zulassung sowie die sonstigen Bedingungen jeweils vertraglich zu regeln.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, die ihr gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zur Beförderung übergebenen Güter ganz oder teilweise mit Kraftwagen oder anderen Verkehrsmitteln zu befördern oder durch von ihr bestellte Unternehmer befördern zu lassen.

#### § 5. Haftung der Eisenbahn für ihre Leute

(1) Die Eisenbahn haftet für ihre Bediensteten wie für eigenes Verschulden; das gleiche gilt für andere Personen, soweit sie sich ihrer bei Ausführung der Beförderung bedient.

(2) Wenn jedoch Eisenbahnbedienstete auf Verlangen eines Bahnbüters Frachtbriefe ausfüllen, Übersetzungen anfertigen oder sonstige der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen besorgen, gelten sie als Beauftragte dessen, für den sie tätig sind.

#### § 6. Tarife

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, in die von ihr zu erstellenden Tarife alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen sowie alle zur Berechnung der Beförderungspreise und der Nebengebühren für ihre Nebenleistungen notwendigen Angaben aufzunehmen. Sie ist verpflichtet, die Tarife jedermann gegenüber unter den gleichen Bedingungen anzuwenden. Die Bestimmungen der Tarife gelten nur insoweit, als sie den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

(2) Jede Sonderabmachung, durch die eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, ist, die Fälle des Abs. 4 ausgenommen, nichtig. Dagegen sind Preisermäßigungen zulässig, die gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes von der Eisenbahn veröffentlicht werden und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen.

(3) Tarifwidrige Sonderabmachungen berühren nicht die rechtliche Wirksamkeit des Beförderungsvertrages. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Beförderungspreise und Nebengebühren auch in solchen Fällen nach den Tarifen zu berechnen.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen für Zwecke der öffentlichen Verwaltung, für Wohlfahrtszwecke und für den Eisenbahndienst Ermäßigungen des Beförderungspreises und sonstige Begünstigungen zu gewähren; hierunter fallen auch Ermäßigungen des Beförderungspreises und sonstige Begünstigungen für im Dienste öffentlicher Eisenbahnen stehende aktive und im Ruhestand befindliche Bedienstete sowie für deren Familienangehörige. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Rücksichten nicht entgegenstehen. Die Eisenbahn ist ferner berechtigt, für einzelne Fälle den Beförderungspreis zu ermäßigen, insoweit dies ausschließlich die gebotene Rücksicht auf kaufmännische Führung der Eisenbahn erfordert; sie ist verpflichtet, solche Preisermäßigungen dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen ohne Verzug anzugeben.

## 336 der Beilagen

3

(5) Die Tarife bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Veröffentlichung und treten, sofern sie Erhöhungen der Beförderungspreise oder der Nebengebühren oder Erschwerungen der Beförderungsbedingungen nicht enthalten, frühestens mit Ablauf des Tages ihrer Veröffentlichung in Kraft. Erhöhungen der Beförderungspreise oder der Nebengebühren oder Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten für die Beförderung von Personen und Reisegepäck frühestens mit Ablauf des sechsten Tages nach der Veröffentlichung, für die Beförderung von Gütern frühestens mit Ablauf des fünfzehnten Tages nach der Veröffentlichung in Kraft; bei der Berechnung der angeführten Fristen wird der Tag der Veröffentlichung nicht mitgezählt. Werden offensichtliche Fehler berichtigt, so treten diese Berichtigungen mit Ablauf des Tages ihrer Veröffentlichung in Kraft. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Ermäßigungen des Beförderungspreises und sonstige Begünstigungen gemäß Abs. 4 sowie die Aufhebung von Tarifen, die nur für eine bestimmte Zeit gelten, zu veröffentlichen.

(6) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Tarife in dem vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen herausgegebenen Anzeigebuch für Verkehr bekanntzumachen und deren Bezug allgemein zu ermöglichen.

(7) Die Eisenbahn ist verpflichtet, in jedem besetzten Bahnhof die für diesen Bahnhof in Betracht kommenden Tarife während der Dienststunden zur unentgeltlichen Einsicht aufzulegen; dem Bahnhof obliegt es, den Bahnbewützern auf Verlangen die Wege, über welche die in diesem Bahnhof aufgegebenen Güter, von den Fällen des § 73 Abs. 1 abgesehen, befördert werden (Ladewege, Leitwege), bekanntzugeben.

#### § 7. Verlorene und zurückgelassene Gegenstände

(1) Wer im Bereich der Eisenbahn einen verlorenen Gegenstand findet, entspricht den für Fundgegenstände geltenden gesetzlichen Bestimmungen auch dadurch, daß er den Gegenstand der Eisenbahn übergibt. Die Eisenbahn ist verpflichtet, diese Übergabe zu bescheinigen. Übernimmt die Eisenbahn einen Gegenstand, dessen Wert offensichtlich fünftausend Schilling übersteigt, so trägt sie die Pflichten, die gemäß den gesetzlichen Bestimmungen dem Finder obliegen.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, einen Gegenstand, dessen Wert offensichtlich fünftausend Schilling nicht übersteigt, nach Ablauf von neunzig Tagen oder, wenn längeres Verwahren den Wert dieses Gegenstandes unverhältnismäßig vermindert oder dieser Wert die Kosten des Verwahrens nicht decken würde, schon früher im Wege der Versteigerung oder, wenn dies nicht tunlich ist, bestmöglich ohne Förmlichkeit zu verkaufen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Verkaufserlös oder, wenn sie den Gegenstand

nicht versteigert oder verkauft, den Gegenstand drei Jahre, gerechnet von der Übergabe des Fundgegenstandes an die Eisenbahn, zu verwahren; sie haftet als Verwahrer. Wird der Gegenstand oder der Verkaufserlös innerhalb dreier Jahre nicht behoben, so erwirbt der Finder das Eigentum, sofern er vor Ablauf dieser Frist darauf Anspruch erhoben hat. Hat der Finder vor Ablauf der Frist nicht Anspruch erhoben, so erwirbt die Eisenbahn nach Ablauf der Frist das Eigentum; die Eisenbahn erwirbt auch dann das Eigentum, wenn der Finder nicht innerhalb eines Jahres, nachdem er Eigentümer geworden ist, die Ausfolgung des gefundenen Gegenstandes oder des Verkaufserlöses verlangt. Die Eisenbahn ist berechtigt, beim Ausfolgen des Gegenstandes eine Nebengebühr für das Verwahren, den Finderlohn sowie die Kosten für das Verständigen und Zusenden, beim Ausfolgen des Verkaufserlöses auch eine Nebengebühr für den Verkauf einzuhaben.

(3) Die Abs. 1 und 2 gelten für zurückgelassene Gegenstände sinngemäß.

#### § 8. Meinungsverschiedenheiten. Beschwerden

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, wer Meinungsverschiedenheiten zwischen Bahnbewützern und Eisenbahnbedienten in Angelegenheiten der Beförderung in den Bahnhöfen und in den Zügen zu regeln hat.

(2) Die Bahnbewützter sind berechtigt, Beschwerden bei der Eisenbahn mündlich oder schriftlich zu erheben. Die Eisenbahn ist verpflichtet, eine schriftliche Beschwerde ohne unnötigen Aufschub, spätestens jedoch sechs Monate nach deren Einlangen, schriftlich zu beantworten.

#### § 9. Feiertage

Feiertage im Eisenbahnverkehr sind die im Feiertagsruhegesetz 1957, BGBl. Nr. 153, in der jeweils geltenden Fassung als Feiertage bestimmten Tage.

#### § 10. Umrechnungs- und Annahmekurse für ausländische Währungen

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die in einer ausländischen Währung ausgedrückten Beträge ausschließlich in inländischer Währung einzuhaben. Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen der Eisenbahn die Bewilligung erteilen, die in einer ausländischen Währung ausgedrückten Beträge in dieser Währung oder bis zur Zahlung in dieser Währung eine ausreichende Sicherstellung in inländischer Währung einzuhaben.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Kurse, zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Beträge in inländische Währung umrechnet (Umrechnungskurse), sowie die Kurse, zu

denen sie ausländische Geldsorten in Zahlung nimmt (Annahmekurse), bei den Kassenschaltern der Bahnhöfe, in denen hiefür ein Bedürfnis besteht, durch Aushang bekanntzumachen.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei Berechnung der auf Grund der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes bei Verlust, Beschädigung, verspäteter Auslieferung oder Überschreitung der Lieferfrist zu zahlenden Entschädigungen in ausländischer Währung ausgedrückte Beträge zum Kurse am Tage und am Orte der Zahlung der Entschädigung umzurechnen.

## II. Beförderung von Personen

### § 11. Fahrpläne. Auskunft. Fahrpreisaushang

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, in den Bahnhöfen rechtzeitig die Abfahrtszeiten der Züge durch Aushang bekanntzumachen und den Reisenden die Möglichkeit zu bieten, sich über die Fahrpläne der auf ihren Strecken verkehrenden Züge zu unterrichten. Aus diesen Fahrplänen müssen Zuggattung, Wagenklassen, Bedingungen für die Benützung bestimmter Züge, Abfahrtszeiten, für größere Anschluß- und für Endbahnhöfe auch die Ankunftszeiten der Züge sowie die wichtigeren Zuganschlüsse ersichtlich sein.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß den Bahnenutzern auf Verlangen in den besetzten Bahnhöfen und in den Zügen entsprechende Auskunft über Zugverbindungen erteilt werden kann.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß bei Ankunft eines Zuges in einem Bahnhof der Name dieses Bahnhofes, allfällige Zuganschlüsse und bei Änderung des fahrplanmäßigen Aufenthaltes dessen voraussichtliche Dauer ausgerufen werden.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, in den besetzten Bahnhöfen rechtzeitig die Fahrpreise für die gängigen Verbindungen des betreffenden Bahnhofes durch Aushang bekanntzumachen.

### § 12. Warteräume

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Warteräume in besetzten Bahnhöfen mit geringem Verkehr spätestens eine halbe Stunde, in besetzten Bahnhöfen mit stärkerem Verkehr spätestens eine Stunde vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit eines Zuges zu öffnen; sie ist berechtigt, Ausnahmen vorzusehen, wenn und soweit besondere Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse diese Ausnahmen erfordern.

(2) In Anschlußbahnhöfen sind ankommende Reisende berechtigt, sich in den Warteräumen der für die Weiterfahrt in Betracht kommenden Eisenbahn bis zur Abfahrt des Anschlußzuges aufzuhalten; die Eisenbahn ist aber nicht ver-

pflichtet die Warteräume in der Zeit von zweiundzwanzig bis sechs Uhr offen zu halten. Beträgt jedoch in Anschlußbahnhöfen die Zeit von der Ankunft eines Zuges bis zur Abfahrt des Anschlußzuges fahrplanmäßig weniger als sechs Stunden, so ist die Eisenbahn verpflichtet, die Warteräume, soweit erforderlich, auch in der Zeit von zweiundzwanzig bis sechs Uhr offen zu halten.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, den im § 14 angeführten Personen und Personen ohne gültigen Fahrausweis den Aufenthalt in den Warteräumen zu verbieten. Die Reisenden sind nicht berechtigt, Stoffe und Gegenstände sowie lebende Tiere, deren Mitnahme in Personenwagen gemäß §§ 26 und 27 nicht zugelassen ist, in die Warteräume mitzunehmen.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, das Rauchen in den Warteräumen zu verbieten; sie ist gegebenenfalls verpflichtet, ein solches Verbot in den Warteräumen durch Aushang bekanntzumachen. Die Eisenbahn ist berechtigt, von Personen, die ein solches Verbot nicht beachten, einen Betrag einzuhaben, den sie im Tarif festsetzt.

### § 13. Nichtraucherwagen. Nichtraucherabteile

Die Eisenbahn ist verpflichtet, in jedem Zuge für jede Wagenklasse eine angemessene Anzahl von Wagen oder Abteilen für Nichtraucher zu bestimmen und als solche kenntlich zu machen. Ist in einem Zuge von einer Wagenklasse nur ein Abteil vorhanden, so ist die Eisenbahn verpflichtet, dieses als Nichtraucherabteil kenntlich zu machen.

### § 14. Von der Beförderung ausgeschlossene Personen. Bedingungsweise zugelassene Personen

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, Personen, welche die vorgeschriebene Ordnung nicht beachten oder den zu ihrer Aufrechterhaltung getroffenen Anordnungen der Eisenbahnbediensteten nicht Folge leisten, und Personen, welche durch ihren Zustand oder ihr Verhalten den Anstand verletzen, von der Beförderung auszuschließen. Diese Personen steht ein Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises, der Gepäckfracht, der Nebengebühren und der sonstigen Kosten oder auf Entschädigung nicht zu.

(2) Die Eisenbahn ist zur Beförderung von Personen, die infolge einer Krankheit oder aus anderen Gründen den Mitreisenden offensichtlich lästig fallen würden, nur verpflichtet, wenn sie diesen Personen ein eigenes Abteil zur Verfügung stellen kann. Sie ist verpflichtet, unterwegs erkrankte Personen zumindest bis zum nächsten geeigneten Bahnhof zu befördern, in dessen Gemeindegebiet sie Pflege finden können.

(3) Stellt die Eisenbahn gemäß den maßgebenden Rechtsvorschriften für die Beförderung von

## 336 der Beilagen

5

Personen, die mit anzeigepflichtigen übertragbaren Krankheiten behaftet, solcher Krankheiten verdächtig oder ansteckungsverdächtig sind oder die unterwegs von einer solchen Krankheit befallen werden, oder für die Beförderung von Personen gemäß Abs. 2 einen eigenen Wagen oder ein eigenes Abteil zur Verfügung, so ist sie berechtigt, hiefür außer dem Fahrpreis eine Nebengebühr einzuhaben.

### § 15. Fahrausweise

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, für welche Bahnhofverbindungen Fahrausweise ausgegeben werden.

(2) Der Reisende muß bei Antritt der Fahrt mit einem gültigen Fahrausweis versehen sein. Die Eisenbahn ist verpflichtet, erforderlichenfalls im Tarif Ausnahmen zuzulassen.

(3) Die Angaben des Fahrausweises sind für die Beförderung maßgebend.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Fahrausweis den Fahrtantritts- und den Bestimmungsbahnhof, die Zuggattung, die Wagenklasse, den Fahrpreis und den ersten Geltungstag anzugeben; sie ist berechtigt, erforderlichenfalls Ausnahmen vorzusehen. Läßt die Eisenbahn die Benützung verschiedener Wege oder verschiedener Beförderungsmittel mit einem Fahrausweis zu, so ist sie verpflichtet, dies im Fahrausweis ersichtlich zu machen. Ein Fahrausweis ohne Wegangabe gilt für den kürzesten Weg.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif die Geltungsdauer der Fahrausweise festzusetzen. Der erste Geltungstag des Fahrausweises gilt für die Berechnung der Geltungsdauer als voller Tag. Der Reisende ist, sofern die Eisenbahn im Tarif nichts anderes festsetzt, berechtigt, die Fahrt an einem beliebigen Tage innerhalb der Geltungsdauer anzutreten; die Fahrt muß, sofern die Eisenbahn im Tarif Ausnahmen nicht zuläßt, spätestens mit dem Zuge beendet sein, der im Bestimmungsbahnhof fahrplanmäßig spätestens um vierundzwanzig Uhr des letzten Geltungstages eintrifft.

(6) Ein Fahrausweis ist, sofern die Eisenbahn im Tarif Ausnahmen nicht zuläßt, nur übertragbar, wenn dieser nicht auf Namen lautet und die Fahrt noch nicht angetreten ist.

(7) Die Eisenbahn ist verpflichtet, mit der Ausgabe der Fahrausweise so rechtzeitig zu beginnen, wie es die örtlichen Verkehrsverhältnisse erfordern, spätestens jedoch eine Viertelstunde vor der Abfahrt des Zuges; der Anspruch des Reisenden auf Ausgabe eines Fahrausweises erlischt fünf Minuten vor der Abfahrt des Zuges. Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, ob und unter welchen Bedingungen Fahrausweise im Vorverkauf ausgegeben werden.

(8) Der Reisende ist verpflichtet, bei Entgegennahme des Fahrausweises zu prüfen, ob dessen

Angaben seinem Verlangen entsprechen, und sich von der Richtigkeit zurückerhaltener Geldbeträge sofort zu überzeugen; die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, später erhobene Einwände zu berücksichtigen.

(9) Die Eisenbahn ist berechtigt, die Gewährung von Fahrpreisermäßigungen, für die auf Grund des Tarifes die Vorlage von Bescheinigungen Voraussetzung ist, von der Einsichtnahme in die bezughabenden Unterlagen abhängig zu machen; sie ist berechtigt, die Fahrpreisermäßigung zu entziehen, wenn die Einsichtnahme verweigert wird.

### § 16. Fahrpreise

(1) Der Reisende ist verpflichtet, für die Beförderung den im Tarif festgesetzten Fahrpreis zu zahlen.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, in Begleitung reisende Kinder bis zum vollendeten sechsten Lebensjahr, jedoch je Begleitperson höchstens zwei Kinder, für die ein Sitzplatz nicht beansprucht wird, ohne Fahrausweis unentgeltlich und Kinder vom vollendeten sechsten bis zum vollendeten fünfzehnten Lebensjahr sowie jüngere Kinder, für die ein Sitzplatz beansprucht wird, zum halben gewöhnlichen Fahrpreis, vorbehaltlich der Rundung nach den Tarifbestimmungen, zu befördern; maßgebend ist das Lebensalter am Tage des Reiseantrittes.

### § 17. Platzsicherung

Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, ob und unter welchen Bedingungen sie den Reisenden auf Bestellung die Benützung von Abteilen, Sitzplätzen und Liegeplätzen sichert.

### § 18. Platz- und zulassungskartenpflichtige Züge

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, daß einzelne Züge, ganz oder teilweise, nur mit Platzkarten oder Zulassungskarten benutzt werden dürfen; diese Karten berechtigen den Reisenden zur Benützung solcher Züge nur in Verbindung mit einem gültigen Fahrausweis.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, von Reisenden, die platz- oder zulassungskartenpflichtige Züge ohne Platzkarte oder Zulassungskarte benutzen, einen Betrag einzuhaben, den sie im Tarif festsetzt.

### § 19. Einnehmen der Plätze

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, dem Reisenden den Platz anzuweisen. Verlangt jedoch der Reisende, daß ihm ein Platz angewiesen werde, so obliegt es dem Schaffner, diesem Verlangen zu entsprechen.

(2) Der Reisende ist berechtigt, für sich und für jede mit ihm reisende Person, für die er einen gültigen Fahrausweis vorweisen kann, je

einen noch verfügbaren Sitzplatz zu belegen. Verläßt der Reisende seinen Sitzplatz, ohne diesen deutlich erkennbar, nicht nur mit Zeitungen oder Zeitschriften, zu belegen, so verliert er den Anspruch darauf. Die Eisenbahn ist berechtigt, von Personen, die durch das unberechtigte Belegen eines Sitzplatzes Reisende mit gültigen Fahrausweisen am Einnehmen dieses Sitzplatzes hindern, einen Betrag einzuheben, den sie im Tarif festsetzt.

(3) Personen ohne gültigen Fahrausweis sind nicht berechtigt, in einem zur Abfahrt bereitstehenden Zuge zu verweilen. Die Eisenbahn ist berechtigt, von Personen, die ohne gültigen Fahrausweis in einem zur Abfahrt bereitstehenden Zuge verweilen, einen Betrag einzuheben, den sie im Tarif festsetzt.

(4) Steht einem Reisenden infolge Platzmangels in der seinem Fahrausweis entsprechenden Wagenklasse ein Platz nicht zur Verfügung, so obliegt es dem Schaffner, dem Verlangen des Reisenden nach Anweisung eines freien Platzes in einer anderen Wagenklasse tunlichst zu entsprechen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Reisenden in der höheren Wagenklasse so lange zu befördern, bis ihm in der seinem Fahrausweis entsprechenden Wagenklasse ein Platz angewiesen werden kann; der Reisende ist jedoch verpflichtet, auf Verlangen des Schaffners diesen Platz schon früher zu verlassen, wenn dieser infolge Platzmangels für einen Reisenden mit einem Fahrausweis der höheren Wagenklasse benötigt wird. Wird einem Reisenden ein Platz in der niedrigeren Wagenklasse angewiesen, so ist die Eisenbahn verpflichtet, dem Reisenden auf Verlangen die Benützung dieser Wagenklasse zu bescheinigen.

(5) Verzichtet ein Reisender, dem infolge Platzmangels ein Platz in der seinem Fahrausweis entsprechenden Wagenklasse nicht angewiesen werden kann, auf die Fahrt, so ist die Eisenbahn verpflichtet, dies dem Reisenden auf Verlangen zu bescheinigen.

(6) Dem Reisenden steht in den Fällen der Abs. 4 und 5 ein Anspruch auf Entschädigung nicht zu.

## § 20. Übergang

Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, ob und unter welchen Bedingungen sie den Übergang in die höhere Wagenklasse, in einen Zug höherer Gattung oder in einen Zug mit höheren Fahrpreisen zuläßt.

## § 21. Prüfen der Fahrausweise. Bahnsteigsperrre

(1) Der Reisende ist verpflichtet, den Fahrausweis auf Verlangen des mit der Prüfung der Fahrausweise betrauten Eisenbahnbediensteten jederzeit zur Prüfung vorzuweisen und vor oder bei Beendigung der Fahrt abzugeben. Die Eisen-

bahn ist berechtigt, Fahrausweise und Ausweise, die gemäß dem Tarif als ungültig anzusehen sind, einzuziehen.

(2) Ein Reisender, der einen gültigen Fahrausweis nicht hat, ist verpflichtet, dies dem mit der Prüfung der Fahrausweise betrauten Eisenbahnbediensteten unaufgefordert mitzuteilen.

(3) Teilt ein Reisender, der einen gültigen Fahrausweis nicht hat, dies unaufgefordert dem mit der Prüfung der Fahrausweise betrauten Eisenbahnbediensteten mit, so ist die Eisenbahn berechtigt, vom Reisenden außer dem Fahrpreis einen Betrag einzuheben, den sie im Tarif festsetzt; ist jedoch der Reisende auf Grund des Tarifes berechtigt, die Fahrt ohne gültigen Fahrausweis anzutreten, so ist die Eisenbahn nur zur Einhebung des Fahrpreises berechtigt.

(4) Unterläßt ein Reisender, der einen gültigen Fahrausweis nicht hat, die im Abs. 2 vorgesehene Mitteilung, so ist die Eisenbahn berechtigt, von ihm für die Fahrt vom Fahrtantrittsbahnhof oder, wenn er diesen nicht sofort glaubhaft angeben kann, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke bis zum nächsten fahrplanmäßigen Anhaltebahnhof das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises einzuheben, mindestens jedoch einen Betrag, den sie im Tarif festsetzt.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, einen Reisenden, der einen gültigen Fahrausweis nicht hat und die sofortige Zahlung verweigert, von der Weiterbeförderung auszuschließen. Diesem Reisenden steht ein Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises, der Gepäckfracht, der Nebengebühren und der sonstigen Kosten oder auf Entschädigung nicht zu. Für die Auslieferung des Reisegepäcks gilt § 40 Abs. 5 sinngemäß.

(6) Die Eisenbahn ist verpflichtet, jede ihr geleistete Zahlung zu bescheinigen.

(7) Die Eisenbahn ist berechtigt, in Bahnhöfen, in denen sie es für notwendig erachtet, Bahnsteigsperrre einzurichten; sie ist gegebenenfalls verpflichtet, im Tarif die Bedingungen festzusetzen, unter welchen die abgesperrten Teile der betreffenden Bahnhöfe betreten werden dürfen. Die Eisenbahn ist berechtigt, von Personen, die abgesperrte Teile des Bahnhofes betreten, ohne die festgesetzten Bedingungen zu erfüllen, einen Betrag einzuheben, den sie im Tarif festsetzt.

## § 22. Fahrtunterbrechung

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, ob, wie oft, wie lange und unter welchen Bedingungen der Reisende berechtigt ist, die Fahrt in Unterwegsbahnhöfen zu unterbrechen.

(2) Der Reisende ist gegebenenfalls berechtigt, die unterbrochene Fahrt auch von einem anderen, dem Bestimmungsbahnhof näher gelegenen

## 336 der Beilagen

7

Bahnhof des Beförderungsweges oder, wenn es die Eisenbahn im Tarif zuläßt, auch eines anderen Weges fortzusetzen.

### § 23. Versäumen der Abfahrt

(1) Versäumt ein Reisender die Abfahrt, so steht ihm hieraus ein Anspruch auf Entschädigung nicht zu.

(2) Will ein Reisender, welcher die Abfahrt versäumt hat, einen später verkehrenden Zug, für den sein Fahrausweis nicht ohne weiteres gilt, mit diesem Fahrausweis benützen, so ist er verpflichtet, den Fahrausweis dem die Aufsicht führenden Eisenbahnbediensteten zum Gültigschreiben vorzulegen; soweit erforderlich, kann hiebei die Geltungsdauer des Fahrausweises verlängert werden, höchstens jedoch um vierundzwanzig Stunden. Bei Benützung eines Zuges höherer Gattung oder eines Zuges mit höheren Fahrpreisen ist der Reisende verpflichtet, den Unterschiedsbetrag zu zahlen. Bei Benützung eines Zuges mit niedrigeren Fahrpreisen ist die Eisenbahn verpflichtet, dies dem Reisenden auf Verlangen zu bescheinigen. Die Eisenbahn ist berechtigt, für bestimmte Gattungen von Fahrausweisen im Tarif abweichende Bestimmungen festzusetzen.

### § 24. Verspätung und Ausfall von Zügen

(1) Wenn ein Zug verspätet abfährt, ankommt, ganz oder auf einer Teilstrecke ausfällt, steht dem Reisenden hieraus ein Anspruch auf Entschädigung nicht zu.

(2) Wird infolge einer Zugverspätung der Anschluß an einen anderen Zug versäumt oder fällt ein Zug ganz oder auf einer Teilstrecke aus, so ist der Reisende berechtigt,

- a) auf die Weiterfahrt zu verzichten,
- b) auf die Weiterfahrt zu verzichten und seine unentgeltliche Rückbeförderung samt Reisegepäck mit dem nächsten geeigneten Zuge zum Fahrtantrittsbahnhof zu verlangen oder
- c) seine Fahrt fortzusetzen; in diesem Falle ist die Eisenbahn verpflichtet, ihn mit seinem Reisegepäck ohne Einhebung eines zusätzlichen Beförderungspreises tunlichst mit dem nächsten geeigneten, über die gleiche oder eine andere Strecke verkehrenden Zuge zu befördern, der es dem Reisenden ermöglicht, mit tunlichst geringer Verspätung den Bestimmungs-, Anschluß- oder Unterbrechungsbahnhof zu erreichen.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Reisenden auf Verlangen in dem Bahnhof, in welchem der Zug ausgefallen ist oder der Anschluß versäumt worden ist, den Sachverhalt zu bescheinigen.

In den Fällen des Abs. 2 lit. b und c ist die Eisenbahn verpflichtet, soweit erforderlich, die Geltungsdauer des Fahrausweises zu verlängern und diesen für den neuen Beförderungsweg, für die höhere Wagenklasse, für einen Zug höherer Gattung oder für einen Zug mit höheren Fahrpreisen gültig zu schreiben.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, für Beförderungen gemäß Abs. 2 lit. b und c im Tarif oder in den Fahrplänen die Benützung einzelner Züge oder Zuggattungen auszuschließen.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Zugverspätungen von mehr als zehn Minuten, den Ausfall von Zügen und sonstige Betriebsstörungen in geeigneter Weise bekanntzumachen.

### § 25. Verhalten der Reisenden

(1) Den Reisenden ist es verboten, in Nichtraucherwagen oder Nichtraucherabteilen zu rauchen. Die Eisenbahn ist berechtigt, von Reisenden, welche das Rauchverbot nicht beachten, einen Betrag einzuhaben, den sie im Tarif festsetzt.

(2) Den Reisenden ist es, sofern die Eisenbahn im Tarif nichts anderes bestimmt, verboten, in Personenwagen Rundfunk- und Fernsehempfangsgeräte, Geräte zum Abspielen von Tonbändern, Tondrähten, Schallplatten oder dergleichen zu betreiben. Die Eisenbahn ist berechtigt, von Reisenden, welche dieses Verbot nicht beachten, einen Betrag einzuhaben, den sie im Tarif festsetzt.

(3) Die Reisenden dürfen die Notbremse nur im Falle der Gefahr für ihre Sicherheit, die Sicherheit des Zuges, der Mitreisenden oder anderer Personen betätigen. Die Eisenbahn ist berechtigt, von Reisenden, die entgegen dieser Bestimmung die Notbremse betätigen oder durch ihr Verhalten das Betätigen der Notbremse durch andere im Zuge befindliche Personen verursachen, einen Betrag einzuhaben, den sie im Tarif festsetzt.

(4) Bei Meinungsverschiedenheiten der Reisenden untereinander über das Öffnen oder Schließen der Fenster, der Lüftungsvorrichtungen oder der Türen, über das Abblenden der Beleuchtung, über das Betätigen der Heizung oder über die Benützung der sonstigen für den Gebrauch der Reisenden bestimmten Einrichtungen sind die Reisenden verpflichtet, den Anordnungen des Schaffners Folge zu leisten.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, von Personen, die Anlagen, Betriebsmittel oder Ausrüstungsgegenstände der Eisenbahn verunreinigen, die Reinigungskosten einzuhaben. Sie ist berechtigt, von Personen, die solche Anlagen, Betriebsmittel oder Ausrüstungsgegenstände beschädigen, die Instandsetzungskosten einzuhaben, wenn diese Personen die Beschädigung verschuldet haben. In

beiden Fällen ist die Eisenbahn berechtigt, sofortige Zahlung oder Sicherheitsleistung zu verlangen. Die Eisenbahn ist berechtigt, für das Reinigen und für das Instandsetzen feste Sätze zu bestimmen; sie ist gegebenenfalls verpflichtet, diese Sätze in den besetzten Bahnhöfen und in den Personenwagen durch Aushang bekanntzumachen.

#### § 26. Mitnahme von Handgepäck

(1) Der Reisende ist berechtigt, leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) unentgeltlich in Personenwagen mitzunehmen und über und unter seinem Sitzplatz unterzubringen. Zur Aufrechterhaltung der Ordnung im Zuge ist der Reisende verpflichtet, Anordnungen des Schaffners hinsichtlich der Unterbringung des Handgepäcks Folge zu leisten.

(2) Die Bestimmung des Abs. 1 gilt für Wagen besonderer Bauart, insbesondere solche mit Gepäckabteil, sinngemäß.

(3) Der Reisende ist nicht berechtigt, in Personenwagen mitzunehmen

a) die gemäß § 31 von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossenen Stoffe und Gegenstände, soweit nicht gemäß § 31 lit. c im Tarif Ausnahmen zugelassen sind. Reisende, die in Ausübung öffentlichen Dienstes oder auf Grund gesetzlicher oder verwaltungsbehördlicher Genehmigung eine Schußwaffe führen, sind jedoch berechtigt, Handmunition mitzunehmen. Die Begleiter von Gefangenen oder verhafteten Personen sind berechtigt, geladene Schußwaffen mit sich zu führen;

b) Gegenstände, die geeignet sind, den Reisenden lästig zu fallen oder Schaden zu verursachen.

(4) Hat ein Reisender Gegenstände entgegen den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 sowie des Abs. 3 lit. b in Personenwagen mitgenommen, so ist er auf Verlangen der Eisenbahn verpflichtet, für das Verbringen dieser Gegenstände in den Gepäckwagen oder in das Gepäckabteil zu sorgen, in dem sie als Reisegepäck unter Vorbehalt der Einhebung der Kosten im Bestimmungsbahnhof nach diesem weiterbefördert werden, sofern von der Eisenbahn im Tarif nicht ein anderer Bahnhof vorgesehen ist. Die Eisenbahn ist berechtigt, vom Reisenden für diese Gegenstände vom Fahrtantrittsbahnhof oder, wenn er diesen nicht sofort glaubhaft angeben kann, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke bis zum Bestimmungsbahnhof die Gepäckfracht und die im § 36, letzter Satz, vorgesehene Nebengebühr einzuheben.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, bei begründeter Vermutung der Nichtbeachtung der Bestimmungen des Abs. 3 vom Reisenden den

Nachweis zu verlangen, daß die von ihm in Personenwagen mitgenommenen Gegenstände diesen Bestimmungen entsprechen. Erbringt der Reisende den Nachweis nicht ohne Verzug, so gilt § 14 Abs. 1.

(6) Die Eisenbahn ist berechtigt, einen Reisenden, der entgegen den Bestimmungen des Abs. 3 lit. a die dort angeführten Stoffe oder Gegenstände in Personenwagen mitnimmt, ohne Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises, der Gepäckfracht, der Nebengebühren und der sonstigen Kosten oder auf Entschädigung von der Fahrt ausschließen und überdies von ihm einen Betrag einzuheben, den sie im Tarif festsetzt.

(7) Der Reisende ist verpflichtet, alle Gegenstände, die er mit sich führt oder an sich trägt, selbst zu beaufsichtigen; für Gegenstände, die er im Gepäckabteil eines Wagens besonderer Bauart gemäß Abs. 2 untergebracht hat und deshalb nicht beaufsichtigen kann, entfällt diese Verpflichtung. Die Eisenbahn haftet für Schäden an Gegenständen, welche der Reisende selbst zu beaufsichtigen hat, nur bei Verschulden.

(8) Der Reisende haftet für alle Schäden, die durch Stoffe oder Gegenstände verursacht werden, deren Mitnahme gemäß Abs. 3 lit. a nicht zugelassen ist. Für Schäden, die durch andere von einem Reisenden mitgeführte Stoffe oder Gegenstände verursacht werden, haftet er, sofern er nicht beweist, daß die Schäden auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen sind.

#### § 27. Mitnahme von lebenden Tieren

(1) Der Reisende ist berechtigt, Hunde in Personenwagen mitzunehmen, wenn diese auf dem Schoße getragen oder am Wagenboden kurz an der Leine gehalten werden und mit bißsicheren Maulkörben so versehen sind, daß sie ihre Umgebung nicht gefährden.

(2) Zur Mitnahme anderer Tiere in Personenwagen ist der Reisende nur berechtigt, wenn diese in Behältnissen, wie Käfigen, Körben, Kisten, Steigen, untergebracht sind, die so beschaffen sein müssen, daß eine Verletzung und Verunreinigung von Personen sowie eine Beschädigung und Verunreinigung des Wagens und des mitgeführten Handgepäcks ausgeschlossen sind, und wenn diese Behältnisse auf dem Schoße getragen oder wie Handgepäck untergebracht werden können; der Reisende ist nicht berechtigt, gefährliche Tiere in Personenwagen mitzunehmen.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, ob und unter welchen Bedingungen lebende Tiere in Wagen besonderer Bauart mitgenommen werden dürfen.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, ob und für welche Tiere ein Beförderungspreis zu zahlen ist. Sie ist verpflichtet, dem

## 336 der Beilagen

9

Reisenden die Zahlung des Beförderungspreises zu bescheinigen. Im übrigen gelten die §§ 21, 23 und 24 sinngemäß.

(5) Der Reisende ist verpflichtet, die in Personenwagen mitgenommenen Tiere selbst zu beaufsichtigen. Im übrigen gilt § 26 Abs. 7 und 8 sinngemäß.

**§ 28. Verantwortlichkeit der Reisenden für das Einhalten von Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften**

Die Eisenbahn ist gegenüber dem Reisenden von jeder Haftung für die Folgen befreit, die sich daraus ergeben, daß er die Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften für seine Person, sein Handgepäck und die von ihm in Personenwagen mitgenommenen lebenden Tiere nicht befolgt und der Untersuchung nicht beiwohnt.

**§ 29. Erstattung. Nachzahlung**

(1) Hat ein Reisender die Fahrt nicht angetreten und macht er dies glaubhaft, so hat er gegen Rückgabe des Fahrausweises Anspruch auf Erstattung des gezahlten Fahrpreises. Hat der Reisende mit dem Fahrausweis Reisegepäck aufgegeben, so hat er auf Erstattung des Fahrpreises nur Anspruch, wenn er das Reisegepäck im Versandbahnhof zurückgenommen hat.

(2) Hat ein Reisender den Fahrausweis nur auf einer Teilstrecke benutzt und macht er dies glaubhaft, so hat er gegen Rückgabe des Fahrausweises Anspruch auf Erstattung des Unterschiedsbetrages zwischen dem gezahlten Fahrpreis und dem gewöhnlichen Fahrpreis für die zurückgelegte Strecke.

(3) Der Reisende hat gegen Rückgabe des Fahrausweises und Vorlage der vorgesehenen Bescheinigung Anspruch auf

a) Erstattung des Unterschiedsbetrages zwischen dem gezahlten Fahrpreis und dem Fahrpreis für die benützte Wagenklasse, wenn ihm infolge Platzmangels in der seinem Fahrausweis entsprechenden Wagenklasse ein Platz in der niedrigeren Wagenklasse angewiesen worden ist (§ 19 Abs. 4),

b) Erstattung des gezahlten Fahrpreises, wenn er im Fahrtantrittsbahnhof auf die Fahrt verzichtet hat, weil ihm infolge Platzmangels ein Platz in der seinem Fahrausweis entsprechenden Wagenklasse nicht angewiesen werden konnte (§ 19 Abs. 5),

c) Erstattung des Unterschiedsbetrages zwischen dem gezahlten Fahrpreis und dem Fahrpreis für die zurückgelegte Strecke, wenn er in einem Unterwegsbahnhof auf die Weiterfahrt verzichtet hat, weil ihm infolge Platzmangels ein Platz in der

seinem Fahrausweis entsprechenden Wagenklasse nicht angewiesen werden konnte (§ 19 Abs. 5),

d) Erstattung des Unterschiedsbetrages zwischen dem gezahlten Fahrpreis und dem Fahrpreis für den benützten Zug, wenn er infolge Versäumens der Abfahrt eines Zuges einen Zug mit niedrigeren Fahrpreisen benutzt hat (§ 23 Abs. 2),

e) Erstattung des Unterschiedsbetrages zwischen dem gezahlten Fahrpreis und dem Fahrpreis für die zurückgelegte Strecke, wenn er infolge einer Zugverspätung den Anschluß an einen anderen Zug versäumt hat oder ein Zug ganz oder auf einer Teilstrecke ausgefallen ist und er auf die Weiterfahrt verzichtet hat (§ 24 Abs. 2 lit. a),

f) Erstattung des gezahlten Fahrpreises, wenn er infolge einer Zugverspätung den Anschluß an einen anderen Zug versäumt hat oder ein Zug ganz oder auf einer Teilstrecke ausgefallen ist und er auf Verlangen zum Fahrtantrittsbahnhof zurückbefördert worden ist (§ 24 Abs. 2 lit. b).

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, bei Fahrausweisen zu ermäßigten Fahrpreisen, ausgenommen die Fahrausweise für Kinder gemäß § 16 Abs. 2, und bei Fahrausweisen, die nur in Verbindung mit Platzkarten oder Zulassungskarten gelten, im Tarif die Erstattung auszuschließen oder von bestimmten Bedingungen abhängig zu machen.

(5) Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung oder bei der Einhebung des Fahrpreises, der Nebengebühren oder der sonstigen Beträge Fehler vorgekommen, so ist der Unterschiedsbetrag zu erstatten oder nachzuzahlen. Stellt die Eisenbahn fest, daß sie zuviel eingehoben hat, so ist sie verpflichtet, von sich aus dem Berechtigten den Betrag, um den er zuviel gezahlt hat, möglichst bald zu erstatten. Stellt die Eisenbahn fest, daß sie zuwenig eingehoben hat, so obliegt es ihr, möglichst bald den Verpflichteten aufzufordern, den Betrag, um den er zuwenig gezahlt hat, nachzuzahlen.

(6) Die Eisenbahn ist berechtigt, von dem zu erstattenden Betrag einen Verwaltungsrücklaß abzuziehen, den sie im Tarif festsetzt. Sie ist jedoch verpflichtet, ohne Abzug zu erstatten

- a) im Falle des Abs. 1, wenn der Reisende die Fahrt aus Gründen, die bei der Eisenbahn gelegen sind, nicht antreten konnte,
- b) in den Fällen des Abs. 3 lit. a bis c sowie e und f,
- c) im Falle des Abs. 5.

(7) Ein Anspruch auf Erstattung steht dem zu, welcher den Fahrausweis vorlegt.

(8) Reklamationen auf Erstattung sind bei der Eisenbahn schriftlich einzureichen, welche den Betrag eingehoben hat.

(9) Im Falle der gerichtlichen Geltendmachung ist die Klage gegen die im Abs. 8 angeführte Eisenbahn einzubringen.

(10) Der Anspruch auf Erstattung erlischt, wenn er nicht innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des letzten Tages der Geltungsdauer des Fahrausweises bei der Eisenbahn geltend gemacht wird.

(11) Der Anspruch auf Erstattung oder auf Nachzahlung verjährt in einem Jahre. Die Verjährung beginnt mit Ablauf des letzten Tages der Geltungsdauer des Fahrausweises. Reicht der Berechtigte eine Reklamation bei der Eisenbahn ein, so wird der Lauf der Verjährung, abgesehen von den allgemeinen gesetzlichen Hemmungsgründen, bis zu dem Tage gehemmt, an welchem die Eisenbahn die Reklamation schriftlich abschlägig beantwortet und die der Reklamation beigefügten Belege zurückgegeben hat. Gibt die Eisenbahn der Reklamation teilweise statt, so beginnt die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen. Wer sich auf die Einreichung einer Reklamation, auf deren Beantwortung oder auf die Rückgabe von Belegen beruft, hat dies zu beweisen. Weitere Reklamationen, welche denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht.

(12) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Falle des Abs. 5 den zu erstattenden Unterschiedsbetrag vom Tage der ordnungsmäßig eingereichten Reklamation oder, wenn eine Reklamation nicht vorangegangen ist, vom Tage der Klageerhebung an mit fünf v. H. jährlich zu verzinsen. Sie ist nicht verpflichtet, Unterschiedsbeträge unter einhundert Schilling für den Fahrausweis und andere zu erstattende Beträge zu verzinsen. Legt der Berechtigte die zur Behandlung notwendigen Unterlagen nicht innerhalb einer ihm gestellten angemessenen Frist vor, so ist die Eisenbahn nicht verpflichtet, für die Dauer der hiedurch bewirkten Verzögerung Zinsen zu zahlen.

(13) Für die Erstattung und die Nachzahlung des Beförderungspreises für in Personenwagen mitgenommene lebende Tiere gelten die Abs. 1 bis 12 sinngemäß.

### III. Beförderung von Reisegepäck

#### § 30. Zur Beförderung zugelassene Gegenstände

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Gegenstände, die in Koffern, Körben, Taschen, Säcken, Schachteln oder anderen Verpackungen dieser Art enthalten sind, sowie auch solche Verpackungen selbst zur Beförderung als Reisegepäck anzunehmen.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen sie unverpackte Gegenstände zur Beförderung als Reisegepäck annimmt.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif die Menge, den Umfang und das Gewicht der zur Beförderung als Reisegepäck zugelassenen Gegenstände zu beschränken sowie die Mitwirkung des Reisenden beim Verladen, Umladen und Ausladen bestimmter Gegenstände vorzusehen.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen sie lebende Tiere zur Beförderung als Reisegepäck annimmt.

#### § 31. Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände

Von der Beförderung als Reisegepäck sind ausgeschlossen

- a) Gegenstände, deren Beförderung der Post vorbehalten ist;
- b) Gegenstände, deren Beförderung verboten ist;
- c) Stoffe und Gegenstände, die gemäß der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind; die Eisenbahn ist berechtigt, Ausnahmen hiervon im Tarif zuzulassen;
- d) Leichen.

#### § 32. Verantwortlichkeit der Reisenden für ihr Reisegepäck

(1) Der Reisende ist für die Beachtung der Bestimmungen der §§ 30 und 31 verantwortlich und trägt alle Folgen deren Nichtbeachtung.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, bei begründeter Vermutung der Nichtbeachtung der für die Zulassung von Gegenständen zur Beförderung als Reisegepäck vorgesehenen Bestimmungen vom Reisenden den Nachweis zu verlangen, daß der Inhalt der Gepäckstücke diesen Bestimmungen entspricht. Erbringt der Reisende den Nachweis nicht ohne Verzug, so ist die Eisenbahn berechtigt, das Reisegepäck von der Beförderung auszuschließen. Wird die Vermutung bestätigt, so ist die Eisenbahn berechtigt, die ihr erwachsenden Kosten vom Reisenden einzuheben.

(3) Die Eisenbahn ist, unbeschadet der Bestimmung des Abs. 1, berechtigt, bei Nichtbeachtung der Bestimmungen des § 31 vom Reisenden Frachtzuschläge einzuhoben; der Frachtzuschlag beträgt für jedes Kilogramm des Gepäckstückes, in dem von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossene Stoffe und Gegenstände enthalten sind,

## 336 der Beilagen

11

- a) in den Fällen des § 31 lit. a, b und d zwanzig Schilling,
- b) im Falle des § 31 lit. c dreißig Schilling.

### § 33. Zustand, Beschaffenheit, Verpackung und Kennzeichnung des Reisegepäcks

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, die Annahme von Gegenständen, die Mängel des Zustandes, der Beschaffenheit oder der Verpackung oder die offensichtlich Spuren einer Beschädigung aufweisen, zu verweigern. Nimmt die Eisenbahn solche oder unverpackte Gegenstände zur Beförderung an, so ist sie berechtigt, im Gepäckschein einen entsprechenden Vermerk anzubringen; die Annahme des mit einem solchen Vermerk versehenen Gepäckscheines durch den Reisenden gilt als Anerkennung der Richtigkeit dieses Vermerkes.

(2) Der Reisende haftet für alle Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung; er ist insbesondere verpflichtet, der Eisenbahn den ihr hieraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Enthält der Gepäckschein keinen Vermerk gemäß Abs. 1, so ist die Eisenbahn gegebenenfalls verpflichtet, das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung nachzuweisen.

(3) Der Reisende ist verpflichtet, die einzelnen Gepäckstücke an gut sichtbarer Stelle mit seinem Namen, seiner Adresse und dem Bestimmungsbahnhof haltbar, deutlich, unauslösbar und in einer Verwechslungen ausschließenden Weise zu kennzeichnen. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif noch weitere Bestimmungen über die Kennzeichnung festzusetzen. Sie ist berechtigt, die Annahme von Gepäckstücken ohne die vorgeschriebene Kennzeichnung zu verweigern. Der Reisende ist verpflichtet, nicht mehr zutreffende Kennzeichnungen zu entfernen oder unleserlich zu machen.

### § 34. Aufgabe

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, in welchen Bahnhofverbindungen sie Reisegepäck zur durchgehenden Beförderung annimmt.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Reisegepäck innerhalb der für die Ausgabe der Fahrausweise festgesetzten Zeit bei den Reisegepäckabfertigungsstellen zur Beförderung anzunehmen. Die Eisenbahn ist berechtigt, Ausnahmen vorzusehen, wenn und soweit besondere Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse diese Ausnahmen erfordern; sie ist verpflichtet, solche Ausnahmen bei den Reisegepäckabfertigungsstellen der betreffenden Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, in welchen Fällen sie Reisegepäck nur unter Vorbehalt der Einhebung der Kosten im Bestimmungsbahnhof zur Beförderung annimmt.

(3) Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, Reisegepäck gegen Vorweisen eines mindestens bis zum Bestimmungsbahnhof des Reisegepäcks gültigen Fahrausweises und über den Beförderungsweg des Reisenden zur Beförderung anzunehmen; sie ist berechtigt, im Tarif Ausnahmen zu zulassen.

(4) Gilt der Fahrausweis über mehrere Wege oder kommen im Bestimmungsort mehrere Bahnhöfe als Bestimmungsbahnhöfe in Betracht, so ist der Reisende verpflichtet, den Beförderungsweg oder den Bahnhof, nach welchem das Reisegepäck befördert werden soll, genau anzugeben. Unterlässt dies der Reisende, so haftet die Eisenbahn nicht für die Folgen.

(5) Der Reisende ist berechtigt, den Zug anzugeben, mit welchem das Reisegepäck befördert werden soll.

(6) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Gewicht des Reisegepäcks bei der Annahme unentgeltlich festzustellen. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif für bestimmte Gegenstände Einheitsgewichte festzusetzen; zur Feststellung des Gewichtes dieser Gegenstände ist sie nicht verpflichtet.

(7) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Aufgabe von Gegenständen, für die Einheitsgewichte festgesetzt sind, im Tarif besondere Bestimmungen festzusetzen.

(8) Auf rechtzeitiges Verlangen des Reisenden ist die Eisenbahn verpflichtet, ihm das Reisegepäck im Versandbahnhof gegen Vorweisen des Fahrausweises und Rückgabe des Gepäckscheines zurückzugeben, sofern dies nach den Umständen möglich ist.

(9) Die Eisenbahn ist berechtigt, Reisegepäck auf Verlangen des Reisenden von seiner Wohnung oder Geschäftsstelle im Gemeindegebiet des Versandbahnhofes oder in benachbarten Gemeinden gegen Zahlung von Rollgeld abzuholen. Sie ist berechtigt, das Abholen selbst zu besorgen oder durch von ihr bestellte Unternehmer besorgen zu lassen; in beiden Fällen hat sie die Rechte und Pflichten eines Frachtführers gemäß den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches. Die Leute, deren sich die Eisenbahn beim Abholen bedient, sind verpflichtet, den für das Abholen geltenden Tarif bei sich zu tragen und den Reisenden auf Verlangen Einsicht nehmen zu lassen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Bahnhöfe, in denen ein Rollfuhrdienst für Reisegepäck eingerichtet ist, im Tarif anzuführen und die Abholzeiten bei den Reisegepäckabfertigungsstellen dieser Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen.

### § 35. Gepäckschein

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei der Aufgabe des Reisegepäcks dem Reisenden einen Gepäckschein zu übergeben.

(2) Die Angaben des Gepäckscheines sind für die Beförderung maßgebend.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Gepäckschein anzugeben

- a) den Versandbahnhof,
- b) den Bestimmungsbahnhof,
- c) den Beförderungsweg,
- d) den Tag und die Stunde der Aufgabe,
- e) den Zug, zu welchem das Reisegepäck aufgegeben worden ist,
- f) die Anzahl der Fahrausweise,
- g) die Anzahl und das Gewicht der Gepäckstücke,
- h) die Kosten (Gepäckfracht, Nebengebühren und sonstige Kosten) und
- i) gegebenenfalls den Betrag des Interesses an der Lieferung;

sie ist berechtigt, erforderlichenfalls im Tarif Ausnahmen vorzusehen.

(4) Der Reisende ist verpflichtet, bei Entgegennahme des Gepäckscheines zu prüfen, ob dieser seinen Angaben entsprechend ausgefertigt ist, und sich von der Richtigkeit zurückgehaltener Geldbeträge sofort zu überzeugen; die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, später erhobene Einwände zu berücksichtigen.

### § 36. Zahlung der Kosten

Der Reisende ist verpflichtet, die Kosten (Gepäckfracht, Nebengebühren und sonstige Kosten), die vom Versandbahnhof in Rechnung gestellt werden können, bei der Aufgabe zu zahlen. Er ist jedoch verpflichtet, die Kosten im Bestimmungsbahnhof zu zahlen, wenn die Eisenbahn das Reisegepäck unter Vorbehalt der Einhebung der Kosten im Bestimmungsbahnhof zur Beförderung angenommen hat. Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Annahme von Reisegepäck unter Vorbehalt der Einhebung der Kosten im Bestimmungsbahnhof eine Nebengebühr einzuhaben.

### § 37. Angabe des Interesses an der Lieferung

(1) Der Reisende ist berechtigt, bei der Aufgabe des Reisegepäcks den Wert, den er der rechtzeitigen Auslieferung des unversehrten Reisegepäcks über den gemäß §§ 46 und 47 zu ersetzenen Betrag hinaus beimißt (Interesse an der Lieferung), in vollen Hundertschillingbeträgen anzugeben. Die Eisenbahn ist verpflichtet, diese Wertangabe im Gepäckschein zu vermerken.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Angabe des Interesses an der Lieferung eine Nebengebühr einzuhaben.

### § 38. Beförderung

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Reisegepäck mit dem vom Reisenden angegebenen

Zuge zu befördern, wenn es rechtzeitig vor der Abfahrt dieses Zuges aufgegeben worden ist; andernfalls ist sie verpflichtet, das Reisegepäck mit dem nächsten geeigneten Zuge zu befördern.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Reisegepäck, das unterwegs auf einen anderen Zug übergehen muß, mit dem nächsten geeigneten Zuge weiterzubefördern; sie ist jedoch zur Weiterbeförderung mit diesem Zuge nur verpflichtet, wenn das Umladen bis zu dessen Abfahrt möglich ist.

(3) Die Eisenbahn ist zur Beförderung gemäß Abs. 1 und 2 nur verpflichtet, wenn Zoll- oder sonstige Rechtsvorschriften nicht entgegenstehen.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, die Beförderung von Reisegepäck bei einzelnen Zügen und Zuggattungen zu beschränken oder auszuschließen; sie ist verpflichtet, solche Maßnahmen in geeigneter Weise bekanntzumachen.

### § 39. Erfüllung von Verpflichtungen gegenüber den Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden

Die Eisenbahn ist gegenüber dem Reisenden von jeder Haftung für die Folgen befreit, die sich daraus ergeben, daß er die für die Untersuchung seines Reisegepäcks geltenden Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften nicht befolgt, für die zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Behandlung seines Reisegepäcks nicht selbst sorgt oder, wenn die maßgebenden Bestimmungen Ausnahmen nicht zulassen, der Untersuchung des Reisegepäcks nicht beiwohnt. Sorgt der Reisende für die Behandlung nicht selbst, so ist die Eisenbahn berechtigt, diese gegen Ersatz ihrer Auslagen zu veranlassen. Die Eisenbahn ist außerdem berechtigt, für ihre Tätigkeit eine Nebengebühr einzuhaben.

### § 40. Auslieferung

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Reisegepäck dem Inhaber des Gepäckscheines im Bestimmungsbahnhof gegen Rückgabe des Gepäckscheines und gegen Entrichtung der etwa noch nicht gezahlten Kosten (Gepäckfracht, Nebengebühren und sonstige Kosten) auszuliefern.

(2) Der Auslieferung des Reisegepäcks an den Inhaber des Gepäckscheines stehen gleich

- a) eine nach den maßgebenden Bestimmungen an die Finanzverwaltung erfolgte Übergabe des Reisegepäcks in ihren Abfertigungsräumen oder Niederlagen, wenn diese nicht unter der Obhut der Eisenbahn stehen,
- b) das Einlagern bei der Eisenbahn oder Hinterstellen von lebenden Tieren bei einem Dritten gemäß § 41 Abs. 1.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, in welchen Fällen sie Reisegepäck beim Zuge ausliefert; sie ist ferner verpflichtet, im

Tarif Bestimmungen für den Fall festzusetzen, daß der Reisende das Reisegepäck beim Zuge nicht abnimmt.

(4) Der Inhaber des Gepäckscheines ist berechtigt, im Bestimmungsbahnhof die Auslieferung des Reisegepäcks zu verlangen, sobald nach der Ankunft des Zuges, mit welchem dieses zu befördern war, die Zeit abgelaufen ist, die zur Bereitstellung und gegebenenfalls zur Behandlung durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden erforderlich ist (Abforderung).

(5) Auf rechtzeitiges Verlangen des Inhabers des Gepäckscheines ist die Eisenbahn verpflichtet, das Reisegepäck in einem Unterwegsbahnhof gegen Rückgabe des Gepäckscheines auszuliefern, sofern dies nach den Umständen möglich ist und Zoll- oder sonstige Rechtsvorschriften nicht entgegenstehen. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, ob hiebei auch der Fahrausweis vorzuweisen ist.

(6) Der Inhaber des Gepäckscheines ist berechtigt, die Annahme des Reisegepäcks so lange zu verweigern, bis die Eisenbahn seinem Verlangen auf Feststellung eines von ihm behaupteten Schadens stattgegeben hat.

(7) Hat die Eisenbahn Reisegepäck unter Vorbehalt der Einhebung der Kosten im Bestimmungsbahnhof zur Beförderung angenommen, so ist sie verpflichtet, das Gewicht unentgeltlich bei der Auslieferung festzustellen.

(8) Auf Verlangen des Inhabers des Gepäckscheines ist die Eisenbahn verpflichtet, das Reisegepäck bei der Auslieferung nachzuwiegen; sie ist berechtigt, hiefür eine Nebengebühr einzuhoben.

(9) Bei Gegenständen, für die im Tarif Einheitsgewichte festgesetzt sind, ist die Eisenbahn zur Gewichtsfeststellung gemäß Abs. 7 und 8 nicht verpflichtet.

(10) Kann der Gepäckschein nicht zurückgegeben werden, so ist die Eisenbahn berechtigt, das Reisegepäck demjenigen auszuliefern, der seine Berechtigung glaubhaft macht, und von ihm eine Sicherheitsleistung zu verlangen.

(11) Verlangt der Inhaber des Gepäckscheines nach Ablauf der im Abs. 4 vorgesehenen Zeit die Auslieferung des Reisegepäcks und kann die Eisenbahn das Reisegepäck nicht ausliefern, so ist sie auf Verlangen verpflichtet, ihm die vergeblich versuchte Abnahme im Gepäckschein unter Angabe von Tag und Stunde zu bescheinigen und ihm etwaige Kosten für den vergeblichen Versuch der Abnahme zu ersetzen. Liefert die Eisenbahn das Reisegepäck erst zu einem späteren als zu dem Zeitpunkt aus, zu welchem der Inhaber des Gepäckscheines das Reisegepäck abgefördert hat, so liegt eine verspätete Auslieferung vor.

(12) Fehlen bei der Abforderung einzelne der im Gepäckschein angegebenen Stücke, so ist die

Eisenbahn verpflichtet, dem Inhaber des Gepäckscheines bei der Auslieferung der vorhandenen Stücke die unvollständige Auslieferung im Gepäckschein zu bescheinigen. Der Inhaber des Gepäckscheines ist verpflichtet, fehlende Stücke nach bestem Wissen zu beschreiben; zur Angabe des Inhaltes ist er jedoch nicht verpflichtet.

(13) Die Eisenbahn ist berechtigt, Reisegepäck auf Verlangen des Reisenden in seine Wohnung oder Geschäftsstelle im Gemeindegebiet des Bestimmungsbahnhofes oder in benachbarten Gemeinden gegen Zahlung von Rollgeld zuzuführen. Sie ist berechtigt, das Zuführen selbst zu besorgen oder durch von ihr bestellte Unternehmer besorgen zu lassen; in beiden Fällen hat sie die Rechte und Pflichten eines Frachtführers gemäß den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches. Die Leute, deren sich die Eisenbahn beim Zuführen bedient, sind verpflichtet, den für das Zuführen geltenden Tarif bei sich zu tragen und den Reisenden auf Verlangen Einsicht nehmen zu lassen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Bahnhöfe, in denen ein Rollfuhrdienst für Reisegepäck eingerichtet ist, im Tarif anzuführen und die Zufahrzeiten bei den Reisegepäckabfertigungsstellen dieser Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen.

#### § 41. Verzögerung der Abnahme

(1) Wird das Reisegepäck nicht innerhalb von vierundzwanzig Stunden nach dessen Ankunft abgenommen, so ist die Eisenbahn verpflichtet, dieses auf Lager zu nehmen. Sie ist berechtigt, hiefür Lagergeld einzuhoben und den Ersatz aller durch das Lagern verursachten Auslagen zu beanspruchen. Die Eisenbahn ist berechtigt, als Reisegepäck aufgegebene lebende Tiere auf Gefahr und Kosten des Reisenden bei einem Dritten zu hinterstellen, bei dessen Auswahl sie für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes haftet.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, Reisegepäck, das nicht innerhalb von neunzig Tagen nach dessen Ankunft vom Reisenden abgenommen wird, nach Ablauf dieser neunzig Tage oder, wenn längeres Lagern den Wert des Reisegepäcks unverhältnismäßig vermindern oder dieser Wert die Kosten des Lagerns nicht decken würde, schon früher im Wege der Versteigerung oder, wenn dies nicht tunlich ist, bestmöglich ohne Förmlichkeit zu verkaufen.

(3) Die Eisenbahn ist nicht berechtigt, Reisegepäck, das einer zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Behandlung unterliegt, vor dieser Behandlung zu hinterstellen oder zu verkaufen.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Reisenden vom Hinterstellen und vom bevorstehenden Verkauf des Reisegepäcks rechtzeitig zu verständigen, sofern dies nach den Umständen mög-

lich ist. Die Eisenbahn ist berechtigt, für den Verkauf eine Nebengebühr einzuheben; außerdem hat sie Anspruch auf den Ersatz aller durch den Verkauf verursachten Auslagen.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Reisenden vom bewirkten Verkauf ohne Verzug zu verständigen, sofern dies nach den Umständen möglich ist. Sie ist ferner verpflichtet, dem Reisenden den Verkaufserlös nach Abzug aller aushaftenden Beträge zur Verfügung zu stellen. Der Reisende ist dagegen zur Nachzahlung etwaiger ungedeckter Beträge verpflichtet, wenn der Verkaufserlös zur Deckung der aushaftenden Beträge nicht ausreicht oder wenn die Eisenbahn das Reisegepäck auf Grund gesetzlicher oder verwaltungsbehördlicher Vorschriften einer Behörde übergeben oder vernichtet hat oder wenn sie dieses aus sonstigen Gründen nicht verwerten kann. Ist die Auszahlung des Verkaufserlöses an den Reisenden innerhalb dreier Jahre nach Ablauf des Tages, an welchem die Eisenbahn das Reisegepäck verkauft hat, nach den Umständen nicht möglich, so geht dieser in das Eigentum der Eisenbahn über.

#### § 42. Erstattung. Nachzahlung

(1) Hat ein Reisender das aufgegebene Reisegepäck im Versandbahnhof zurückgenommen (§ 34 Abs. 8), so hat er Anspruch auf Erstattung der gezahlten Gepäckfracht.

(2) Hat ein Reisender infolge einer Zugverspätung den Anschluß an einen anderen Zug versäumt oder ist ein Zug ganz oder auf einer Teilstrecke ausgefallen und ist der Reisende auf Verlangen zum Fahrtantrittsbahnhof zurückbefördert worden (§ 24 Abs. 2 lit. b), so hat er gegen Vorlage der vorgesehenen Bescheinigung Anspruch auf Erstattung der gezahlten Gepäckfracht.

(3) Ist einem Reisenden das Reisegepäck in einem Unterwegsbahnhof ausgeliefert worden (§ 40 Abs. 5), so hat er Anspruch auf Erstattung des Unterschiedsbetrages zwischen der gezahlten Gepäckfracht und der Gepäckfracht für die zurückgelegte Strecke.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, bei Reisegepäck zu ermäßiger Gepäckfracht im Tarif die Erstattung auszuschließen oder von bestimmten Bedingungen abhängig zu machen.

(5) Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung oder bei der Einhebung der Kosten Fehler vorgekommen, so ist der Unterschiedsbetrag zu erstatten oder nachzuzahlen. Stellt die Eisenbahn fest, daß sie zuviel eingehoben hat, so ist sie verpflichtet, von sich aus dem Berechtigten den Betrag, um den er zuviel gezahlt hat, möglichst bald zu erstatten. Stellt die Eisenbahn fest, daß sie zuwenig ein-

gehoben hat, so obliegt es ihr, möglichst bald den Verpflichteten aufzufordern, den Betrag, um den er zuwenig gezahlt hat, nachzuzahlen.

(6) Die Eisenbahn ist berechtigt, von dem zu erstattenden Betrag einen Verwaltungsrücklaß abzuziehen, den sie im Tarif festsetzt. Sie ist jedoch verpflichtet, ohne Abzug zu erstatten,

- a) wenn der Reisende die Fahrt aus Gründen, die bei der Eisenbahn gelegen sind, nicht antreten oder nicht fortsetzen konnte,
- b) im Falle des Abs. 5,
- c) im Falle des § 45.

(7) Ein Anspruch auf Erstattung steht dem zu, welcher den Gepäckschein vorlegt oder seine Berechtigung in anderer Weise glaubhaft macht.

(8) Reklamationen auf Erstattung sind bei der Eisenbahn schriftlich einzureichen, welche den Betrag eingehoben hat.

(9) Im Falle der gerichtlichen Geltendmachung ist die Klage gegen die im Abs. 8 angeführte Eisenbahn einzubringen.

(10) Der Anspruch auf Erstattung erlischt, wenn er nicht innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Tages der Zahlung des beanspruchten Betrages bei der Eisenbahn geltend gemacht wird.

(11) Der Anspruch auf Erstattung oder auf Nachzahlung verjährt in einem Jahre. Die Verjährung beginnt mit Ablauf des Tages der Zahlung oder, wenn keine Zahlung erfolgte, mit Ablauf des Tages, an dem diese hätte erfolgen sollen. Im übrigen gilt § 29 Abs. 11.

(12) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Falle des Abs. 5 den zu erstattenden Unterschiedsbetrag vom Tage der ordnungsmäßig eingereichten Reklamation oder, wenn eine Reklamation nicht vorangegangen ist, vom Tage der Klageerhebung an mit fünf v. H. jährlich zu verzinsen. Sie ist nicht verpflichtet, Unterschiedsbeträge unter einhundert Schilling für den Gepäckschein und andere zu erstattende Beträge zu verzinsen. Legt der Berechtigte die zur Behandlung notwendigen Unterlagen nicht innerhalb einer ihm gestellten angemessenen Frist vor, so ist die Eisenbahn nicht verpflichtet, für die Dauer der hierdurch bewirkten Verzögerung Zinsen zu zahlen.

#### § 43. Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Reisegepäcks

Für die Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Reisegepäcks gilt § 93 sinngemäß.

#### § 44. Umfang der Haftung. Beweislast

(1) Die Eisenbahn haftet für die verspätete Auslieferung und für den Schaden, der durch

gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Reisegepäcks in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung entsteht.

(2) Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn die verspätete Auslieferung, der Verlust oder die Beschädigung durch ein Verschulden des Reisenden, durch eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Reisenden, durch besondere Mängel des Reisegepäcks oder durch Umstände verursacht worden ist, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte.

(3) Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus der besonderen Gefahr entstanden ist, die mit der natürlichen Beschaffenheit des Reisegepäcks, dem Fehlen oder den Mängeln der Verpackung oder damit verbunden ist, daß von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossene Gegenstände als Reisegepäck aufgegeben worden sind.

(4) Eine Befreiung von der Haftung auf Grund der Bestimmungen des Abs. 3 kann insoweit nicht geltend gemacht werden, als der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist.

(5) Nimmt die Eisenbahn nach den maßgebenden Bestimmungen Reisegepäck auf Lager, so haftet sie für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes.

(6) Der Beweis, daß die verspätete Auslieferung, der Verlust oder die Beschädigung durch eine der im Abs. 2 angeführten Tatsachen verursacht worden ist, obliegt der Eisenbahn.

(7) Macht die Eisenbahn glaubhaft, daß nach den Umständen des Falles ein Verlust oder eine Beschädigung aus einer oder mehreren der im Abs. 3 angeführten besonderen Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, daß der Schaden hieraus entstanden ist. Der Berechtigte hat jedoch das Recht nachzuweisen, daß der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

#### § 45. Vermutung für den Verlust des Reisegepäcks. Wiederauffinden des Reisegepäcks

(1) Der Berechtigte kann ein Gepäckstück ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn dieses nicht innerhalb von vierzehn Tagen nach der Abforderung ausgeliefert oder zur Auslieferung bereitgestellt worden ist.

(2) Wird ein für verloren gehaltenes Gepäckstück später wiederaufgefunden, so ist die Eisenbahn verpflichtet, den Berechtigten hievon unentgeltlich und ohne Verzug zu verständigen, wenn sein Aufenthaltsort bekannt oder zu ermitteln ist.

(3) Der Berechtigte kann innerhalb von dreißig Tagen nach Empfang der Verständigung verlangen, daß ihm das Gepäckstück in einem inländischen Bahnhof unentgeltlich ausgeliefert werde. Er ist sodann verpflichtet, den erhaltenen Entschädigungsbetrag, einschließlich der ihm erstatteten, in diesem Entschädigungsbetrag enthaltenen Kosten, zurückzuzahlen; verlangt der Berechtigte die Auslieferung im Versandbahnhof, so ist er jedoch zur Rückzahlung der im Entschädigungsbetrag enthaltenen Kosten nicht verpflichtet. Ansprüche des Berechtigten auf Entschädigung wegen verspäteter Auslieferung gemäß § 47 und gegebenenfalls § 48 bleiben vorbehalten.

(4) Ist der Aufenthaltsort des Berechtigten nicht bekannt und nicht zu ermitteln oder verlangt der verständigte Berechtigte die Auslieferung des Reisegepäcks nicht, so ist die Eisenbahn berechtigt, dieses wie nicht abgenommenes Reisegepäck zu behandeln.

#### § 46. Höhe der Entschädigung bei Verlust oder bei Beschädigung des Reisegepäcks

(1) Hat die Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust von Reisegepäck zu leisten, so ist sie verpflichtet,

a) wenn der Betrag des Schadens nachgewiesen ist, den Ersatz dieses Schadens bis zu einem Höchstbetrag von dreihundertfünfzig Schilling für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes,

b) wenn der Betrag des Schadens nicht nachgewiesen ist, einen Betrag von einhundertfünfzig Schilling für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes.

zu leisten. Die Eisenbahn ist verpflichtet, außerdem die Gepäckfracht, die Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des verlorenen Reisegepäcks gezahlte Beträge ohne weiteren Schadenersatz zu erstatten.

(2) Bei Beschädigung ist die Eisenbahn verpflichtet, den Betrag der Wertverminderung des Reisegepäcks ohne weiteren Schadenersatz zu zahlen. Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen,

a) wenn das gesamte zur Beförderung aufgegebene Reisegepäck durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des gänzlichen Verlustes zu zahlen wäre,

b) wenn nur ein Teil des zur Beförderung aufgegebenen Reisegepäcks durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des Verlustes des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

### § 47. Höhe der Entschädigung bei verspäteter Auslieferung des Reisegepäcks

(1) Ist das Reisegepäck verspätet ausgeliefert worden und weist der Berechtigte nicht nach, daß ein Schaden hieraus entstanden ist, so ist die Eisenbahn verpflichtet, für jedes Kilogramm des Rohgewichtes des verspätet ausgelieferten Reisegepäcks für je angefangene vierundzwanzig Stunden seit der Abforderung zwei Schilling zu zahlen; der Betrag dieser Entschädigung darf jedoch die Gepäckfracht nicht übersteigen.

(2) Weist der Berechtigte nach, daß ein Schaden durch die verspätete Auslieferung des Reisegepäcks entstanden ist, so ist die Eisenbahn verpflichtet, für diesen Schaden eine Entschädigung bis zur Höhe des Vierfachen der Gepäckfracht zu zahlen.

(3) Bei verspäteter Auslieferung von Kraftwagen, deren Anhängern und von Krafträder mit Beiwagen, die als Reisegepäck befördert worden sind, ist die Eisenbahn nur verpflichtet, eine Entschädigung zu zahlen, wenn ein Schaden nachgewiesen wird; der Betrag dieser Entschädigung darf jedoch die Gepäckfracht nicht übersteigen.

(4) Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die in den Abs. 1 bis 3 vorgesehenen Entschädigungen neben der bei gänzlichem Verlust des Reisegepäcks zu leistenden Entschädigung zu zahlen.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei teilweisem Verlust des Reisegepäcks die in den Abs. 1 bis 3 vorgesehenen Entschädigungen gegebenenfalls für den nicht verlorenen Teil des Reisegepäcks zu zahlen.

(6) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei Beschädigung des Reisegepäcks die in den Abs. 1 bis 3 vorgesehenen Entschädigungen gegebenenfalls neben der im § 46 Abs. 2 vorgesehenen Entschädigung zu zahlen.

(7) In den Fällen der Abs. 5 und 6 darf die Gesamtentschädigung gemäß Abs. 1 bis 3 zuzüglich der Entschädigungen gemäß § 46 nicht höher sein als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Reisegepäcks.

### § 48. Höhe der Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung

Ist das Interesse an der Lieferung angegeben, so kann der Berechtigte außer den in den §§ 46 und 47 vorgesehenen Entschädigungen den Ersatz des weiteren Schadens bis zur Höhe des als Interesse an der Lieferung angegebenen Betrages beanspruchen.

### § 49. Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn

Ist die verspätete Auslieferung, der gänzliche oder der teilweise Verlust oder die Beschädigung

des Reisegepäcks auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so ist sie verpflichtet, dem Berechtigten den vollen Schaden zu ersetzen.

### § 50. Weitere Bestimmungen über Haftung und Entschädigung

Für die Begrenzung der Entschädigung durch den Tarif, die Verzinsung der Entschädigung, die Geltendmachung der Ansprüche aus dem Gepäckbeförderungsvertrag, das Erlöschen und die Verjährung der Ansprüche aus dem Gepäckbeförderungsvertrag, das Pfandrecht der Eisenbahn sowie für die Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen gelten die §§ 102 und 105 bis 113 sinngemäß.

## IV. Gepäckträger. Aufbewahrung von Gepäck

### § 51. Gepäckträger

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, in Bahnhöfen, in denen sie es für notwendig erachtet, einen Gepäckträgerdienst einzurichten. Die Gepäckträger sind verpflichtet, auf Verlangen der Reisenden Gepäck nach den von diesen bezeichneten Stellen innerhalb des Bahnhofbereiches zu bringen.

(2) Die Gepäckträger sind verpflichtet, den von der Eisenbahn erstellten Trägertarif bei sich zu tragen und auf Verlangen die Reisenden in diesen Einsicht nehmen zu lassen. Bei der Übernahme des Gepäcks ist der Gepäckträger verpflichtet, dem Reisenden eine mit der seinem Dienstabzeichen entsprechenden Nummer verschene Karte zu übergeben und ihm auf Verlangen die Anzahl der übernommenen Gepäckstücke zu bescheinigen.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Trägertarif bei den Reisegepäckfertigungsstellen und bei den Gepäckaufbewahrungsstellen durch Aushang bekanntzumachen.

(4) Die Eisenbahn haftet für das den Gepäckträgern übergebene Gepäck wie für die von ihr zur Beförderung als Reisegepäck angenommenen Gegenstände.

(5) Nimmt ein Reisender an der von ihm bezeichneten Stelle das vom Gepäckträger dorthin gebrachte Gepäck nicht ab, so ist die Eisenbahn berechtigt, das Gepäck auf Lager zu nehmen; im übrigen gilt § 41 sinngemäß.

### § 52. Aufbewahrung von Gepäck

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, in Bahnhöfen, in denen sie es für notwendig erachtet, Gepäckaufbewahrungsstellen einzurichten. So weit im nachstehenden nichts anderes bestimmt ist, ist die Eisenbahn verpflichtet, die Bedingungen festzusetzen, unter denen sie Gepäck aufbe-

## 336 der Beilagen

17

wahrt, und diese Bedingungen bei den Gepäckaufbewahrungsstellen durch Aushang bekanntzumachen.

(2) Die Eisenbahn haftet für dieses Gepäck als Verwahrer. Sie ist berechtigt, in den für die Aufbewahrung festgesetzten Bedingungen die Haftung auf einen Höchstbetrag zu beschränken.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Übernahme des Gepäcks zur Aufbewahrung zu becheinigen.

(4) Zur Aufbewahrung von Gepäck, das nicht oder nur mangelhaft verpackt oder das offensichtlich beschädigt ist, ist die Eisenbahn nicht verpflichtet. Nimmt sie solches Gepäck an, so ist sie berechtigt, in der Bescheinigung den Zustand des Gepäcks zu vermerken. Die Annahme der mit einem solchen Vermerk versehenen Bescheinigung durch den Hinterleger gilt als Anerkennung der Richtigkeit dieses Vermerkes.

(5) Für die Verantwortlichkeit des Reisenden für den Inhalt seines Gepäcks gilt § 32 sinngemäß.

(6) Die Eisenbahn haftet nicht für Gegenstände, die in unverpackt oder mangelhaft verpackt zur Aufbewahrung übergebenen Kleidungsstücken, Reisedecken oder dergleichen enthalten sind.

(7) Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, das aufbewahrte Gepäck innerhalb der durch Aushang bekanntzumachenden Dienststunden der Gepäckaufbewahrungsstelle auszufolgen.

(8) Für aufbewahrtes Gepäck, das nicht innerhalb der in den Aufbewahrungsbedingungen festgesetzten Aufbewahrungsfrist abgeholt wird, gilt § 41 Abs. 2 bis 5 sinngemäß.

## V. Beförderung von Gütern

### A. Frachtgut

#### § 53. Durchgehende Beförderung

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Güter zur durchgehenden Beförderung von allen Bahnhöfen nach allen Bahnhöfen nach Maßgabe ihrer Abfertigungsbefugnisse anzunehmen.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Annahme und die Ablieferung von Gütern Güternebenstellen außerhalb des Bahnbereiches einzurichten; im übrigen gilt Abs. 1 sinngemäß.

#### § 54. Dienststunden

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Dienststunden der Güterabfertigungsstellen festzusetzen und bei diesen durch Aushang bekanntzumachen. Die Eisenbahn ist berechtigt, von der Festsetzung von Dienststunden für Samstage, Sonn- und Feiertage abzusehen, für Samstage jedoch nur insoweit, als ausreichende örtliche Verkehrsbedürfnisse nicht bestehen.

(2) Zur Auflieferung oder Abnahme der Güter außerhalb der Dienststunden ist die vorherige Zustimmung der Eisenbahn erforderlich. Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Annahme oder Ablieferung der Güter außerhalb der Dienststunden eine Nebengebühr einzuheben.

#### § 55. Von der Beförderung ausgeschlossene Güter

Von der Beförderung sind ausgeschlossen

- a) Güter, deren Beförderung der Post vorbehalten ist,
- b) Güter, die sich wegen ihres Umfangs, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen zur Beförderung nicht eignen,
- c) Güter, deren Beförderung verboten ist, und
- d) Güter, die gemäß der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung von der Beförderung ausgeschlossen sind, sofern gemäß § 56 Abs. 2 Ausnahmen im Tarif nicht zugelassen sind.

#### § 56. Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter

(1) Bedingungsweise zur Beförderung sind zugelassen

- a) Güter, die gemäß der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, unter den dort angeführten Bedingungen;
- b) Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen, unter der Bedingung, daß eine Eisenbahn deren Lauffähigkeit feststellt und diese durch eine Aufschrift auf dem Fahrzeug oder durch ein besonderes Zeugnis bescheinigt; Lokomotiven, Tender und Triebwagen müssen außerdem von einem sachkundigen Beauftragten des Absenders begleitet werden. Anderen auf eigenen Rädern rollenden Eisenbahnfahrzeugen als Lokomotiven, Tendern und Triebwagen kann ein Begleiter beigegeben werden; will der Absender von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, so ist er verpflichtet, dies im Frachtbrief anzugeben. Der Begleiter hat insbesondere das Schmieren zu besorgen;
- c) Güter, deren Beförderung wegen ihres Umfangs, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten verursacht, nur unter besonderen,

von den Eisenbahnen nach Anhören des Absenders von Fall zu Fall festzusetzenden Bedingungen; diese Bedingungen können von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes abweichen.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif bestimmte gemäß der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung von der Beförderung ausgeschlossene Güter unter bestimmten Bedingungen und die gemäß dieser Anlage bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter unter leichteren als den in der Anlage selbst enthaltenen Bedingungen zur Beförderung zuzulassen.

### § 57. Frachtbrief

(1) Der Absender ist verpflichtet, dem Gute bei der Aufgabe einen Frachtbrief beizugeben.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen hat durch Verordnung das Muster des Frachtbriefes für Frachtgut sowie die näheren Bestimmungen über Beschaffenheit und Verwendung dieses Frachtbriefes festzusetzen.

(3) Der Frachtbrief muß zur Bestätigung seiner Übereinstimmung mit dem festgesetzten Muster den Kontrollstempel einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn Österreichs aufweisen; aus dem Kontrollstempel muß ersichtlich sein, welche Eisenbahn die Kontrolle vorgenommen hat. Die Eisenbahn ist berechtigt, für den Aufdruck des Kontrollstempels eine Nebengebühr einzuhaben.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Bezug von Frachtbriefen bei den Güterabfertigungsstellen zu ermöglichen.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, für bestimmte Beförderungen ein anderes Beförderungspapier als den Frachtbrief vorzusehen; sie ist gegebenenfalls verpflichtet, das Muster dieses Beförderungspapiers sowie die näheren Bestimmungen über Beschaffenheit und Verwendung dieses Beförderungspapiers im Tarif festzusetzen.

(6) Die Angaben und Erklärungen im Frachtbrief müssen deutlich und unauslöschbar in deutscher Sprache geschrieben, gestempelt oder gedruckt sein. Die Eisenbahn ist berechtigt, Frachtbriefe mit abgeänderten, radierten oder überklebten Eintragungen zurückzuweisen. Durchstreichungen sind nur zulässig, wenn der Absender diese mit seiner Unterschrift anerkennt und, sofern es sich um eine Änderung der Angabe der Anzahl der Stücke oder der Angabe des Gewichtes handelt, die berichtigten Mengen in Buchstaben einträgt.

(7) Der Absender ist nicht berechtigt, mit einem Frachtbrief mehr als die Ladung eines

einigen Wagens aufzugeben. Er ist jedoch berechtigt, mit einem Frachtbrief unteilbare Güter und Güter von außergewöhnlichem Umfang, die mehr als einen Wagen beanspruchen, aufzugeben. Die Eisenbahn ist berechtigt, weitere Ausnahmen im Tarif zuzulassen.

(8) Der Absender ist nicht berechtigt, mit demselben Frachtbrief aufzugeben

- a) Güter, die wegen ihrer Beschaffenheit nicht ohne Nachteil zusammengeladen werden können,
- b) Güter, die von der Eisenbahn zu verladen sind, und Güter, die vom Absender zu verladen sind,
- c) Güter, durch deren Zusammenladung Zoll- oder sonstige Rechtsvorschriften verletzt würden,
- d) bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter, wenn diese gemäß der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung oder den von der Eisenbahn gemäß § 56 Abs. 2 im Tarif festgesetzten Bedingungen miteinander oder mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden dürfen.

### § 58. Inhalt des Frachtbriefes

(1) Der Absender ist verpflichtet, in den Frachtbrief einzutragen

- a) den Ort und den Tag der Ausstellung;
- b) die tarifmäßige Bezeichnung des Bahnhofes, nach welchem das Gut befördert werden soll (Bestimmungsbahnhof);
- c) den Namen sowie die Adresse des Empfängers und, wenn möglich, seine Fernsprechnummer und Telegrammadresse. Als Empfänger darf nur eine natürliche Person, eine Personengesellschaft des Handelsrechtes, eine juristische Person oder eine öffentliche Dienststelle namens einer Gebietskörperschaft angegeben werden. Der Absender ist nicht berechtigt, Adressen, welche den Namen des Empfängers nicht bezeichnen, wie „An Order von ...“ oder „An den Inhaber des Frachtbriefdoppels“, anzugeben;
- d) die Bezeichnung des Gutes. Der Absender ist verpflichtet, die gemäß § 56 Abs. 1 lit. a und Abs. 2 bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter mit der für sie vorgeschriebenen Bezeichnung, die übrigen Güter, wenn der Absender die Anwendung eines bestimmten Tarifes verlangt, mit der in diesem Tarif vorgesehenen Bezeichnung, sonst mit der ihrer Beschaffenheit entsprechenden handelsüblichen Bezeichnung zu bezeichnen;

## 336 der Beilagen

19

e) das Gewicht oder statt dessen eine dem Tarif entsprechende Angabe. Läßt dieses Bundesgesetz oder der Tarif zu, das Gut ohne Angabe des Gewichtes oder ohne entsprechende Angabe im Frachtbrief aufzugeben, so ist die Eisenbahn verpflichtet, das Gewicht oder diese Angabe einzutragen;

- f) bei Aufgabe des Gutes als Stückgut
- die Anzahl der Frachtstücke; das auf einer Palette verladene Gut gilt als ein Frachtstück;
  - die Art der Verpackung;
  - die Zeichen und Nummern der Frachtstücke oder bei deren Fehlen die Angabe, daß diese Stücke die Adresse des Empfängers tragen;
- bei Aufgabe des Gutes als Wagenladung
- die Wagennummer;
  - bei einem Privatwagen auch dessen Eigengewicht;

- g) die Angabe, ob die Eisenbahn oder der Absender das Verladen des Gutes besorgt;
- h) seinen Namen sowie seine Adresse und gegebenenfalls seine Fernsprechnummer und Telegrammadresse. Als Absender darf nur eine natürliche Person, eine Personengesellschaft des Handelsrechtes, eine juristische Person oder eine öffentliche Dienststelle namens einer Gebietskörperschaft angegeben werden.

(2) Der Absender ist verpflichtet, in den Frachtbrief außer den Angaben gemäß Abs. 1 gegebenenfalls die in diesem Bundesgesetz oder im Tarif vorgesehenen Angaben und Erklärungen einzutragen; zur Eintragung anderer Angaben und Erklärungen in den Frachtbrief ist er nur berechtigt, wenn diese durch gesetzliche oder verwaltungsbehördliche Vorschriften angeordnet sind, diesem Bundesgesetz nicht widersprechen und das Frachtgeschäft betreffen.

(3) Sind im Frachtbrief für Angaben und Erklärungen besondere Felder nicht vorgesehen, so ist der Absender verpflichtet, die entsprechenden Eintragungen, sofern die Eisenbahn im Tarif nichts anderes festsetzt, in dem für Erklärungen und Beilagen vorgesehenen Felde vorzunehmen.

(4) Reicht der im Frachtbrief vorgesehene Raum für die Angaben und Erklärungen des Absenders nicht aus, so ist er verpflichtet, Zusatzblätter zu verwenden, die einen Bestandteil des Frachtbriefes bilden; diese müssen die gleiche Größe wie der Frachtbrief haben. Der Absender ist verpflichtet, die Zusatzblätter im Durchschreibeverfahren in den Blättern des Frachtbriefes entsprechenden Anzahl auszufertigen, mit seinem Namen und seiner Adresse zu versehen und auf diese Zusatzblätter im entsprechenden

Felde des Frachtbriefes zu verweisen. Gibt der Absender das Gesamtgewicht des Gutes an, so ist er verpflichtet, dieses in den Frachtbrief einzutragen.

(5) Nimmt die Eisenbahn einen Frachtbrief mit unzulässigen Angaben und Erklärungen an, so sind diese für die Eisenbahn unverbindlich.

(6) Der Absender ist berechtigt, Vermerke für den Empfänger, welche die Sendung betreffen, in dem hiefür vorgesehenen Felde des Frachtbriefes anzubringen, jedoch ohne jede Verbindlichkeit und Haftung der Eisenbahn; er ist berechtigt, diese Vermerke in einer fremden Sprache einzutragen.

(7) Der Absender ist nur berechtigt, dem Frachtbrief die durch dieses Bundesgesetz oder den Tarif vorgeschriebenen oder zugelassenen Schriftstücke beizugeben.

### § 59. Haftung für die Eintragungen im Frachtbrief

Der Absender haftet für die Richtigkeit der von ihm in den Frachtbrief eingetragenen Angaben und Erklärungen. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, daß diese Angaben oder Erklärungen unrichtig, ungenau, unvollständig oder unzulässig oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle eingetragen sind.

### § 60. Zustand, Verpackung und Kennzeichnung des Gutes

(1) Weist ein Gut offensichtlich Spuren einer Beschädigung auf, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Annahme des Gutes zu verweigern oder zu verlangen, daß der Absender im Frachtbrief die Beschädigung anerkennt sowie nach Art und Umfang beschreibt.

(2) Der Absender ist verpflichtet, das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, daß es gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung geschützt ist und weder Personen verletzen noch Betriebsmittel oder andere Güter beschädigen kann.

(3) Ist der Absender der Verpflichtung gemäß Abs. 2 nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Annahme des Gutes zu verweigern oder zu verlangen, daß der Absender im Frachtbrief das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung anerkennt sowie diesen nach Art und Umfang beschreibt.

(4) Soweit dieses Bundesgesetz, die Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung oder die von der Eisenbahn gemäß § 56 Abs. 2 im Tarif festgesetzten Bedingungen nicht besondere Verpackungsbestimmungen enthalten, ist die Eisenbahn berechtigt, für Güter, die

wegen ihrer Eigenschaften Unzuträglichkeiten während der Beförderung herbeiführen können, besondere Verpackungsbestimmungen im Tarif festzusetzen.

(5) Der Absender ist auf Verlangen der Eisenbahn verpflichtet, kleine gleichartige Stücke, wie Kleineisenzeug, die er als Stückgut aufgeben will und deren Annahme und Verladen nicht ohne erheblichen Zeitverlust möglich wären, durch Verbinden oder Verpacken zu größeren Einheiten zusammenzufassen.

(6) Der Absender haftet für alle Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung; er ist insbesondere verpflichtet, der Eisenbahn den ihr hieraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Enthält der Frachtbrief diesbezügliche Angaben nicht, so ist die Eisenbahn gegebenenfalls verpflichtet, das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung nachzuweisen.

(7) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen sie dem Absender bahneigene Umschließungen zur Verfügung stellt und befördert.

(8) Der Absender ist verpflichtet, die einzelnen Frachtstücke bei Aufgabe als Stückgut an gut sichtbarer Stelle haltbar, deutlich, unauslöschar und in einer Verwechslungen ausschließenden Weise zu kennzeichnen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif die näheren Bestimmungen über die Kennzeichnung festzusetzen. Der Absender ist verpflichtet, nicht mehr zutreffende Kennzeichnungen zu entfernen oder unleserlich zu machen.

#### § 61. Offene oder gedeckte Wagen

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Güter nach Maßgabe der nachstehenden Bestimmungen in offenen oder in gedeckten Wagen zu befördern; sie ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, welche Wagen als offen und welche als gedeckt gelten.

(2) Soweit dieses Bundesgesetz, die zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, die Zoll- oder sonstigen Rechtsvorschriften, die Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung oder die von der Eisenbahn gemäß § 56 Abs. 2 im Tarif festgesetzten Bedingungen nicht diesbezügliche Bestimmungen enthalten, ist die Eisenbahn berechtigt, im Tarif festzusetzen, daß bestimmte Güter in offenen Wagen und bestimmte Güter in gedeckten Wagen befördert werden.

(3) Hat die Eisenbahn auf Grund des Abs. 2 im Tarif Bestimmungen festgesetzt, so ist der Absender berechtigt, im Frachtbrief eine hievon abweichende Beförderung zu verlangen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, einem solchen Ver-

langen zu entsprechen, wenn die verlangten Wagen verfügbar sind und deren Verwendung wagenwirtschaftliche oder betriebstechnische Rücksichten nicht entgegenstehen.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, vom Absender zu verladende Güter, die nicht unter die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 fallen, entsprechend dem Verlangen des Absenders bei der Wagenbestellung in offenen oder in gedeckten Wagen zu befördern, wenn die verlangten Wagen verfügbar sind und deren Verwendung wagenwirtschaftliche oder betriebstechnische Rücksichten nicht entgegenstehen.

#### § 62. Wagenbestellung

(1) Der Absender ist verpflichtet, für von ihm zu verladende Güter die Wagen unter Angabe des Bestimmungsbahnhofes, Bezeichnung des Gutes, Angabe des ungefähren Gewichtes und erforderlichenfalls unter Angabe der Länge des Gutes für einen bestimmten Tag im Versandbahnhof zu bestellen und hiebei nach Maßgabe der Bestimmungen des § 61 die Anzahl der gedeckten und der offenen Wagen anzugeben. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif weitere Angaben des Absenders bei der Wagenbestellung vorzusehen.

(2) Dem Absender steht ein Anspruch auf Bereitstellung von Wagen besonderer Bauart oder mit besonderen Einrichtungen, bestimmter Lastgrenze oder bestimmter Bodenfläche nur insoweit zu, als solche Wagen verfügbar sind und deren Verwendung wagenwirtschaftliche oder betriebstechnische Rücksichten nicht entgegenstehen.

(3) Eine Wagenbestellung gilt so lange, bis der bestellte Wagen bereitgestellt oder abbestellt wird, wenn der Besteller nicht bei der Bestellung eine bestimmte Geltungsdauer angegeben hat. Kann die Eisenbahn der Bestellung nicht entsprechen, so ist sie verpflichtet, den Besteller, soweit möglich, hievon unentgeltlich und ohne Verzug zu verständigen. Stellt die Eisenbahn schriftlich zugesagte Wagen nicht rechtzeitig bereit, so ist sie verpflichtet, dem Besteller den ihm hiedurch entstehenden Schaden bis zum dreifachen Betrag des im Tarif für die ersten vierundzwanzig Stunden festgesetzten Wagenstandgeldes zu ersetzen.

(4) Wird ein Wagen vor der Bereitstellung abbestellt, so ist die Eisenbahn berechtigt, vom Besteller Abbestellgebühr einzuheben.

(5) Wird ein bereitgestellter Wagen unbeladen zurückgegeben, so ist die Eisenbahn berechtigt, vom Besteller für die Zeit von der Bereitstellung bis zur Rückgabe des Wagens Wagenstandgeld einzuheben.

(6) Die Eisenbahn ist berechtigt, die Bereitstellung eines Wagens davon abhängig zu machen,

daß der Besteller bei der Bestellung einen Beitrag, den sie im Tarif festsetzt, als Sicherheit hinterlegt.

### § 63. Auflieferung. Aufgabefrist. Verladefrist

(1) Der Absender ist verpflichtet, die Güter an den hiefür bestimmten Stellen des Bahnhofes aufzuliefern.

(2) Der Absender ist verpflichtet, alles vorzukehren, was der Eisenbahn die Abfertigung der von ihr zu verladenden Güter ermöglicht. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif hiefür eine Frist (Aufgabefrist) festzusetzen, die vom Beginn der Auflieferung an berechnet wird. Die Aufgabefrist ruht in der Zeit von siebzehn bis acht Uhr und an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen. Überschreitet der Absender die Aufgabefrist, so ist die Eisenbahn verpflichtet, das Gut auf Lager zu nehmen; im übrigen gelten die Bestimmungen des § 91 Abs. 12 lit. b und d bis h sinngemäß.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif für das Verladen der vom Absender zu verladenden Güter eine Frist (Verladefrist) festzusetzen, die mit der Bereitstellung des Wagens beginnt; die Eisenbahn ist verpflichtet, eine allfällige Verlängerung der Verladefrist bei den Güterabfertigungsstellen der betreffenden Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen. Die Verladefrist ruht in der Zeit von siebzehn bis acht Uhr und an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen. Übergibt der Absender das Gut mit dem Frachtbrief der Eisenbahn erst nach Ablauf der Verladefrist oder bringt er den wegen Unrichtigkeit, Ungenauigkeit oder Unvollständigkeit beanstandeten Frachtbrief nicht innerhalb der Verladefrist berichtigt oder ergänzt bei oder begleicht er die von ihm zu zahlenden Kosten nicht innerhalb dieser Frist, so ist die Eisenbahn berechtigt, für die Dauer der Überschreitung Wagenstandgeld einzuhaben.

(4) Hat der Absender bis zum Ablauf der Verladefrist mit dem Verladen nicht begonnen, so ist die Eisenbahn berechtigt, ihm den Wagen zu entziehen und für die Zeit von der Bereitstellung bis zum Entzug des Wagens Wagenstandgeld einzuhaben.

(5) Wird die Verladefrist um mehr als sechs- und neunzig Stunden überschritten, so ist die Eisenbahn berechtigt, das Gut gegen Einhebung einer Nebengebühr auf Gefahr des Absenders auszuladen; im übrigen gelten die Bestimmungen des § 91 Abs. 12 lit. a und b sowie d bis h sinngemäß.

(6) Die Eisenbahn ist berechtigt, die gemäß Abs. 2 und 3 von ihr einzuhebenden Beträge der Sendung anzulasten.

(7) Die Eisenbahn ist berechtigt, mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen ohne Rücksicht auf die im § 6 Abs. 5 vorgesehene Frist in einzelnen oder in allen Bahnhöfen die Aufgabefrist und die Verladefrist abzukürzen, das Lager- und das Wagenstandgeld sowie die Abbestellgebühr zu erhöhen; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn und soweit besondere Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse diese Maßnahmen erfordern, längstens jedoch für die Dauer eines Monates. Die Eisenbahn ist verpflichtet, solche Maßnahmen spätestens am Tage vor ihrem Inkrafttreten bei den Güterabfertigungsstellen der betreffenden Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen und in geeigneter Weise auch nachrichtlich zu veröffentlichen.

### § 64. Abholen

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, Stückgut auf Verlangen des Absenders von seiner Wohnung oder Geschäftsstelle im Gemeindegebiet des Ver sandbahnhofes oder in benachbarten Gemeinden gegen Zahlung von Rollgeld abzuholen. Sie ist berechtigt, das Abholen selbst zu besorgen oder durch von ihr bestellte Unternehmer besorgen zu lassen; in beiden Fällen hat sie die Rechte und Pflichten eines Frachtführers gemäß den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches. Die Leute, deren sich die Eisenbahn beim Abholen bedient, sind verpflichtet, den für das Abholen geltenden Tarif bei sich zu tragen und den Absender auf Verlangen Einsicht nehmen zu lassen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Bahnhöfe, in denen ein Rollfuhrdienst für Stückgut eingerichtet ist, im Tarif anzuführen und die Abholzeiten bei den Güterabfertigungsstellen dieser Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, mit dem Absender Bedingungen zu vereinbaren, unter denen sie Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufende Straßenfahrzeuge und Großbehälter zum Beladen in seine Geschäftsstelle selbst oder durch von ihr bestellte Unternehmer zuführt und von dort in beladenem Zustand abholt.

### § 65. Vorläufiges Verwahren

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Güter, die nicht ohne Verzug befördert werden können, auf Verlangen des Absenders im Frachtbrief gegen Empfangsbescheinigung vorläufig zu verwahren, wenn Räumlichkeiten für das Verwahren vorhanden sind. Die Eisenbahn ist berechtigt, für das Verwahren Lagergeld einzuhaben oder dieses der Sendung anzulasten. Sie haftet für das verwahrte Gut bis zum Abschluß des Frachtvertrages für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes. Das Gut gilt erst dann als zur Beförderung angenommen, sobald es befördert werden kann.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, das Verwahren von Gütern, die raschem Verderben unterliegen, und von Gütern, die gemäß § 56 Abs. 1 lit. a und Abs. 2 bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind, abzulehnen.

### § 66. Verladen

(1) Soweit dieses Bundesgesetz diesbezügliche Bestimmungen nicht enthält, ist die Eisenbahn verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Absender zu verladen sind.

(2) Absender und Eisenbahn sind berechtigt, eine vom Tarif abweichende Vereinbarung über das Verladen zu treffen; der Absender ist verpflichtet, eine solche Vereinbarung im Frachtbrief zu vermerken. Besorgt die Eisenbahn auf Grund einer Vereinbarung das Verladen von Gütern an Stelle des Absenders, so ist sie berechtigt, hiefür eine Nebengebühr einzuheben.

(3) Soweit dieses Bundesgesetz, die zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, die Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung oder die von der Eisenbahn gemäß § 56 Abs. 2 im Tarif festgesetzten Bedingungen nicht diesbezügliche Bestimmungen enthalten, ist die Eisenbahn berechtigt, Bestimmungen über das Verladen der Güter im Tarif festzusetzen.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Bestimmungen über die höchstzulässige Belastung der Wagen (Lastgrenze) im Tarif festzusetzen; sie ist ferner verpflichtet, dem Absender auf Verlangen die einzuhaltende Lastgrenze bekanntzugeben.

(5) Der Absender ist verpflichtet, bei von ihm zu verladenden Gütern die über das Verladen der Güter festgesetzten Bestimmungen zu beachten; er haftet für alle Folgen des mangelhaften Verladens. Der Absender ist insbesondere verpflichtet, der Eisenbahn den ihr hieraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Eisenbahn ist gegebenenfalls verpflichtet, das mangelhafte Verladen nachzuweisen.

(6) Stellt die Eisenbahn im Versandbahnhof bei einem vom Absender verladenen Gute eine von ihm verursachte Überschreitung der Lastgrenze fest, so ist sie berechtigt, vom Absender zu verlangen, daß er den die Lastgrenze überschreitenden Teil des Gutes (Überlast) innerhalb angemessener Frist ablade. Kommt der Absender dem Verlangen innerhalb dieser Frist nicht nach oder wird eine von ihm verursachte Überschreitung der Lastgrenze unterwegs festgestellt, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Überlast gegen Einhebung einer Nebengebühr auf Gefahr des Absenders abzuladen und den im Wagen verbliebenen Teil des Gutes weiterzubefördern; sie ist berechtigt, für die Dauer des Aufenthaltes Wagenstandgeld einzuheben. Macht die Eisenbahn vom Rechte des Abladens Gebrauch, so ist sie verpflichtet, den abgeladenen Teil des Gutes auf Lager zu nehmen und den Absender oder, wenn der Empfänger den Frachtvertrag abgeändert hat, diesen hievon ohne Verzug zu verständigen und um Anweisung über den abgeladenen Teil des Gutes zu ersuchen. Der Absender ist berechtigt, seine Anweisung schriftlich dem Versandbahnhof oder dem Bahnhof, in dem sich der abgeladene Teil des Gutes befindet, unter Vorlage des Frachtbriefdoppels, worin er seine Anweisung eingetragen und unterschrieben hat, zu erteilen. Der Empfänger ist verpflichtet, seine Anweisung schriftlich dem ursprünglichen Bestimmungsbahnhof zu erteilen. Die Eisenbahn ist berechtigt, für das Einholen, die Weitergabe und die Ausführung der Anweisung Nebengebühren sowie ihr erwachsende sonstige Kosten vom Berechtigten einzuheben. Ist die Verständigung des Berechtigten nach den Umständen nicht möglich oder trifft innerhalb einer von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Frist eine Anweisung des Berechtigten in dem Bahnhof, in dem sich der abgeladene Teil des Gutes befindet, nicht ein oder ist die Anweisung nicht ausführbar, so gelten die Bestimmungen des § 91 Abs. 12 lit. e bis h sinngemäß.

(7) Wird bei einem vom Absender verladenen Gute, zu dessen Gewichtsfeststellung die Eisenbahn verpflichtet ist, eine von ihm verursachte Überschreitung der Lastgrenze festgestellt und ist nach dem Abladen der Überlast eine neuerrliche Gewichtsfeststellung erforderlich, so ist die Eisenbahn berechtigt, auch für diese eine Nebengebühr einzuheben.

(8) Im Falle des Abs. 6 ist die Eisenbahn berechtigt, für den im Wagen verbleibenden Teil des Gutes die Fracht vom Versandbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof zu berechnen; für den unterwegs abgeladenen Teil des Gutes ist sie berechtigt, die Fracht vom Versandbahnhof bis zum Unterwegsbahnhof nach dem Frachtsatz zu berechnen, der vom Versandbahnhof bis zum Unterwegsbahnhof für den im Wagen verbliebenen Teil des Gutes anzuwenden ist. Erteilt der Berechtigte Anweisung, daß der abgeladene Teil des Gutes nach dem Bestimmungsbahnhof des im Wagen verbliebenen Teiles des Gutes oder nach einem anderen Bestimmungsbahnhof befördert oder nach dem Versandbahnhof zurückbefördert werden soll, so gilt der abgeladene Teil des Gutes als eigene Sendung.

(9) Ist infolge mangelhaften Verladens des Gutes durch den Absender das Abladen eines Teiles des Gutes erforderlich, wie bei Überschreitung des Lademaßes, so gelten die Bestimmungen der Abs. 6 bis 8 sinngemäß.

## 336 der Beilagen

23

(10) Ist infolge mangelhaften Verladens des Gutes durch den Absender ein Umladen oder ein Richten der Ladung erforderlich, so ist die Eisenbahn berechtigt, für die Dauer des hiedurch verursachten Wagenaufenthaltes Wagenstandgeld und für die von ihr vorzunehmenden Ladearbeiten die ihr hiedurch erwachsenden Kosten einzuhaben. Enthält der Wagen Güter, deren Umladen oder Richten besondere Sorgfalt oder Sachkenntnis erfordert oder mit besonderer Gefahr oder Schwierigkeit verbunden ist, so ist die Eisenbahn berechtigt, den Absender oder, wenn der Empfänger den Frachtvertrag abgeändert hat, diesen hievon zu verständigen und um Anweisung zu ersuchen. Es steht sodann dem Berechtigten frei, das Umladen oder das Richten selbst zu besorgen; § 94 Abs. 3 lit. c gilt sinngemäß. Ist das Umladen oder das Richten nicht auf mangelhaftes Verladen durch den Absender zurückzuführen, so kann der Berechtigte Ersatz der ihm erwachsenden notwendigen Aufwendungen beanspruchen.

(11) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen sie dem Absender bahneigene Geräte und Einrichtungen zum Verladen und Unterbringen der Güter im Wagen sowie zu deren Schutze zur Verfügung stellt und befördert.

(12) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen der Absender dem Gute Stoffe und Gegenstände zu dessen Schutze gegen Wärme oder Kälte beigeben darf.

(13) Die Eisenbahn ist berechtigt, für das ihr auf Grund gesetzlicher oder verwaltungsbehördlicher Vorschriften obliegende Reinigen von Wagen eine Nebengebühr einzuhaben.

### § 67. Nachprüfen

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt nachzuprüfen, ob das Gut mit den Eintragungen im Frachtbrief übereinstimmt und ob die Bedingungen für die Beförderung der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter eingehalten sind; sie ist nicht berechtigt, hiefür eine Nebengebühr einzuhaben.

(2) Nimmt die Eisenbahn ein Nachprüfen des Inhaltes vor, so ist sie verpflichtet, im Versandbahnhof den Absender, im Bestimmungsbahnhof den Empfänger einzuladen, dem Nachprüfen beizuwohnen. Erscheint der Berechtigte nicht oder ist er nicht zu erreichen oder findet das Nachprüfen unterwegs statt, so ist die Eisenbahn verpflichtet, zwei Zeugen beizuziehen; Eisenbahnbedienstete dürfen als Zeugen nur beigezogen werden, wenn andere Personen nicht zur Verfügung stehen. Unterwegs ist die Eisenbahn zum Nachprüfen des Inhaltes nur berechtigt, wenn die

Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes oder die Vorschriften der Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden dies verlangen.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Frachtbrief das Ergebnis des Nachprüfens der Frachtbriefeintragungen zu vermerken. Prüft die Eisenbahn im Versandbahnhof nach, so ist sie verpflichtet, den Vermerk auch im Frachtbriefdoppel anzubringen, sofern sich dieses noch in ihren Händen befindet. Stimmt das Gut mit den Eintragungen im Frachtbrief nicht überein oder sind die Bedingungen für die Beförderung der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter nicht eingehalten, so ist die Eisenbahn berechtigt, die ihr durch das Nachprüfen erwachsenden Kosten einzuhaben.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, auch innerhalb eines Jahres nach Ablieferung des Gutes den Nachweis der Richtigkeit der Frachtbriefeintragungen zu verlangen, wenn Gründe für den Verdacht vorliegen, daß die Eintragungen unrichtig sind. Absender und Empfänger sind gegebenenfalls verpflichtet, zu diesem Zwecke in ihren Geschäftsräumen der Eisenbahn die bezughabenden Unterlagen vorzulegen.

### § 68. Feststellen von Gewicht und Stückzahl

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei Stückgut, das von ihr verladen wird, das Gewicht bei der Annahme unentgeltlich festzustellen; sie ist berechtigt, von der Gewichtsfeststellung abzusehen, wenn der Absender das Gewicht in den Frachtbrief eingetragen und das Nachwiegen im Frachtbrief nicht verlangt hat.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei Stückgut, das vom Absender verladen wird, und bei jeder Wagenladung das Gewicht im Versandbahnhof festzustellen, wenn der Absender die Gewichtsfeststellung im Frachtbrief verlangt hat. Sie ist ferner verpflichtet, das Gewicht auch ohne Verlangen festzustellen, wenn der Absender dieses im Frachtbrief nicht angegeben hat. Kann die Eisenbahn das Gewicht im Versandbahnhof nicht feststellen, so ist sie verpflichtet, dieses in einem anderen Bahnhof des Beförderungsweges festzustellen.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, auf Verlangen des Absenders auch das Gewicht des leeren Wagens festzustellen.

(4) Die Eisenbahn ist zur Gewichtsfeststellung gemäß Abs. 2 und 3 nicht verpflichtet, wenn die vorhandenen Waagen nicht ausreichen, die Beschaffenheit des Gutes die Gewichtsfeststellung nicht ohne Schwierigkeit zuläßt oder diese Feststellung die ordnungsmäßige Abwicklung des Eisenbahnbetriebes stören würde. Sie ist ferner zur Gewichtsfeststellung gemäß Abs. 1 bis 3 nicht verpflichtet, wenn im Tarif statt der Angabe des Gewichtes eine entsprechende Angabe im Frachtbrief vorgesehen ist.

(5) Die Wahl der Waage und der Art der Gewichtsfeststellung steht der Eisenbahn zu. Das auf Grund einer Vereinbarung zwischen Absender und Eisenbahn auf einer privaten Gleiswaage festgestellte Gewicht steht dem auf einer bahn-eigenen Gleiswaage festgestellten Gewicht gleich, wenn der Absender die vereinbarten Bedingungen erfüllt.

(6) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei Gewichtsfeststellung auf einer Gleiswaage das Gewicht des Gutes in der Weise zu ermitteln, daß vom Gesamtgewicht des beladenen Wagens das am Wagen angeschriebene Eigengewicht abgezogen wird, wenn nicht eine gesonderte Feststellung des Gewichtes des leeren Wagens ein anderes Eigengewicht ergibt.

(7) Ergibt eine von der Eisenbahn nach Abschluß des Frachtvertrages vorgenommene Gewichtsfeststellung einen Gewichtsunterschied, so bleibt das vom Versandbahnhof festgestellte Gewicht oder, wenn dieser das Gewicht nicht festgestellt hat, das vom Absender im Frachtbrief angegebene Gewicht für die Frachtberechnung maßgebend,

- a) wenn der Unterschied offensichtlich durch die Natur des Gutes oder durch Wittringseinflüsse verursacht worden ist oder
- b) wenn die von der Eisenbahn nach Abschluß des Frachtvertrages vorgenommene Gewichtsfeststellung auf einer Gleiswaage durchgeführt worden ist und das Ergebnis nicht mehr als zwei v. H. von dem durch den Versandbahnhof festgestellten Gewicht oder, wenn dieser das Gewicht nicht festgestellt hat, von dem vom Absender im Frachtbrief angegebenen Gewicht abweicht.

(8) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei Stückgut, das von ihr verladen wird, die Anzahl der Frachtstücke bei der Annahme unentgeltlich festzustellen.

(9) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei Stückgut, das vom Absender verladen wird, und bei jeder Wagenladung die Anzahl der einzelnen Stücke im Versandbahnhof festzustellen, wenn der Absender diese Feststellung im Frachtbrief verlangt hat. Die Eisenbahn ist zu dieser Feststellung nicht verpflichtet, wenn die Beschaffenheit des Gutes diese Feststellung nicht ohne Schwierigkeit zuläßt oder diese Feststellung die ordnungsmäßige Abwicklung des Eisenbahnbetriebes stören würde.

(10) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Gewichtsfeststellung gemäß Abs. 2 und das Zählen gemäß Abs. 9 Nebengebühren einzuheben. Die Eisenbahn ist ferner berechtigt, für die vom Absender verlangte Feststellung des Gewichtes des leeren Wagens gemäß Abs. 3 eine Nebengebühr einzuheben; sie ist jedoch zur Einhebung

nicht berechtigt, wenn das Ergebnis dieser Feststellung mehr als zwei v. H. von dem am Wagen angeschriebenen Eigengewicht abweicht.

(11) Der Absender ist berechtigt, bei der Aufgabe des Gutes zu verlangen, daß ihm Gelegenheit gegeben werde, der Gewichtsfeststellung und dem Zählen beizuwollen, wenn diese im Versandbahnhof stattfinden. Hat der Absender aus Gründen, die nicht bei der Eisenbahn gelegen sind, der Feststellung des Gewichtes oder der Stückzahl nicht beigewohnt, so ist die Eisenbahn berechtigt, für die auf Verlangen des Absenders wiederholten Feststellungen die im Abs. 10 vorgesehenen Nebengebühren einzuheben.

(12) Die Eisenbahn ist berechtigt, die Nebengebühren für die Gewichtsfeststellung und für das Zählen der Sendung anzulasten.

(13) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das festgestellte Gewicht sowie die festgestellte Stückzahl im Frachtbrief und, sofern das Frachtbriefdoppel sich noch in ihren Händen befindet oder ihr zu diesem Zwecke vorgelegt wird, auch in diesem zu bescheinigen.

#### § 69. Abschluß des Frachtvertrages

(1) Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Eisenbahn das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Die Eisenbahn ist verpflichtet, nach vollständiger Auflieferung des Gutes und nach Zahlung der vom Absender übernommenen Kosten oder nach Hinterlegung einer Sicherheit dem Frachtbrief und jedem der gegebenenfalls angefügten Zusatzblätter sofort den Tagesstempel der Güterabfertigungsstelle, aus dem auch die Stunde der Annahme ersichtlich sein muß, als Zeichen der Annahme von Gut und Frachtbrief aufzudrücken. Der Absender ist berechtigt, dem Aufdrücken des Tagesstempels beizuwohnen.

(2) Der abgestempelte Frachtbrief dient als Beweis für den Frachtvertrag.

(3) Bei vom Absender zu verladenden Gütern dienen jedoch die Angaben des Frachtbriefes über Gewicht und Stückzahl nur dann als Beweis gegen die Eisenbahn, wenn sie diese Angaben nachgeprüft und das Ergebnis der Nachprüfung im Frachtbrief vermerkt hat. Außer durch bahnseitiges Nachprüfen und Frachtbriefvermerk kann der Berechtigte diese Angaben gegebenenfalls in anderer Weise beweisen.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Annahme des Gutes zur Beförderung durch Aufdrücken des Tagesstempels der Güterabfertigungsstelle, aus dem auch die Stunde der Annahme ersichtlich sein muß, auf dem Frachtbriefdoppel zu bescheinigen, bevor sie dieses dem Absender zurückgibt. Das Frachtbriefdoppel hat nicht die Bedeutung des das Gut begleitenden Frachtbriefes, eines Konnossementes oder eines Ladescheines.

### § 70. Frachtzuschläge

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, einen Frachtzuschlag einzuheben

- a) bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der gemäß § 55 lit. d von der Beförderung ausgeschlossenen Güter; der Frachtzuschlag beträgt für jedes Kilogramm des Rohgewichtes dreißig Schilling;
- b) bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der gemäß § 56 Abs. 1 lit. a und Abs. 2 bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter oder bei Nichtbeachtung der Sicherheitsvorschriften für die Beförderung dieser Güter; der Frachtzuschlag beträgt für jedes Kilogramm des Rohgewichtes zwanzig Schilling;
- c) in anderen Fällen unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Angaben des Absenders im Frachtbrief, wenn hiervon eine Frachtverkürzung herbeigeführt werden kann; der Frachtzuschlag beträgt das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht, die sich aus den unrichtigen, ungenauen oder unvollständigen Angaben ergibt, und der richtig berechneten Fracht vom Versandbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof, mindestens jedoch dreißig Schilling. Besteht eine Sendung aus Gütern, für die verschiedene Frachtsätze gelten, und kann die Eisenbahn das Gewicht der einzelnen Güter leicht feststellen, so ist sie verpflichtet, den Frachtzuschlag nach dem für jedes der Güter geltenden Frachtsatz getrennt zu berechnen, wenn diese Berechnung einen niedrigeren Frachtzuschlag ergibt;
- d) bei Überschreitung der Lastgrenze eines vom Absender beladenen Wagens; der Frachtzuschlag beträgt das Fünffache der Fracht vom Versandbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof für das die Lastgrenze überschreitende Gewicht. Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, in welcher Weise dieser Frachtzuschlag bei Sendungen zu berechnen ist, deren Fracht nicht nach dem Gewicht berechnet wird.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, Frachtzuschläge gemäß Abs. 1 nebeneinander einzuheben, wenn gegen mehrere dieser Bestimmungen verstoßen wird.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, außer der Zahlung der Frachtzuschläge einen allfälligen Frachtunterschied und den Ersatz eines allfällig entstehenden Schadens zu beanspruchen.

(4) Die Eisenbahn ist nicht berechtigt, einen Frachtzuschlag einzuheben

- a) bei unrichtiger Angabe des Gewichtes oder bei Überschreitung der Lastgrenze, wenn

- die Eisenbahn zur Gewichtsfeststellung verpflichtet war oder wenn der Absender die Gewichtsfeststellung durch die Eisenbahn im Frachtbrief verlangt hat; ein Verlangen des Absenders im Frachtbrief auf Nachwiegen im Bestimmungsbahnhof befreit jedoch bei Überschreitung der Lastgrenze nicht von der Zahlung des Frachtzuschlages;
- b) bei unrichtiger Angabe der Stückzahl, wenn der Absender das Zählen im Frachtbrief verlangt hat;
- c) bei einer während der Beförderung durch Witterungseinflüsse eingetretenen Überschreitung der Lastgrenze, wenn der Berechtigte nachweist, daß das Gewicht des Gutes bei der Aufgabe zur Beförderung im Versandbahnhof die Lastgrenze nicht überschritten hat;
- d) bei einer während der Beförderung eingetretenen Gewichtszunahme ohne Überschreitung der Lastgrenze, wenn der Berechtigte nachweist, daß die Gewichtszunahme auf Witterungseinflüsse zurückzuführen ist;
- e) bei unrichtiger Angabe des Gewichtes ohne Überschreitung der Lastgrenze, wenn der Unterschied zwischen dem im Frachtbrief angegebenen und dem festgestellten Gewicht zwei v. H. des angegebenen Gewichtes nicht übersteigt.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, den Frachtzuschlag einzuheben, sobald der Frachtvertrag abgeschlossen ist; der Frachtzuschlag haftet auf dem Gute. Hat die Eisenbahn das Gut dem Empfänger ohne Einhebung des Frachtzuschlages abgeliefert, so ist der Absender zur Zahlung des Frachtzuschlages verpflichtet.

(6) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Betrag des Frachtzuschlages und den Grund für dessen Einhebung im Frachtbrief zu vermerken, sofern nicht die den Frachtzuschlag begründende Tatsache der Eisenbahn erst nach Übergabe des Frachtbriefes an den Empfänger bekanntgeworden ist.

### § 71. Erfüllung von Verpflichtungen gegenüber den Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden

(1) Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbrief alle Begleitpapiere beizugeben, die zur Erfüllung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften vor der Ablieferung des Gutes an den Empfänger erforderlich sind, und diese im Frachtbrief einzeln und genau anzuführen; diese Papiere dürfen nur Güter umfassen, welche den Gegenstand desselben Frachtbriefes bilden, sofern nicht in den Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften oder von der Eisenbahn im Tarif etwas anderes bestimmt ist. Können solche Papiere dem

Frachtbrief nicht beigegeben werden, so ist der Absender verpflichtet, diese innerhalb angemessener Frist entweder dem Bahnhof oder dem Zollamt oder einer anderen amtlichen Stelle, wo die Förmlichkeiten zu erfüllen sind, oder dem gemäß Abs. 9 vom Absender oder Empfänger Beauftragten zu übermitteln. Der Absender ist verpflichtet, im Frachtbrief die Stelle anzugeben, bei der diese Papiere der Eisenbahn zur Verfügung stehen.

(2) Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Begleitpapiere auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen. Der Absender haftet der Eisenbahn für alle Folgen, die aus dem Fehlen, der Unzulänglichkeit oder der Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen, sofern nicht die Eisenbahn ein Verschulden trifft. Muß infolge des Fehlens, der Unzulänglichkeit oder der Unrichtigkeit der Begleitpapiere die Sendung angehalten oder kann sie nicht abgeliefert werden, so ist die Eisenbahn berechtigt, für die Dauer der hierdurch verursachten Verzögerung Lager- oder Wagenstandgeld einzuhaben.

(3) Die Eisenbahn haftet bei Verschulden für die Folgen, die sich daraus ergeben, daß die im Frachtbrief angeführten und diesem beigegebenen oder bei der Eisenbahn hinterlegten Papiere in Verlust geraten, unrichtig oder überhaupt nicht verwendet worden sind; sie ist jedoch zu einem höheren Schadenersatz als bei Verlust des Gutes nicht verpflichtet.

(4) Der Absender ist verpflichtet, entsprechend den Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften für das Verpacken und Bedecken der Güter sowie dafür zu sorgen, daß ein allfällig erforderlicher amtlicher Verschluß angebracht werden kann. Die Eisenbahn ist berechtigt, Güter, deren amtlicher Verschluß verletzt oder mangelhaft ist, zurückzuweisen. Hat der Absender die Güter nicht entsprechend den Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften verpackt oder bedeckt, so ist die Eisenbahn berechtigt, dies gegen Einhebung der ihr erwachsenden Kosten zu besorgen.

(5) Solange das Gut unterwegs ist, ist ausschließlich die Eisenbahn berechtigt und verpflichtet, die Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften für den Absender und den Empfänger zu erfüllen.

(6) Der Absender ist berechtigt, für die Erfüllung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften im Frachtbrief einen Bahnhof, ausgenommen den Versandbahnhof, zu bezeichnen und das hiebei anzuwendende Verfahren vorzuschreiben. Ist eine solche Vorschreibung gemäß den Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften nicht ausführbar, so ist die Eisenbahn verpflichtet, so zu handeln, wie es ihr für den Berechtigten am vorteilhaftesten erscheint, und den Absender von den getroffenen Maßnahmen gegen Einhebung der ihr erwachsenden Kosten zu verständigen.

(7) Hat der Absender in den Frachtbrief eine Frankaturvorschrift eingetragen, welche den Zoll einschließt, so ist die Eisenbahn verpflichtet, für die Erfüllung der Zollvorschriften zu sorgen. Sie ist berechtigt, für die Erfüllung der Zollvorschriften entweder unterwegs oder im Bestimmungsbahnhof zu sorgen, wenn der Absender hiefür nicht einen bestimmten Bahnhof im Frachtbrief bezeichnet hat.

(8) Im Bestimmungsbahnhof ist, vorbehaltlich der sich aus Abs. 7 ergebenden Ausnahme, der Empfänger berechtigt, für die Erfüllung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften zu sorgen. Will der Empfänger von diesem Rechte Gebrauch machen, so ist er verpflichtet, vorher den Frachtbrief einzulösen. Löst der Empfänger den Frachtbrief nicht innerhalb einer von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Frist ein oder sorgt er nach dem Einlösen des Frachtbriefes für die Erfüllung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften nicht innerhalb einer von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Frist, so ist die Eisenbahn berechtigt, entweder für die Erfüllung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften zu sorgen oder je nach Lage des Falles gemäß den Bestimmungen über Ablieferungshindernisse oder über Verzögerung der Abnahme zu verfahren.

(9) Der Absender ist berechtigt, im Frachtbrief zu verlangen, daß er oder ein von ihm Beauftragter der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Behandlung, für welche die Eisenbahn zu sorgen verpflichtet ist, beigezogen werden soll. Der Empfänger ist berechtigt, seine Beziehung oder die Beziehung eines von ihm Beauftragten auf Grund einer Verfügung gemäß § 80 zu verlangen. Hat der Absender oder der Empfänger von diesem Rechte Gebrauch gemacht, so ist die Eisenbahn verpflichtet, ihn oder seinen Beauftragten von der Ankunft der Sendung in dem Bahnhof, in welchem die Behandlung stattfindet, gegen Einhebung der ihr erwachsenden Kosten zu verständigen. Der Absender, der Empfänger oder der Beauftragte ist berechtigt, alle erforderlichen Aufklärungen über das Gut zu geben, sachdienliche Erklärungen vorzubringen, den Zoll sowie die sonstigen verwaltungsbehördlichen Abgaben und Gebühren zu zahlen und die Bescheinigung hierüber gegen Bestätigung im Frachtbrief entgegenzunehmen. Der Absender, der Empfänger oder der Beauftragte ist jedoch nicht berechtigt, das Gut in Besitz zu nehmen oder für die Erfüllung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften zu sorgen. Erscheint der Absender, der Empfänger oder der Beauftragte nicht innerhalb einer von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Frist, so ist die Eisenbahn berechtigt, für die Erfüllung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften in Abwesenheit des Absenders, des Empfängers oder des Beauftragten zu sorgen. Sie ist berech-

## 336 der Beilagen

27

tigt, für die Dauer der durch die Beiziehung des Absenders, des Empfängers oder des Beauftragten verursachten Verzögerung Lager- oder Wagenstandsgeld einzuheben.

(10) Die Eisenbahn ist berechtigt, die ihr gemäß Abs. 5 und 8 obliegenden Tätigkeiten selbst zu besorgen oder von einem Spediteur besorgen zu lassen; in beiden Fällen hat die Eisenbahn die Pflichten eines Kommissionärs.

(11) Die Eisenbahn ist berechtigt, für ihre Tätigkeiten gegenüber den Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden Nebengebühren einzuheben.

### § 72. Begleitung

(1) Soweit in diesem Bundesgesetz und in den zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen die Begleitung bestimmter Güter während der Beförderung nicht bereits vorgeschrieben oder zugelassen ist, ist die Eisenbahn berechtigt, im Tarif die Begleitung weiterer Güter während der Beförderung vorzuschreiben oder zuzulassen.

(2) In Zeiten, in denen durch äußere Ereignisse, wie Krieg, Unruhen, Naturkatastrophen, Gefahr für bestimmte Güter während der Beförderung besteht, kann das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen durch Verordnung bestimmen, daß diese Güter zur Beförderung nur angenommen werden dürfen, wenn der Absender Begleitung beigibt.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif die Bedingungen für die Begleitung festzusetzen.

### § 73. Beförderungsweg. Unterwegsmaßnahmen. Übergangsnachweis

(1) Der Absender ist berechtigt, den Beförderungsweg im Frachtbrief durch Bezeichnung der Bahnhöfe, in denen für die Erfüllung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften zu sorgen ist oder besondere Vorkehrungen für das Gut zu treffen sind, vorzuschreiben. Der Absender ist ferner berechtigt, für den Fall, daß im Zeitpunkt der Aufgabe eine Behinderung der Beförderung über den in Betracht kommenden Beförderungsweg besteht, einen anderen zur Verfügung stehenden Beförderungsweg durch Bezeichnung von auf diesem Wege gelegenen Bahnhöfen im Frachtbrief vorzuschreiben. Andere Vorschreibungen des Beförderungsweges sind nicht zugelassen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Gut über den vorgeschriebenen Weg zu befördern, wenn die Beförderung nach den Verkehrs- oder Betriebsverhältnissen ausführbar ist. Die Eisenbahn ist berechtigt, die Kosten und die Lieferfrist über den vorgeschriebenen Weg zu berechnen.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen während der Beförderung besondere Vorkehrungen für das Gut getroffen werden können.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, während der Beförderung für das Umladen der Güter aus Anlaß des Spurwechsels zu sorgen. Sie ist berechtigt, für das Umladen von Gütern, sofern dieses besondere Sorgfalt oder Sachkenntnis erfordert oder mit besonderer Gefahr oder Schwierigkeit verbunden ist, besondere Bestimmungen im Tarif festzusetzen.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen sie den Absender, den Empfänger oder einen Dritten vom Übergang einer Sendung von einer Eisenbahn auf eine andere verständigt.

### § 74. Berechnung der Kosten

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die sich aus den am Tage des Abschlusses des Frachtvertrages geltenden Tarifen ergebende billigste Fracht zu berechnen; sie ist ferner verpflichtet, auch die Nebengebühren nach den am Tage des Abschlusses des Frachtvertrages geltenden Tarifen zu berechnen.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, außer den in den Tarifen vorgesehenen Frachten und Nebengebühren ihre sonstigen Kosten in Rechnung zu stellen, wie Auslagen für Zölle, Steuern, Verwaltungsabgaben, Kommissionsgebühren und Postgebühren, in den Tarifen nicht vorgesehene Kosten für das Überführen von einem Bahnhof zum anderen, Kosten der zur Erhaltung des Gutes notwendigen Instandsetzung der äußeren und inneren Verpackung, Kosten des Umladens oder des Richtens der Ladung, Kosten für das Beeisen und ähnliche Kosten. Die Eisenbahn ist verpflichtet, diese Kosten gehörig festzustellen und die Belege, soweit möglich, dem Frachtbrief anzufügen und mit diesem dem Empfänger zu übergeben. Obliegt die Zahlung dieser Kosten dem Absender, so ist die Eisenbahn verpflichtet, die Belege dem Absender mit der im § 75 Abs. 9 vorgesehenen Kostenrechnung zu übergeben. Hat die Eisenbahn Beträge ausgelegt, so ist sie berechtigt, hiefür eine Nebengebühr einzuheben, soweit es sich nicht um Rollgeld oder Postgebühren handelt.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Fracht und die sonstigen Kosten in den Frachtbrief, die Nebengebühren in den Frachtbrief oder in eine besondere Nebengebührenrechnung einzutragen.

### § 75. Zahlung der Kosten

(1) Der Absender hat die Wahl, ob er die Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung erwachsende Kosten) bei der Aufgabe des Gutes zahlen oder auf den Empfänger überweisen will.

(2) Der Absender ist verpflichtet, die Kosten, die er ganz oder teilweise zahlen will, in dem

für Frankaturvorschriften vorgesehenen Felde des Frachtbriefes wie folgt anzugeben:

- a) „Franko aller Kosten“, wenn er alle Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten) übernimmt;
- b) „Franko aller Kosten, mit Ausnahme .. .... (genaue Bezeichnung der Kosten, die er nicht übernimmt)“, wenn er alle Kosten mit genau bestimmten Ausnahmen übernimmt;
- c) „Franko“, wenn er die ganze Fracht sowie alle Nebengebühren übernimmt, die gemäß dem Tarif vom Versandbahnhof im Zeitpunkt der Aufgabe zur Beförderung in Rechnung gestellt werden können;
- d) „Franko einschließlich .. ....“, wenn er außer den Kosten gemäß lit. c noch weitere Kosten übernimmt; er ist verpflichtet, diese Kosten genau zu bezeichnen;
- e) „Franko, mit Ausnahme .. ....“, wenn er die ganze Fracht übernimmt, jedoch von den unter die lit. c fallenden Nebengebühren bestimmte Nebengebühren nicht;
- f) „Franko Fracht“, wenn er nur die Fracht übernimmt;
- g) „Franko Zoll“, wenn er alle Beträge übernimmt, welche die Zollbehörden von der Eisenbahn einheben, sowie die Nebengebühren und sonstigen Kosten, welche die Eisenbahn für die Erfüllung der Zollvorschriften zu beanspruchen berechtigt ist;
- h) „Franko .. ....“, wenn er nur bestimmte Kosten übernimmt;
- i) „Franko .. .... S .. ....“, wenn er einen bestimmten Betrag übernimmt; er ist verpflichtet, den Schillingbetrag in Buchstaben anzugeben.

(3) Der Absender ist berechtigt, im Frachtbrief mehrere der im Abs. 2 festgesetzten Frankaturvorschriften anzubringen, sofern diese miteinander vereinbar sind.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif für die Zahlung der Kosten die ausschließliche Verwendung bestimmter im Abs. 2 festgesetzter Frankaturvorschriften oder die Verwendung anderer Frankaturvorschriften vorzusehen.

(5) Kosten, deren Zahlung der Absender nicht übernommen hat, gelten als auf den Empfänger überwiesen. Zur Zahlung der Kosten ist jedoch stets der Absender verpflichtet, wenn der Empfänger weder den Frachtbrief eingelöst noch seine Rechte aus dem Frachtvertrag gemäß § 86 Abs. 4 geltend gemacht noch den Frachtvertrag abgeändert hat.

(6) Zur Zahlung von Nebengebühren, wie Wagenstandgeld, Lagergeld, Wiegegeld, deren Einhebung durch einen vom Empfänger zu vertretenden Umstand veranlaßt wird oder auf einem Verlangen des Empfängers beruht, ist stets der Empfänger verpflichtet.

(7) Die Eisenbahn ist berechtigt, bei Gütern, die raschem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Wertes oder ihrer Natur nach die Kosten nicht sicher decken, die Zahlung der Kosten vom Absender bei der Aufgabe zu verlangen.

(8) Gewährt die Eisenbahn Ermäßigungen gegenüber den Regeltarifen, so ist sie berechtigt, im Tarif zu bestimmen, daß die Kosten vom Absender bei der Aufgabe des Gutes zu zahlen oder daß diese auf den Empfänger zu überweisen sind.

(9) Kann der Betrag der Kosten, welche der Absender übernimmt, bei der Aufgabe nicht genau festgestellt werden, so ist die Eisenbahn berechtigt, gegen Empfangsbescheinigung die Hinterlegung eines nach ihrem Dafürhalten die Kosten voraussichtlich deckenden Betrages als Sicherheit zu verlangen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, diese Kosten in eine Frankaturrechnung einzutragen und spätestens vierzehn Tage nach Einlösen des Frachtbriefes mit dem Absender abzurechnen. Sie ist ferner verpflichtet, dem Absender gegen Rückgabe der Empfangsbescheinigung eine den Eintragungen in die Frankaturrechnung entsprechende detaillierte Kostenrechnung zu übergeben.

(10) Im Falle des Abs. 9 ist die Eisenbahn zu der im § 74 Abs. 3 vorgesehenen Eintragung nicht verpflichtet.

#### § 76. Erstattung. Nachzahlung

(1) Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung oder bei der Einhebung der Kosten Fehler vorgekommen, so ist der Unterschiedsbetrag zu erstatten oder nachzuzahlen, wenn dieser zehn Schilling für den Frachtbrief übersteigt.

(2) Stellt die Eisenbahn fest, daß sie zuviel eingehoben hat, so ist sie verpflichtet, von sich aus dem Berechtigten den Betrag, um den er zuviel gezahlt hat, möglichst bald zu erstatten.

(3) Stellt die Eisenbahn fest, daß sie zuwenig eingehoben hat, so obliegt es ihr, möglichst bald den Verpflichteten aufzufordern, den Betrag, um den er zuwenig gezahlt hat, nachzuzahlen. Hat der Empfänger den Frachtbrief nicht eingelöst und auch den Frachtvertrag nicht abgeändert, so ist der Absender verpflichtet, den Betrag, um den zuwenig gezahlt worden ist, nachzuzahlen. Andernfalls ist der Absender zur Nachzahlung nur jener Kosten verpflichtet, deren

## 336 der Beilagen

29

Zahlung er auf Grund der Frankaturvorschrift im Frachtbrief übernommen hat; zur Nachzahlung des Restbetrages ist der Empfänger verpflichtet.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den zu erstattenden Unterschiedsbetrag vom Tage der ordnungsmäßig eingereichten Reklamation oder, wenn eine Reklamation nicht vorangegangen ist, vom Tage der Klageerhebung an mit fünf v. H. jährlich zu verzinsen; sie ist nicht verpflichtet, Unterschiedsbeträge unter einhundert Schilling für den Frachtbrief zu verzinsen. Legt der Berechtigte die zur Behandlung notwendigen Unterlagen nicht innerhalb einer ihm gestellten angemessenen Frist vor, so ist die Eisenbahn nicht verpflichtet, für die Dauer der hiedurch bewirkten Verzögerung Zinsen zu zahlen.

(5) Für den zur Nachzahlung Verpflichteten gilt Abs. 4 sinngemäß.

### § 77. Nachnahme. Barvorschuß

(1) Der Absender ist berechtigt, das Gut bis zur Höhe seines Wertes am Orte und zur Zeit der Aufgabe mit einer auf einen vollen Schillingbetrag lautenden Nachnahme zu belasten. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, daß Nachnahmen erst von einem Mindestbetrag an zulässig sind.

(2) Hat der Absender das Gut mit einer Nachnahme belastet, so ist die Eisenbahn nicht verpflichtet, das Gut dem Empfänger vor Zahlung des Nachnahmebetrages abzuliefern. Ist das Gut dem Empfänger ohne vorherige Einziehung der Nachnahme ganz oder zum Teil abgeliefert worden, so ist die Eisenbahn verpflichtet, dem Absender den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffes gegen den Empfänger.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den eingezogenen Betrag innerhalb von acht Tagen nach Ablauf des Tages der Einzahlung durch den Empfänger dem Absender oder einem von ihm namhaft gemachten Dritten zu überweisen. Verzögert die Eisenbahn die Überweisung, so ist sie verpflichtet, den Nachnahmebetrag vom Ablauf dieser Frist an mit fünf v. H. jährlich zu verzinsen.

(4) Als Bescheinigung über die Belastung des Gutes mit einer Nachnahme dient dem Berechtigten der mit der Eintragung der Nachnahme und dem Tagesstempel des Versandbahnhofes versehene Frachtbrief oder das mit den gleichen Angaben versehene Frachtbriefdoppel.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die näheren Bestimmungen über die Belastung des Gutes mit einer Nachnahme und die Überweisung der Nachnahme im Tarif festzusetzen.

(6) Die Eisenbahn ist berechtigt, dem Absender beim Abschluß des Frachtvertrages einen auf

einen vollen Schillingbetrag lautenden Barvorschuß, der nach dem Dafürhalten des Versandbahnhofes durch den Wert des Gutes sicher gedeckt ist, mit dem Vorbehalt auszuzahlen, daß sie diesen Betrag beim Einlösen des Frachtbriefes für ihre Rechnung einhebt.

(7) Der Absender ist verpflichtet, den Betrag der Nachnahme und den Betrag des Barvorschusses in das jeweils hiefür vorgesehene Feld des Frachtbriefes einzutragen.

(8) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Belastung des Gutes mit einer Nachnahme und für die Gewährung eines Barvorschusses Nebengebühren einzuheben.

### § 78. Angabe des Interesses an der Lieferung

(1) Der Absender ist berechtigt, bei der Aufgabe des Gutes den Wert, den er der fristgemäß Ablieferung des unversehrten Gutes über den gemäß §§ 98 und 100 bis 102 zu ersetzen den Betrag hinaus beimitzt (Interesse an der Lieferung), in vollen Hundertschillingbeträgen anzugeben.

(2) Der Absender ist verpflichtet, den Betrag des Interesses an der Lieferung in das hiefür vorgesehene Feld des Frachtbriefes einzutragen.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Angabe des Interesses an der Lieferung eine Nebengebühr einzuheben.

### § 79. Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages

(1) Der Absender ist berechtigt, den Frachtvertrag abzuändern, indem er nachträglich verfügt, daß

- a) das Gut im Versandbahnhof zurückgegeben werden soll,
- b) das Gut unterwegs angehalten werden soll,
- c) die Ablieferung des Gutes ausgesetzt werden soll,
- d) das Gut einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Empfänger abgeliefert werden soll,
- e) das Gut in einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsbahnhof abgeliefert oder nach dem Versandbahnhof zurückbefördert werden soll,
- f) das Gut mit einer Nachnahme belastet oder die Nachnahme erhöht, herabgesetzt oder aufgehoben werden soll,
- g) überwiesene Kosten von ihm anstatt vom Empfänger eingehoben werden sollen.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif andere als im Abs. 1 vorgesehene nachträgliche Verfügungen des Absenders zuzulassen.

(3) Der Absender ist nicht berechtigt, andere als im Abs. 1 und im Tarif vorgesehene nachträgliche Verfügungen zu erteilen.

(4) Der Absender ist nicht berechtigt, nachträgliche Verfügungen zu erteilen, die eine Teilung der Sendung zur Folge haben.

(5) Der Absender ist verpflichtet, nachträgliche Verfügungen durch eine schriftliche Erklärung nach einem von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Muster dem Versandbahnhof zu erteilen; § 57 Abs. 6 gilt sinngemäß. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen nachträgliche Verfügungen des Absenders einem anderen Bahnhof als dem Versandbahnhof erteilt werden können.

(6) Der Absender ist verpflichtet, den Wortlaut der nachträglichen Verfügung auch in das Frachtbriefdoppel, welches der Eisenbahn gleichzeitig mit der schriftlichen Erklärung gemäß Abs. 5 vorzulegen ist, einzutragen und zu unterschreiben. Dem Versandbahnhof obliegt es, die Entgegennahme der nachträglichen Verfügung durch Aufdrücken des Tagesstempels im Frachtbriefdoppel unterhalb der eingetragenen nachträglichen Verfügung zu bescheinigen und sodann das Frachtbriefdoppel dem Absender zurückzugeben. Befolgt die Eisenbahn die nachträglichen Verfügungen des Absenders, ohne sich das mit den entsprechenden Eintragungen versehene Frachtbriefdoppel vorlegen zu lassen, so haftet sie für den hiedurch entstehenden Schaden dem Empfänger, wenn der Absender ihm das Frachtbriefdoppel übergeben hat.

(7) Nachträgliche Verfügungen des Absenders, welche den Formvorschriften der Abs. 5 und 6 nicht entsprechen, sind nichtig.

(8) Dem Versandbahnhof obliegt es, die nachträglichen Verfügungen ohne Verzug, auf Verlangen des Absenders unter den von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Bedingungen auch durch Fernsprecher, Fernschreiber oder Telegramm, dem Bahnhof, der diese ausführen soll, auf Kosten des Absenders mitzuteilen. Dem Bahnhof, der eine solche Mitteilung erhält, obliegt es, die nachträglichen Verfügungen des Absenders auszuführen, ohne den Erhalt der schriftlichen Erklärung gemäß Abs. 5 abzuwarten, wenn die fernmündliche, fernschriftliche oder telegraphische Mitteilung vom Versandbahnhof herrührt; dies ist im Zweifelsfall zu klären.

(9) Das Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages erlischt, auch wenn er das Frachtbriefdoppel besitzt, wenn

- a) der Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat,
- b) dem Empfänger das Gut abgeliefert worden ist,
- c) der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag gemäß § 86 Abs. 4 geltend gemacht hat,

d) die Eisenbahn mit der Ausführung einer Verfügung des Empfängers begonnen hat oder

e) die Eisenbahn mit der Ausführung einer Empfängeranweisung begonnen hat.

(10) Mit dem Erlöschen des Verfügungsrechtes des Absenders ist die Eisenbahn verpflichtet, die Verfügungen und Anweisungen des Empfängers zu beachten.

#### § 80. Recht des Empfängers zur Abänderung des Frachtvertrages

(1) Der Empfänger ist berechtigt, den Frachtvertrag abzuändern, wenn der Absender die Kosten auf den Empfänger überwiesen und im Frachtbrief den Vermerk „Empfänger nicht verfügberechtigt“ nicht angebracht hat, indem er verfügt, daß

- a) das Gut unterwegs angehalten werden soll,
- b) die Ablieferung des Gutes ausgesetzt werden soll,
- c) das Gut einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Empfänger abgeliefert werden soll,
- d) er oder ein von ihm Beauftragter der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Behandlung, für welche die Eisenbahn zu sorgen verpflichtet ist, beigezogen werden soll,
- e) das Gut in einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsbahnhof abgeliefert oder nach dem Versandbahnhof zurückbefördert werden soll.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif andere als im Abs. 1 vorgesehene Verfügungen des Empfängers zuzulassen.

(3) Der Empfänger ist nicht berechtigt, andere als im Abs. 1 und im Tarif vorgesehene Verfügungen zu erteilen.

(4) Verfügungen des Empfängers werden erst wirksam, wenn die Sendung den Versandbahnhof verlassen hat.

(5) Der Empfänger ist nicht berechtigt, Verfügungen zu erteilen, die eine Teilung der Sendung zur Folge haben.

(6) Der Empfänger ist verpflichtet, Verfügungen durch eine schriftliche Erklärung nach einem von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Muster dem Bestimmungsbahnhof zu erteilen; § 57 Abs. 6 gilt sinngemäß. Der Empfänger ist nicht verpflichtet, das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen Verfügungen des Empfängers einem anderen Bahnhof als dem Bestimmungsbahnhof erteilt werden können.

(7) Verfügungen des Empfängers, welche der Formvorschrift des Abs. 6 nicht entsprechen, sind nichtig.

(8) Dem Bestimmungsbahnhof obliegt es, die Verfügungen des Empfängers ohne Verzug, auf Verlangen des Empfängers unter den von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Bedingungen auch durch Fernsprecher, Fernschreiber oder Telegramm, dem Bahnhof, der diese ausführen soll, auf Kosten des Empfängers mitzuteilen. Dem Bahnhof, der eine solche Mitteilung erhält, obliegt es, die Verfügungen des Empfängers auszuführen, ohne den Erhalt der schriftlichen Erklärung gemäß Abs. 6 abzuwarten, wenn die fernmündliche, fernschriftliche oder telegraphische Mitteilung vom Bestimmungsbahnhof herührt; dies ist im Zweifelsfall zu klären.

(9) Das Recht des Empfängers zur Abänderung des Frachtvertrages erlischt, wenn

- a) er den Frachtbrief eingelöst hat,
- b) ihm das Gut abgeliefert worden ist,
- c) er seine Rechte aus dem Frachtvertrag gemäß § 86 Abs. 4 geltend gemacht hat,
- d) die Eisenbahn mit der Ausführung einer Empfängeranweisung begonnen hat,
- e) der von ihm durch eine Verfügung gemäß Abs. 1 lit. c angegebene Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat, diesem das Gut abgeliefert worden ist, dieser seine Rechte aus dem Frachtvertrag gemäß § 86 Abs. 4 geltend gemacht oder die Eisenbahn mit der Ausführung einer von diesem erteilten Empfängeranweisung begonnen hat oder
- f) die Eisenbahn mit der Ausführung einer nachträglichen Verfügung des Absenders begonnen hat.

(10) Hat der Empfänger eine Verfügung gemäß Abs. 1 lit. c erteilt, so ist der von ihm angegebene Empfänger nicht berechtigt, den Frachtvertrag abzuändern.

### § 81. Ausführung der Verfügungen

(1) Die Eisenbahn ist nur dann berechtigt, die Ausführung der ihr gemäß §§ 79 und 80 erteilten Verfügungen zu verweigern oder hinauszuschieben, wenn

- a) die Verfügung in dem Zeitpunkt, in dem diese dem zur Ausführung berufenen Bahnhof zugeht, nicht mehr ausführbar ist,
- b) durch deren Ausführung der regelmäßige Beförderungsdienst gestört würde,
- c) deren Ausführung gesetzliche oder verwaltungsbehördliche Vorschriften entgegenstehen oder
- d) bei Änderung des Bestimmungsbahnhofes der Wert des Gutes die Gesamtkosten der Beförderung bis zum neuen Bestimmungsbahnhof voraussichtlich nicht deckt und der Betrag dieser Kosten nicht sofort gezahlt oder sichergestellt wird.

In diesen Fällen ist die Eisenbahn verpflichtet, denjenigen, der verfügt hat, so bald wie möglich von der Sachlage zu verständigen. Konnte die Eisenbahn diese Sachlage nicht voraussehen, so trägt derjenige, der verfügt hat, alle Folgen, die sich daraus ergeben, daß die Eisenbahn seine Verfügung auszuführen begonnen hat.

(2) Entstehen durch die Ausführung von Verfügungen Verzögerungen in der Beförderung oder in der Ablieferung des Gutes, so ist die Eisenbahn berechtigt, für die Dauer der Verzögerung Lager- oder Wagenstandgeld einzuheben. Beträgt die Verzögerung mehr als sechsundneunzig Stunden, so ist die Eisenbahn berechtigt, das Gut auf Lager zu nehmen; im übrigen gelten die Bestimmungen des § 91 Abs. 12 lit. b bis h sinngemäß.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Ausführung der Verfügung eine Nebengebühr beim Erteilen der Verfügung einzuheben; diese Berechtigung bleibt unberührt, wenn sich nachträglich ergibt, daß die Verfügung nicht ausführbar war.

(4) Für die Berechnung der Kosten bei Änderung des Bestimmungsbahnhofes oder bei Rückbeförderung des Gutes nach dem Versandbahnhof gelten die nachstehenden Bestimmungen:

- a) Ist verfügt worden, daß das Gut in einem Unterwegsbahnhof abgeliefert werden soll, so ist die Eisenbahn nur berechtigt, für die Beförderung die Fracht vom Versandbahnhof bis zum Unterwegsbahnhof zu berechnen. Ist jedoch das Gut bereits über den Unterwegsbahnhof hinaus befördert worden, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Fracht vom Versandbahnhof bis zum Anhaltebahnhof und von diesem zurück bis zum Unterwegsbahnhof gesondert zu berechnen.
- b) Ist verfügt worden, daß das Gut nach einem anderen Bestimmungsbahnhof befördert oder nach dem Versandbahnhof zurückbefördert werden soll, so ist die Eisenbahn berechtigt, für die Beförderung die Fracht vom Versandbahnhof bis zum Anhaltebahnhof und von diesem bis zum neuen Bestimmungsbahnhof oder bis zum Versandbahnhof gesondert zu berechnen.
- c) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Frachten für die Beförderungen gemäß lit. a und b nach den am Tage des Abschlusses des Frachtvertrages geltenden Tarifen zu berechnen.
- d) Die Bestimmungen der lit. a bis c gelten sinngemäß auch für die Berechnung der Nebengebühren und der sonstigen Kosten; die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Ausnahmen vorzusehen.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, die ihr durch die Ausführung der Verfügung erwachsenden Kosten einzuheben, mit Ausnahme derjenigen, die auf ihr Verschulden zurückzuführen sind.

(6) Unter Vorbehalt der Bestimmungen des Abs. 1 haftet die Eisenbahn für die Folgen, die dadurch entstehen, daß sie eine Verfügung unrichtig oder überhaupt nicht ausführt, sofern sie ein Verschulden trifft; sie ist jedoch zu einem höheren Schadenersatz als bei Verlust des Gutes nicht verpflichtet.

### § 82. Beförderungshindernisse

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei Beförderungshindernissen, die durch Umleitung behoben werden können, das Gut auf einem Hilfsweg ohne Einhebung einer Mehrfracht nach dem Bestimmungsbahnhof zu befördern; sie ist jedoch berechtigt, die Lieferfrist über den Hilfsweg zu berechnen.

(2) Ist ein Hilfsweg nicht vorhanden oder kann das Gut aus anderen Gründen nicht weiterbefördert werden und dauert das Beförderungshindernis bei Gütern, die raschem Verderben unterliegen, und bei Gütern, bei denen das Interesse an der Lieferung angegeben ist, voraussichtlich mehr als vierundzwanzig Stunden, bei allen übrigen Gütern voraussichtlich mehr als zweieundsiebzig Stunden, so ist die Eisenbahn verpflichtet, den Absender hievon ohne Verzug zu verständigen und um Anweisung zu ersuchen. Die Eisenbahn ist, sofern sie kein Verschulden an dem Beförderungshindernis trifft, berechtigt, die ihr durch das Einholen der Anweisung erwachsenden Kosten einzuheben.

(3) Der Absender ist berechtigt, im Frachtbrief für den Fall, daß ein Beförderungshindernis eintreten sollte, Anweisung zu erteilen. Kann die Eisenbahn die Anweisung nicht ausführen, so ist sie verpflichtet, den Absender nach Maßgabe des Abs. 2 um eine andere Anweisung zu ersuchen.

(4) Der Absender ist auf Grund der Verständigung von einem Beförderungshindernis berechtigt, seine Anweisung schriftlich dem Versandbahnhof oder dem Bahnhof, in dem sich das Gut befindet, zu erteilen.

(5) Dem Versandbahnhof obliegt es, die Anweisung ohne Verzug, auf Verlangen des Absenders unter den von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Bedingungen auch durch Fernsprecher, Fernschreiber oder Telegramm, dem Bahnhof, der diese ausführen soll, mitzuteilen. Dem Bahnhof, der eine solche Mitteilung erhält, obliegt es, die Anweisung auszuführen, wenn die fernmündliche, fernschriftliche oder telegraphische Mitteilung vom Versandbahnhof herührt; dies ist im Zweifelsfall zu klären. Die Eisenbahn ist, sofern sie kein Verschulden an

dem Beförderungshindernis trifft, berechtigt, die ihr durch die Weitergabe der Anweisung erwachsenden Kosten einzuheben.

(6) Die Eisenbahn ist zur Ausführung einer Anweisung, durch welche die Person des Empfängers oder der Bestimmungsbahnhof geändert werden soll oder die einem anderen Bahnhof als dem Versandbahnhof erteilt wird, nur verpflichtet, wenn der Absender das Frachtbriefdoppel vorlegt und darin die Anweisung eingetragen und unterschrieben hat; dem Bahnhof obliegt es, die Entgegennahme der Anweisung durch Aufdrücken des Tagesstempels im Frachtbriefdoppel unterhalb der eingetragenen Anweisung zu bescheinigen und sodann das Frachtbriefdoppel dem Absender zurückzugeben. Befolgt die Eisenbahn eine solche Anweisung, ohne sich das mit den entsprechenden Eintragungen versehene Frachtbriefdoppel vorlegen zu lassen, so haftet sie für den hiedurch entstehenden Schaden dem Empfänger, wenn der Absender ihm das Frachtbriefdoppel übergeben hat.

(7) Fällt das Beförderungshindernis vor Eintreffen einer Anweisung des Absenders in dem Bahnhof, in dem sich das Gut befindet, weg, so ist die Eisenbahn verpflichtet, das Gut, ohne die Anweisung abzuwarten, nach dem Bestimmungsbahnhof weiterzubefördern und den Absender hievon ohne Verzug zu verständigen.

(8) Die Eisenbahn ist, sofern den Absender ein Verschulden an dem Beförderungshindernis trifft, berechtigt, für die Dauer des Aufenthaltes Lager- oder Wagenstandgeld einzuheben.

(9) Die Eisenbahn ist, sofern sie kein Verschulden an dem Beförderungshindernis trifft, berechtigt, für die Ausführung der Anweisung eine Nebengebühr einzuheben; erteilt der Absender seine Anweisung dem Versandbahnhof, so ist die Eisenbahn berechtigt, diese Nebengebühr bereits beim Erteilen der Anweisung einzuheben. Diese Berechtigung bleibt unberührt, wenn sich nachträglich ergibt, daß die Anweisung nicht ausführbar war.

(10) Tritt ein Beförderungshindernis ein, nachdem der Empfänger den Frachtvertrag abgeändert hat, so ist die Eisenbahn verpflichtet, diesen Empfänger hievon zu verständigen und um Anweisung zu ersuchen. Der Empfänger ist verpflichtet, seine Anweisung schriftlich dem ursprünglichen Bestimmungsbahnhof zu erteilen; er ist nicht verpflichtet, das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Im übrigen gelten die Abs. 2, 5 und 7 bis 9 sinngemäß.

(11) Für die Ausführung der Anweisungen gilt im übrigen § 81 Abs. 1, 2 und 4 bis 6 sinngemäß.

(12) Ist die Verständigung des zum Erteilen der Anweisung Berechtigten nach den Umständen nicht möglich oder trifft innerhalb einer

## 336 der Beilagen

33

von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Frist eine Anweisung des Berechtigten in dem Bahnhof, in dem sich das Gut befindet, nicht ein oder ist die Anweisung nicht ausführbar und dauert das Beförderungshindernis mehr als sechsundneunzig Stunden, so ist die Eisenbahn berechtigt, das Gut auf Lager zu nehmen; im übrigen gelten die Bestimmungen des § 91 Abs. 12 lit. b bis h sinngemäß.

### § 83. Lieferfrist

(1) Die Lieferfrist setzt sich zusammen aus der Abfertigungsfrist, der Beförderungsfrist und gegebenenfalls aus Zuschlagsfristen.

(2) Sofern die Eisenbahn im Tarif nicht kürzere Fristen vorsieht, beträgt

- a) bei Aufgabe des Gutes als Stückgut
  - 1. die Abfertigungsfrist ..... 48 Stunden,
  - 2. die Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 200 Tarifkilometer ..... 24 Stunden,
- b) bei Aufgabe des Gutes als Wagenladung
  - 1. die Abfertigungsfrist ..... 24 Stunden,
  - 2. die Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 200 Tarifkilometer ..... 24 Stunden.

(3) Die Abfertigungsfrist ist ohne Rücksicht auf die Anzahl der an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nur einmal, die Beförderungsfrist nach der Gesamtentfernung zwischen dem Versandbahnhof und dem Bestimmungsbahnhof zu berechnen.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, Zuschlagsfristen festzusetzen

- a) für die Beförderung von Gütern, die außerhalb des Bahnhofes zur Beförderung angenommen oder außerhalb des Bahnhofes abgeliefert werden,
- b) für die Beförderung von Gütern
  - über Bahnstrecken, die im selben Gemeindegebiet zwei oder mehrere Bahnstrecken verbinden,
  - über Nebenbahnen,
  - über Strecken mit verschiedener Spurweite,
  - von oder nach Güternebenstellen,
  - von oder nach unbesetzten Bahnhöfen,
  - über Strecken mehrerer Eisenbahnen,
- c) für die Beförderung von Gütern nach Tarifen, die eine Ermäßigung gegenüber den Regeltarifen enthalten, und
- d) für außergewöhnliche Verhältnisse, die eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten zur Folge haben.

(5) Die Zuschlagsfristen gemäß Abs. 4 bedürfen der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen;

im Falle des Abs. 4 lit. d ist jedoch die Eisenbahn berechtigt, die Zuschlagsfrist vorbehaltlich der Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen festzusetzen. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn und soweit besondere Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse diese Zuschlagsfristen erfordern, im Falle des Abs. 4 lit. d längstens jedoch für die Dauer eines Monates.

(6) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Zuschlagsfristen gemäß Abs. 4 lit. a bis c in den Tarif aufzunehmen, die Zuschlagsfrist gemäß Abs. 4 lit. d in sonstiger geeigneter Weise zu veröffentlichen. Für das Inkrafttreten der Zuschlagsfristen gemäß Abs. 4 lit. a bis c gilt § 6 Abs. 5; die Zuschlagsfrist gemäß Abs. 4 lit. d tritt frühestens mit ihrer Veröffentlichung in Kraft. Die Eisenbahn ist verpflichtet, in der Veröffentlichung ersichtlich zu machen, daß die Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen erteilt worden oder vorbehalten ist. Ist die Genehmigung vorbehalten, so ist die Festsetzung der Zuschlagsfrist wirkungslos, wenn die Genehmigung nicht innerhalb von sieben Tagen nach der Veröffentlichung der Zuschlagsfrist bekanntgemacht oder wenn die nachträgliche Genehmigung versagt wird.

(7) Die Lieferfrist beginnt um null Uhr des der Annahme des Gutes zur Beförderung folgenden Tages.

### (8) Die Lieferfrist ruht

- a) während des Aufenthaltes, der ohne Ver Schulden der Eisenbahn verursacht wird
  - 1. durch das Nachprüfen gemäß § 67, sofern hiebei Abweichungen von den Eintragungen im Frachtbrief festgestellt werden,
  - 2. durch die zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Behandlung,
  - 3. durch die vom Absender oder vom Empfänger verfügte Abänderung des Frachtvertrages,
  - 4. durch besondere Vorkehrungen für das Gut, wie Ausbesserungsarbeiten am Gute oder an dessen Verpackung, Abdichten, Umladen oder Richten der Ladung, Beigabe von Eis,
  - 5. durch jede Verkehrsunterbrechung, durch welche der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird;
- b) an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen.

(9) Die Eisenbahn kann sich in den Fällen des Abs. 8 lit. a auf das Ruhen der Lieferfrist nur berufen, wenn sie die Ursache und die Dauer des Ruhens im Frachtbrief vermerkt hat oder in anderer Weise nachweist.

(10) Endet die Lieferfrist nach Schluß der für die Güterabfertigungsstelle des Bestimmungsbahnhofes vorgesehenen Dienststunden, so gilt die Lieferfrist erst zwei Stunden nach Dienstbeginn des darauffolgenden Werktagen als abgelaufen; der Samstag gilt in diesem Falle nicht als Werktag.

(11) Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf

- a) der Empfänger von der Ankunft der Sendung im Bestimmungsbahnhof benachrichtigt und das Gut zur Abnahme bereitgestellt worden ist, sofern der Empfänger von der Ankunft der Sendung zu benachrichtigen und das Gut ihm nicht zuzuführen ist,
- b) das Gut zur Abnahme im Bestimmungsbahnhof bereitgestellt worden ist, sofern der Empfänger von der Ankunft der Sendung nicht zu benachrichtigen und das Gut ihm nicht zuzuführen ist,
- c) das Gut dem Empfänger in der Wohnung oder Geschäftsstelle abgeliefert worden ist, sofern das Gut ihm zuzuführen ist; konnte das zugeführte Gut aus Gründen, die beim Empfänger gelegen sind, nicht abgeliefert werden, so ist die Lieferfrist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf die Ablieferung vergeblich versucht worden ist.

#### § 84. Empfängeranweisung

Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen der Empfänger berechtigt ist, dem Bestimmungsbahnhof Anweisungen über die Sendung, auch vor deren Ankunft, zu erteilen. Die Eisenbahn ist nur dann berechtigt, Empfängeranweisungen auszuführen, wenn die Sendung im Bestimmungsbahnhof angekommen und bis zum Beginn der Ausführung eine ordnungsmäßig erteilte, entgegenstehende Verfügung oder Anweisung des Absenders oder des Empfängers im Bestimmungsbahnhof nicht eingelangt ist.

#### § 85. Benachrichtigung

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfänger von der Ankunft der Sendung im Bestimmungsbahnhof ohne Verzug zu benachrichtigen. Die Eisenbahn ist jedoch zur Benachrichtigung in der Zeit von siebzehn bis acht Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen nicht verpflichtet; an Samstagen ist sie zur Benachrichtigung nur verpflichtet, wenn Dienststunden festgesetzt sind.

(2) Die Eisenbahn ist zur Benachrichtigung nicht verpflichtet, wenn

- a) der Absender verlangt hat, das Gut bahn-lagernd zu stellen,
- b) der Empfänger schriftlich auf die Benachrichtigung verzichtet hat,

- c) das Gut dem Empfänger in die Wohnung oder Geschäftsstelle zugeführt wird,
- d) die Benachrichtigung nach den Umständen nicht möglich ist.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, die Benachrichtigung nach ihrer Wahl durch Fernsprecher, Fernschreiber, Telegramm, schriftlich durch die Post oder durch Boten vorzunehmen. Sie ist berechtigt, mit dem Empfänger für einzelne oder alle für ihn ankommenden Sendungen die Art der Benachrichtigung schriftlich zu vereinbaren.

(4) Die Benachrichtigung gilt als bewirkt

- a) bei Benachrichtigung durch Fernsprecher oder Fernschreiber mit der Beendigung der Durchgabe,
- b) bei Benachrichtigung durch Telegramm vier Stunden nach dessen Aufgabe,
- c) bei Benachrichtigung mit Benachrichtigungsschreiben durch die Post zwölf Stunden nach dessen Aufgabe,
- d) bei jeder anderen Art der Benachrichtigung mit der Übergabe des Benachrichtigungsschreibens.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, die Fristen gemäß Abs. 4 lit. b und c zu verlängern; sie ist verpflichtet, eine solche Verlängerung bei den Güterabfertigungsstellen der betreffenden Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen.

(6) Enden die Fristen gemäß Abs. 4 lit. b und c oder Abs. 5 nach Schluß der für die Güterabfertigungsstelle des Bestimmungsbahnhofes vorgesehenen Dienststunden, so gilt die Benachrichtigung erst um acht Uhr des darauffolgenden Werktagen als bewirkt; der Samstag gilt in diesem Falle insoweit als Werktag, als Dienststunden festgesetzt sind.

(7) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Benachrichtigung vom Empfänger den Ersatz ihrer Auslagen zu verlangen oder eine Nebengebühr einzuheben.

(8) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei der Benachrichtigung, ausgenommen bei Benachrichtigung durch Telegramm, die Frist mitzuteilen, innerhalb welcher das Gut vom Empfänger abzunehmen ist. Sie ist ferner verpflichtet, bei der Benachrichtigung dem Empfänger gegebenenfalls mitzuteilen, daß

- a) das vom Absender verladene Gut unterwegs umgeladen worden ist, ausgenommen wegen Spurwechsels,
- b) das Gut offensichtlich oder vermutlich beschädigt oder unvollständig ist,
- c) ein Frachtzuschlag auf dem Gute haftet.

#### § 86. Ablieferung

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Empfänger im Bestimmungsbahnhof oder, so-

fern das Gut dem Empfänger zugeführt wird, in seiner Wohnung oder Geschäftsstelle den Frachtbrief zu übergeben und das Gut abzuliefern, wenn der Empfänger die sich aus dem Frachtvertrag zu seinen Lasten ergebenden Beiträge gezahlt und den Empfang des Gutes bescheinigt hat.

(2) Die Eisenbahn ist nicht berechtigt, außer der Empfangsbescheinigung weitere Erklärungen vom Empfänger zu verlangen. Sie ist nicht verpflichtet, die Echtheit der Unterschrift des Empfängers oder die Berechtigung des Beauftragten oder Bevollmächtigten des Empfängers zu prüfen. Wenn von mehreren im Frachtbrief angegebenen Frachtstücken einer Sendung bei der Ablieferung einzelne fehlen, ist der Empfänger berechtigt, diese in der Empfangsbescheinigung als fehlend anzuführen.

(3) Der Ablieferung des Gutes an den Empfänger stehen gleich

- a) eine nach den maßgebenden Bestimmungen an die Finanzverwaltung erfolgte Übergabe des Gutes in ihren Abfertigungsräumen oder Niederlagen, wenn diese nicht unter der Obhut der Eisenbahn stehen,
- b) das Einlagern bei der Eisenbahn oder das Hinterlegen in einem öffentlichen Lagerhaus oder sonst in sicherer Weise, sofern dies gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zulässig ist.

(4) Nach der Ankunft der Sendung im Bestimmungsbahnhof ist der Empfänger berechtigt, innerhalb der Dienststunden der Güterabfertigungsstelle von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes zu verlangen. Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut nicht innerhalb der im § 97 Abs. 1 vorgesehenen Frist angekommen, so ist der Empfänger berechtigt, seine Rechte aus dem Frachtvertrag im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Güter, die nicht zugeführt werden, an den hiefür bestimmten Stellen dem Empfänger zur Abnahme bereitzustellen.

(6) Der Empfänger ist berechtigt, vor Einlösen des Frachtbriefes in diesen Einsicht zu nehmen und das Gut äußerlich zu besichtigen; er ist nicht berechtigt, ein Frachtstück zu öffnen. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen Proben durch den Empfänger noch vor Einlösen des Frachtbriefes entnommen werden können.

(7) Die Annahme des Frachtbriefes verpflichtet den Empfänger, der Eisenbahn die sich aus dem Frachtvertrag zu seinen Lasten ergebenden Beiträge zu zahlen.

(8) Die Eisenbahn ist zur Ablieferung des Gutes nur gegen Vorweisen des eingelösten Frachtbriefes verpflichtet.

(9) Der Empfänger ist berechtigt, die Annahme des Gutes auch nach Einlösen des Frachtbriefes so lange zu verweigern, bis die Eisenbahn seinem Verlangen auf Feststellung eines von ihm behaupteten Schadens stattgegeben hat.

(10) Die Eisenbahn ist berechtigt, mit dem Empfänger besondere Vereinbarungen über die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes zu treffen.

### § 87. Nachprüfen im Bestimmungsbahnhof

(1) Der Absender ist berechtigt, im Frachtbrief das Nachwiegen des Gutes und das Feststellen des Gewichtes des leeren Wagens im Bestimmungsbahnhof zu verlangen; der Empfänger ist berechtigt, ein solches Verlangen formlos an den Bestimmungsbahnhof zu richten. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, diesem Verlangen zu entsprechen, wenn Waagen nicht vorhanden sind, die vorhandenen Waagen nicht ausreichen, die Beschaffenheit des Gutes die Gewichtsfeststellung nicht ohne Schwierigkeit zuläßt oder diese Feststellung die ordnungsmäßige Abwicklung des Eisenbahnbetriebes stören würde. § 68 Abs. 5 bis 7 gilt sinngemäß.

(2) Lehnt die Eisenbahn ein Nachwiegen des Gutes im Bestimmungsbahnhof ab, so ist der Empfänger berechtigt zu verlangen, daß die Eisenbahn zu einem von ihm veranlaßten Nachwiegen auf einer im Bahnhof oder in dessen Nähe befindlichen Waage einen Bediensteten beistelle; § 68 Abs. 7 gilt sinngemäß. Die Eisenbahn ist berechtigt, die ihr hiedurch erwachsenen Kosten, einschließlich der Kosten für das Bestellen ihres Bediensteten, vom Empfänger einzuhaben.

(3) Der Absender ist berechtigt, im Frachtbrief das Nachzählen des Gutes im Bestimmungsbahnhof zu verlangen; der Empfänger ist berechtigt, ein solches Verlangen formlos an den Bestimmungsbahnhof zu richten. Die Eisenbahn ist zum Nachzählen nicht verpflichtet, wenn die Beschaffenheit des Gutes das Nachzählen nicht ohne Schwierigkeit zuläßt oder das Nachzählen die ordnungsmäßige Abwicklung des Eisenbahnbetriebes stören würde.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, für das Nachwiegen, für das Feststellen des Gewichtes des leeren Wagens und für das Nachzählen Nebengebühren einzuhaben; sie ist jedoch zur Einhebung nicht berechtigt, wenn

- a) das Nachwiegen auf einer Gleiswaage durchgeführt worden ist und das Ergebnis mehr als zwei v. H. von dem durch den Versandbahnhof festgestellten Gewicht abweicht, sofern der Unterschied nicht offensichtlich durch die Natur des Gutes oder durch Witterungseinflüsse verursacht worden ist,

- b) das Ergebnis der Feststellung des Gewichtes des leeren Wagens mehr als zwei v. H. von dem am Wagen angeschriebenen Eigengewicht abweicht,
- c) beim Nachzählen eine geringere als die vom Versandbahnhof ermittelte Stückzahl festgestellt worden ist.

(5) Der Empfänger ist berechtigt, im Bestimmungsbahnhof nach Einlösen des Frachtbriefes zu verlangen, daß die Eisenbahn die Übereinstimmung des Gutes mit den Eintragungen im Frachtbrief hinsichtlich der Bezeichnung des Gutes und dessen Verpackung nachprüfe. Die Eisenbahn ist zum Nachprüfen nicht verpflichtet, wenn die Beschaffenheit des Gutes das Nachprüfen nicht ohne Schwierigkeit und nicht ohne besondere Fachkenntnis zuläßt oder das Nachprüfen die ordnungsmäßige Abwicklung des Eisenbahnbetriebes stören würde. Die Eisenbahn ist berechtigt, für das Nachprüfen eine Nebengebühr einzuheben.

(6) Der Empfänger ist berechtigt zu verlangen, daß ihm Gelegenheit gegeben werde, dem Nachwiegen, dem Feststellen des Gewichtes des leeren Wagens, dem Nachzählen oder dem Nachprüfen im Bestimmungsbahnhof beizuwöhnen; im übrigen gilt § 68 Abs. 11 sinngemäß.

### § 88. Ausladen

(1) Soweit dieses Bundesgesetz diesbezügliche Bestimmungen nicht enthält, ist die Eisenbahn verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Empfänger auszuladen sind.

(2) Absender und Eisenbahn sind berechtigt, eine vom Tarif abweichende Vereinbarung über das Ausladen zu treffen; der Absender ist verpflichtet, eine solche Vereinbarung im Frachtbrief zu vermerken. Empfänger und Eisenbahn sind berechtigt, eine solche Vereinbarung schriftlich zu treffen. Besorgt die Eisenbahn auf Grund einer Vereinbarung das Ausladen von Gütern an Stelle des Empfängers, so ist sie berechtigt, hiefür eine Nebengebühr einzuheben.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen sie dem Empfänger bahneigene Geräte und Einrichtungen zum Ausladen der Güter zur Verfügung stellt und besondere Vorkehrungen zur Erleichterung des Ausladens der Güter trifft.

(4) Der Empfänger ist verpflichtet, den von ihm entladenen Wagen besenrein an die Eisenbahn zurückzugeben. Wird der Wagen nicht besenrein zurückgegeben, so ist die Eisenbahn berechtigt, für das von ihr vorgenommene Reinigen eine Nebengebühr vom Empfänger einzuheben.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, für das ihr auf Grund gesetzlicher oder verwaltungsbehörd-

licher Vorschriften obliegende Reinigen oder Entseuchen von Wagen eine Nebengebühr einzuheben.

### § 89. Zuführen

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, Stückgut dem Empfänger in seine Wohnung oder Geschäftsstelle im Gemeindegebiet des Bestimmungsbahnhofes oder in benachbarten Gemeinden gegen Zahlung von Rollgeld zuzuführen. Sie ist berechtigt, das Zuführen selbst zu besorgen oder durch von ihr bestellte Unternehmer besorgen zu lassen. Die Leute, deren sich die Eisenbahn beim Zuführen bedient, sind verpflichtet, den für das Zuführen geltenden Tarif bei sich zu tragen und den Empfänger auf Verlangen Einsicht nehmen zu lassen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Bahnhöfe, in denen ein Rollfuhrdienst für Stückgut eingerichtet ist, im Tarif anzuführen und die Zufuhrzeiten bei den Güterabfertigungsstellen dieser Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen.

(2) Das Recht, Stückgut zuzuführen, steht der Eisenbahn nicht zu, wenn der Absender eine widersprechende Erklärung in den Frachtbrief eingetragen hat.

(3) Die Empfänger in Gemeinden, für welche die Eisenbahn einen Rollfuhrdienst eingerichtet hat, sind berechtigt, Stückgut im Bestimmungsbahnhof selbst abzunehmen. Will ein Empfänger von diesem Rechte Gebrauch machen, so ist er verpflichtet, dies dem Bestimmungsbahnhof noch vor der Ankunft des Gutes schriftlich anzuseigen (Rollfuhrverbot). Der Empfänger ist berechtigt, ein Rollfuhrverbot auch allgemein für das für ihn ankommende Stückgut zu erteilen.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen das Recht des Absenders, das Zuführen von Stückgut durch eine widersprechende Erklärung im Frachtbrief auszuschließen, und das Recht des Empfängers, für ihn ankommendes Stückgut im Bestimmungsbahnhof selbst abzunehmen, in einzelnen Bahnhöfen vorübergehend oder dauernd zu beschränken oder aufzuheben; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn und soweit besondere Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse diese Maßnahmen erfordern. Die Eisenbahn ist verpflichtet, solche Maßnahmen spätestens am Tage vor ihrem Inkrafttreten bei den Güterabfertigungsstellen der betreffenden Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen und in geeigneter Weise auch nachrichtlich zu veröffentlichen.

(5) Die Eisenbahn haftet als Frachtführer gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, wenn sie das Zuführen selbst oder durch von ihr bestellte Unternehmer besorgt.

(6) Die Eisenbahn ist berechtigt, mit dem Empfänger Bedingungen zu vereinbaren, unter

denen sie Eisenbahnwagen, auf eigenen Rädern laufende Straßenfahrzeuge und Großbehälter in beladenem Zustand in seine Geschäftsstelle selbst oder durch von ihr bestellte Unternehmer zu führt. Sie ist zu einem solchen Zuführen auch auf Verlangen des Absenders im Frachtbrief berechtigt, wenn der Empfänger nach vorheriger Verständigung nicht widerspricht oder einem solchen Zuführen allgemein zugestimmt hat.

### § 90. Abnahme

(1) Der Empfänger ist verpflichtet, Güter, die von der Eisenbahn nicht zugeführt werden, an den hiefür bestimmten Stellen des Bahnhofes abzunehmen.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif für die Abnahme der Güter, die von ihr nicht zugeführt werden, eine Frist festzusetzen (Abnahmefrist); diese Frist verlängert sich im Falle des § 71 Abs. 8 um neun Stunden. Die Eisenbahn ist verpflichtet, eine allfällige sonstige Verlängerung der Abnahmefrist bei den Güterabfertigungsstellen der betreffenden Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen.

(3) Die Abnahmefrist beginnt mit dem Zeitpunkt, in welchem die Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung als bewirkt gilt und das Gut zur Abnahme bereitgestellt ist. Sie beginnt jedoch mit der Bereitstellung des Gutes, wenn

- a) das Gut bahnLAGERND gestellt ist,
- b) der Empfänger auf die Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung schriftlich verzichtet hat,
- c) die Benachrichtigung von der Ankunft der Sendung nach den Umständen nicht möglich ist.

(4) Die Abnahmefrist ruht in der Zeit von siebzehn bis acht Uhr und an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen.

(5) Nimmt der Empfänger das Gut nicht innerhalb der Abnahmefrist ab, so ist die Eisenbahn berechtigt, für die Dauer der Überschreitung Lager- oder Wagenstandgeld einzuheben.

(6) Hat der benachrichtigte Empfänger die zur Abnahme des Gutes erforderlichen Vorkehrungen getroffen und kann die Eisenbahn das Gut nicht innerhalb einer Stunde nach dem Eintreffen des Empfängers zur Abnahme bereitstellen, so ist sie auf Verlangen verpflichtet, ihm die vergeblich versuchte Abnahme im Frachtbrief unter Angabe von Tag und Stunde zu bescheinigen und ihm etwaige Kosten für den vergeblichen Versuch der Abnahme zu ersetzen.

(7) Der Empfänger ist mit Zustimmung der Eisenbahn berechtigt, Güter, die von ihm auszuladen sind, ohne oder nach teilweiser Veränderung der Ladung im selben Wagen aufzugeben.

(8) Die Eisenbahn ist berechtigt, mit Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen ohne Rücksicht auf die im § 6 Abs. 5 vorgesehene Frist in einzelnen oder in allen Bahnhöfen die Abnahmefrist abzukürzen sowie das Lager- und das Wagenstandgeld zu erhöhen; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn und soweit besondere Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse diese Maßnahmen erfordern, längstens jedoch für die Dauer eines Monates. Die Eisenbahn ist verpflichtet, solche Maßnahmen spätestens am Tage vor ihrem Inkrafttreten bei den Güterabfertigungsstellen der betreffenden Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen und in geeigneter Weise auch nachrichtlich zu veröffentlichen.

### § 91. Ablieferungshindernisse

(1) Ein Ablieferungshindernis liegt vor, wenn

- a) der Empfänger nicht zu ermitteln ist,
- b) der Empfänger das Einlösen des Frachtbriefes ausdrücklich verweigert,
- c) der Empfänger den Frachtbrief nicht innerhalb einer von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Frist (Einlösefrist) einlöst,
- d) vor Einlösen des Frachtbriefes durch den Empfänger die Ablieferung des Gutes aus sonstigen Gründen verhindert wird.

(2) Bei Ablieferungshindernissen obliegt es dem Bestimmungsbahnhof, den Absender hievon durch Vermittlung des Versandbahnhofes ohne Verzug zu verständigen und um Anweisung zu ersuchen; die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Ausnahmen vorzusehen. Die Eisenbahn ist, sofern sie kein Verschulden an dem Ablieferungshindernis trifft, berechtigt, die ihr durch das Einholen der Anweisung erwachsenden Kosten einzuhaben.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen der Absender berechtigt ist, im Frachtbrief für den Fall, daß ein Ablieferungshindernis eintreten sollte, Anweisung zu erteilen.

(4) Der Absender ist auf Grund der Verständigung von einem Ablieferungshindernis verpflichtet, seine Anweisung schriftlich dem Versandbahnhof zu erteilen; die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Ausnahmen zuzulassen.

(5) Dem Versandbahnhof obliegt es, die Anweisung ohne Verzug, auf Verlangen des Absenders unter den von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Bedingungen auch durch Fernsprecher, Fernschreiber oder Telegramm, dem Bestimmungsbahnhof mitzuteilen. Dem Bestimmungsbahnhof obliegt es, die Anweisung auszuführen, wenn die fernmündliche, fernschriftliche oder telegraphische Mitteilung vom Versandbahnhof herröhrt; dies ist im Zweifelsfall

zu klären. Die Eisenbahn ist, sofern sie kein Verschulden an dem Ablieferungshindernis trifft, berechtigt, die ihr durch die Weitergabe der Anweisung erwachsenden Kosten einzuheben.

(6) Die Eisenbahn ist zur Ausführung einer Anweisung des Absenders nur verpflichtet, wenn der Absender das Frachtbriefdoppel vorlegt und darin die Anweisung eingetragen und unterschrieben hat; dem Bahnhof obliegt es, die Entgegennahme der Anweisung durch Aufdrücken des Tagesstempels im Frachtbriefdoppel unterhalb der eingetragenen Anweisung zu bescheinigen und sodann das Frachtbriefdoppel dem Absender zurückzugeben. Befolgt die Eisenbahn die Anweisung, ohne sich das mit den entsprechenden Eintragungen versehene Frachtbriefdoppel vorlegen zu lassen, so haftet sie für den hiedurch entstehenden Schaden dem Empfänger, wenn der Absender ihm das Frachtbriefdoppel übergeben hat. Hat jedoch der Empfänger das Einlösen des Frachtbriefes ausdrücklich verweigert, so ist der Absender zum Erteilen einer Anweisung auch ohne Vorlage des Frachtbriefdoppels berechtigt.

(7) Fällt das Ablieferungshindernis vor Eintreffen einer Anweisung des Absenders im Bestimmungsbahnhof weg, so ist die Eisenbahn verpflichtet, das Gut dem Empfänger abzuliefern und den Absender hievon ohne Verzug zu verständigen. Die Eisenbahn ist, sofern sie kein Verschulden an dem Ablieferungshindernis trifft, berechtigt, die ihr durch das Verständigen erwachsenden Kosten einzuheben.

(8) Die Eisenbahn ist, sofern sie kein Verschulden an dem Ablieferungshindernis trifft, berechtigt, für die Dauer der Verzögerung Lager- oder Wagenstandgeld einzuheben.

(9) Die Eisenbahn ist, sofern sie kein Verschulden an dem Ablieferungshindernis trifft, berechtigt, für die Ausführung der Anweisung eine Nebengebühr einzuheben; erteilt der Absender seine Anweisung dem Versandbahnhof, so ist die Eisenbahn berechtigt, diese Nebengebühr bereits beim Erteilen der Anweisung einzuheben. Diese Berechtigung bleibt unberührt, wenn sich nachträglich ergibt, daß die Anweisung nicht ausführbar war.

(10) Tritt ein Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger den Frachtvertrag abgeändert hat, so ist die Eisenbahn verpflichtet, diesen Empfänger hievon zu verständigen und um Anweisung zu ersuchen. Der Empfänger ist verpflichtet, seine Anweisung schriftlich dem ursprünglichen Bestimmungsbahnhof zu erteilen; er ist nicht verpflichtet, das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Im übrigen gelten die Abs. 2, 5 und 7 bis 9 sinngemäß.

(11) Für die Ausführung der Anweisungen gilt im übrigen § 81 Abs. 1, 2 und 4 bis 6 sinngemäß.

(12) Ist die Verständigung des zum Erteilen der Anweisung Berechtigten nach den Umständen nicht möglich oder trifft innerhalb einer von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Frist eine Anweisung des Berechtigten nicht ein oder ist die Anweisung nicht ausführbar, so gelten die nachstehenden Bestimmungen:

- a) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Gut auf Lager zu nehmen.
- b) Die Eisenbahn ist auch berechtigt, das Gut gegen Einhebung aller aushaltenden Beträge in einem öffentlichen Lagerhaus oder sonst in sicherer Weise auf Gefahr und Kosten des Berechtigten zu hinterlegen.
- c) In den Fällen der lit. a und b ist die Eisenbahn berechtigt, vom Empfänger auszuladende Güter gegen Einhebung einer Nebengebühr auf Gefahr des Berechtigten auszuladen.
- d) Die Eisenbahn ist jedoch berechtigt, Güter, die raschem Verderben unterliegen oder nach den örtlichen Verhältnissen weder auf Lager genommen noch in einem öffentlichen Lagerhaus oder sonst in sicherer Weise hinterlegt werden können, nach Feststellung eines solchen Umstandes ohne Verzug im Wege der Versteigerung oder, wenn dies nicht tunlich ist, bestmöglich ohne Förmlichkeit zu verkaufen; eine das Gut belastende Nachnahme gilt sodann als aufgelassen.
- e) Nimmt die Eisenbahn das Gut auf Lager, so ist sie berechtigt, vom Berechtigten Lagergeld oder, sofern das Gut im Wagen belassen wird, Wagenstandgeld einzuhaben und den Ersatz aller durch das Lagern verursachten Auslagen zu beanspruchen. Sie ist ferner berechtigt, gelagertes Gut, das nicht innerhalb von dreißig Tagen vom Berechtigten abgenommen wird, nach Ablauf dieser dreißig Tage oder, wenn längeres Lagern den Wert des Gutes unverhältnismäßig vermindert oder dieser Wert die Kosten des Lagerns nicht decken würde, schon früher im Wege der Versteigerung oder, wenn dies nicht tunlich ist, bestmöglich ohne Förmlichkeit zu verkaufen; eine das Gut belastende Nachnahme gilt sodann als aufgelassen.
- f) Die Eisenbahn ist nicht berechtigt, Güter, die einer zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Behandlung unterliegen, vor dieser Behandlung zu hinterlegen oder zu verkaufen.
- g) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Berechtigten vom Hinterlegen und vom bevorstehenden Verkauf des Gutes rechtzeitig zu verständigen, sofern dies nach den Umständen möglich ist. Die Eisenbahn ist be-

## 336 der Beilagen

39

rechtfertigt, für den Verkauf eine Nebengebühr einzuheben; außerdem hat sie Anspruch auf den Ersatz aller durch den Verkauf verursachten Auslagen.

- h) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Berechtigten vom bewirkten Verkauf ohne Verzug zu verständigen, sofern dies nach den Umständen möglich ist. Sie ist ferner verpflichtet, dem Berechtigten den Verkaufserlös nach Abzug aller aushaftenden Beträge zur Verfügung zu stellen. Der Berechtigte ist dagegen zur Nachzahlung etwaiger ungedeckter Beträge verpflichtet, wenn der Verkaufserlös zur Deckung der aushaftenden Beträge nicht ausreicht oder wenn die Eisenbahn das Gut auf Grund gesetzlicher oder verwaltungsbehördlicher Vorschriften einer Behörde übergeben oder vernichtet hat oder wenn sie dieses aus sonstigen Gründen nicht verwerten kann. Ist die Auszahlung des Verkaufserlöses an den Berechtigten innerhalb dreier Jahre nach Ablauf des Tages, an welchem die Eisenbahn das Gut verkauft hat, nach den Umständen nicht möglich, so geht dieser in das Eigentum der Eisenbahn über.

### § 92. Verzögerung der Abnahme

Hat der Empfänger den Frachtbrief eingelöst, das Gut jedoch nicht abgenommen oder konnte ihm dieses aus anderen Gründen nicht abgeliefert werden, so gelten, sofern die Abnahmefrist um mehr als vierundzwanzig Stunden überschritten und diese Überschreitung nicht durch ein Verschulden der Eisenbahn verursacht worden ist, die Bestimmungen des § 91 Abs. 12 lit. a bis h sinngemäß.

### § 93. Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Gutes

(1) Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so ist die Eisenbahn verpflichtet, je nach Art des Schadens den Zustand des Gutes, dessen Gewicht und, soweit möglich, Ausmaß und Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt des Entstehens ohne Verzug in einer Niederschrift (Tatbestandsaufnahme), wenn möglich in Gegenwart des Berechtigten, festzuhalten.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Berechtigten auf Verlangen eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme unentgeltlich zu übergeben.

(3) Wird durch die vom Berechtigten veranlaßte Aufnahme des Tatbestandes ein Schaden nicht oder nur ein von der Eisenbahn bereits anerkannter Schaden festgestellt, so ist die Eisenbahn berechtigt, hiefür eine Nebengebühr einzuhaben und den Ersatz der ihr erwachsenden Kosten zu verlangen.

### § 94. Umfang der Haftung

(1) Die Eisenbahn haftet für die Überschreitung der Lieferfrist und für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht.

(2) Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn die Überschreitung der Lieferfrist, der Verlust oder die Beschädigung durch ein Verschulden des Berechtigten, durch eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Berechtigten, durch besondere Mängel des Gutes (inneres Verderben, Schwinden usw.) oder durch Umstände verursacht worden ist, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte.

(3) Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus der mit einer oder mehreren der nachbenannten Tatsachen verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist:

- a) Beförderung in offenen Wagen nach den maßgebenden Bestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender;
- b) Fehlen oder Mängel der Verpackung bei Gütern, die ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung einem Verlust oder einer Beschädigung ausgesetzt sind;
- c) Verladen der Güter durch den Absender oder Ausladen der Güter durch den Empfänger nach den maßgebenden Bestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender oder nach einer Vereinbarung mit dem Empfänger; mangelhaftes Verladen, sofern das Verladen nach den maßgebenden Bestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender durch diesen vorgenommen worden ist;
- d) natürliche Beschaffenheit bestimmter Güter, derzufolge diese gänzlichem oder teilweisem Verlust oder einer Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneres Verderben, Austrocknen, Verstreuen, ausgesetzt sind;
- e) Aufgabe unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter oder Nichtbeachtung der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßnahmen für bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter durch den Absender;
- f) Beförderung von lebenden Tieren;

g) Beförderung von Sendungen, die nach den maßgebenden Bestimmungen begleitet werden müssen, sofern die Begleitung die Abwendung von Gefahren während der Beförderung bezieht.

(4) Eine Befreiung von der Haftung auf Grund der Bestimmungen des Abs. 3 kann insoweit nicht geltend gemacht werden, als der Schaden durch Verschulden der Eisenbahn entstanden ist.

(5) Nimmt die Eisenbahn nach den maßgebenden Bestimmungen ein Gut auf Lager, so haftet sie für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes.

### § 95. Beweislast

(1) Der Beweis, daß die Überschreitung der Lieferfrist, der Verlust oder die Beschädigung durch eine der im § 94 Abs. 2 angeführten Tatsachen verursacht worden ist, obliegt der Eisenbahn.

(2) Macht die Eisenbahn glaubhaft, daß nach den Umständen des Falles ein Verlust oder eine Beschädigung aus einer oder mehreren der im § 94 Abs. 3 angeführten besonderen Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, daß der Schaden hieraus entstanden ist. Der Berechtigte hat jedoch das Recht nachzuweisen, daß der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist. Diese Vermutung gilt im Falle des § 94 Abs. 3 lit. a nicht bei außergewöhnlich großem Abgang oder bei Verlust von ganzen Stücken.

### § 96. Vermutung bei Neuaufgabe

(1) Ist ein nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes befördertes Gut nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes neu aufgegeben worden und wird nach der Neuaufgabe ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung des Gutes festgestellt, so wird vermutet, daß der teilweise Verlust oder die Beschädigung während des letzten Frachtvertrages eingetreten ist, sofern die nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Das Gut muß stets im Gewahrsam der Eisenbahn verblieben sein.
- b) Das Gut muß unverändert in dem Zustand aufgegeben worden sein, in dem es im Bahnhof der Neuaufgabe angekommen ist.

(2) Die gleiche Vermutung gilt, wenn der Neuaufgabe vorangehende Frachtvertrag den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht unterstellt war, sofern bei direkter Aufgabe vom ursprünglichen Versandbahnhof bis zum letzten Bestimmungsbahnhof das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr anzuwenden gewesen wäre.

### § 97. Vermutung für den Verlust des Gutes. Wiederauffinden des Gutes

(1) Der Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn dieses nicht innerhalb von dreißig Tagen nach Ablauf der Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zur Abnahme bereitgestellt worden ist.

(2) Der Berechtigte kann beim Empfang des Entschädigungsbetrages für das verlorene Gut schriftlich verlangen, daß er ohne Verzug verständigt werde, wenn das Gut innerhalb eines Jahres nach Zahlung des Entschädigungsbetrages wiederaufgefunden wird; die Eisenbahn ist verpflichtet, ihm dieses Verlangen zu bescheinigen.

(3) Der Berechtigte kann innerhalb von dreißig Tagen nach Empfang der Verständigung verlangen, daß ihm das Gut in einem inländischen Bahnhof abgeliefert werde. Er ist sodann verpflichtet, die Kosten für die Beförderung des Gutes vom ursprünglichen Versandbahnhof bis zu dem Bahnhof zu zahlen, in welchem das Gut abgeliefert wird. Der Berechtigte ist ferner verpflichtet, den erhaltenen Entschädigungsbetrag, abzüglich der ihm erstatteten, in diesem Entschädigungsbetrag enthaltenen Kosten, zurückzuzahlen. Seine Ansprüche auf Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist gemäß § 101 und gegebenenfalls gemäß § 103 bleiben vorbehalten.

(4) In allen anderen Fällen erwirbt die Eisenbahn das Eigentum an dem wiederaufgefundenen Gute.

### § 98. Höhe der Entschädigung bei Verlust des Gutes

(1) Hat die Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes zu leisten, so wird die Entschädigung berechnet

- nach dem Börsenpreis,
- mangels eines solchen nach dem Marktpreis,
- mangels beider nach dem gemeinen Wert.

Diese Berechnungsgrundlagen gelten für Güter gleicher Art und Beschaffenheit am Versandort zu der Zeit, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist.

(2) Die Entschädigung gemäß Abs. 1 darf jedoch, vorbehaltlich der im § 102 vorgesehenen Begrenzung, achthundert Schilling für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes nicht übersteigen.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Berechtigten außer dem Betrag gemäß Abs. 1 Fracht, Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge ohne weiteren Schadenersatz zu erstatten.

### § 99. Einschränkung der Haftung bei Gewichtsverlust

(1) Bei Gütern, die nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei der Beförderung in der Regel einen Gewichtsverlust erleiden, haftet die Eisenbahn ohne Rücksicht auf die Länge der zurückgelegten Strecke nur für den Teil des Gewichtsverlustes, welcher die nachstehenden Verlustgrenzen überschreitet:

a) Zwei v. H. des Gewichtes

- für die flüssigen oder in feuchtem Zustand aufgegebenen Güter und
- für die nachstehenden Güter:
- Farbhölzer, geraspelte oder gemahlene, Felle,
- Fettwaren,
- Fische, getrocknete,
- Früchte (Obst), frische, getrocknete oder gedörrte,
- Gemüse, frische,
- Häute,
- Hautabfälle,
- Hopfen,
- Hörner und Klauen,
- Kitte, frische,
- Knochen, ganze oder gemahlene,
- Kohle und Koks,
- Leder,
- Pferdehaare,
- Pilze, frische,
- Rinden,
- Salz,
- Schweinsborsten,
- Seifen und harte Öle,
- Süßholz,
- Tabak, geschnittener,
- Tabakblätter, frische,
- Tierflechsen,
- Torf,
- Wolle,
- Wurzeln;

b) eins v. H. des Gewichtes für alle übrigen trockenen Güter, die gleichfalls bei der Beförderung einem Gewichtsverlust ausgesetzt sind.

(2) Auf die im Abs. 1 vorgesehene Einschränkung der Haftung kann sich die Eisenbahn nicht berufen, wenn nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht auf die Ursachen zurückzuführen ist, die für die zugelassenen Verlustgrenzen maßgebend waren.

(3) Werden mehrere Stücke mit demselben Frachtbrief befördert, so wird der Gewichtsverlust gemäß Abs. 1 für jedes Stück berechnet, sofern dessen Versandgewicht entweder im Frachtbrief einzeln angegeben ist oder in anderer Weise festgestellt werden kann.

(4) Die Eisenbahn ist nicht berechtigt, bei Berechnung der Entschädigung für gänzlichen Verlust des Gutes einen Gewichtsverlust gemäß Abs. 1 in Abzug zu bringen.

(5) Die Bestimmungen der §§ 94 und 95 werden durch die Bestimmungen dieses Paragraphen nicht berührt.

### § 100. Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Gutes

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei Beschädigung den Betrag der Wertverminderung des Gutes ohne weiteren Schadenersatz zu zahlen; der Berechnung dieses Betrages ist der Prozentsatz zugrunde zu legen, um den am Bestimmungsort der gemäß § 98 ermittelte Wert des Gutes vermindert ist. Sie ist ferner verpflichtet, im gleichen Verhältnis die im § 98 Abs. 3 angeführten Kosten zu erstatten.

(2) Die Entschädigung gemäß Abs. 1 darf jedoch nicht übersteigen,

- a) wenn das gesamte zur Beförderung aufgegebene Gut durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des gänzlichen Verlustes zu zahlen wäre,
- b) wenn nur ein Teil des zur Beförderung aufgegebenen Gutes durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des Verlustes des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

### § 101. Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

(1) Ist die Lieferfrist überschritten und weist der Berechtigte nicht nach, daß ein Schaden hieraus entstanden ist, so ist die Eisenbahn verpflichtet, für jedes Zehntel, um welches die Lieferfrist überschritten ist, ein Zehntel der Fracht, höchstens jedoch ein Viertel der Fracht, zu zahlen; angefangene Zehntel der Lieferfrist sind voll zu rechnen.

(2) Weist der Berechtigte nach, daß ein Schaden durch die Überschreitung der Lieferfrist entstanden ist, so ist die Eisenbahn verpflichtet, für diesen Schaden eine Entschädigung bis zur Höhe des Doppelten der Fracht zu zahlen.

(3) Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die in den Abs. 1 und 2 vorgesehenen Entschädigungen neben der bei gänzlichem Verlust des Gutes zu leistenden Entschädigung zu zahlen.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei teilweisem Verlust des Gutes die in den Abs. 1 und 2 vorgesehenen Entschädigungen gegebenenfalls für den nicht verlorenen Teil des Gutes zu zahlen.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei Beschädigung des Gutes die in den Abs. 1 und 2 vor-

gesehenen Entschädigungen gegebenenfalls neben der im § 100 vorgesehenen Entschädigung zu zahlen.

(6) In den Fällen der Abs. 4 und 5 darf die Gesamtentschädigung gemäß Abs. 1 und 2 zuzüglich der Entschädigungen gemäß §§ 98 und 100 nicht höher sein als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Gutes.

#### § 102. Begrenzung der Entschädigung durch den Tarif

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, in Tarifen, die eine Ermäßigung gegenüber den Regeltarifen enthalten, die Entschädigung für Verlust oder für Beschädigung des Gutes oder für Überschreitung der Lieferfrist dem Betrag nach zu begrenzen; sie haftet in diesen Fällen nur bis zu dem im Tarif festgesetzten Höchstbetrag.

(2) Wird ein solcher Tarif nur auf einem Teile des Beförderungsweges angewendet, so kann sich die Eisenbahn auf die tarifmäßige Begrenzung der Haftung nur berufen, wenn sich die Tatsache, welche die Entschädigung begründet, auf diesem Teile des Beförderungsweges ereignet hat.

#### § 103. Höhe der Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung

Ist das Interesse an der Lieferung angegeben, so kann der Berechtigte außer den in den §§ 98, 100, 101 und gegebenenfalls 102 vorgesehenen Entschädigungen den Ersatz des weiteren Schadens bis zur Höhe des als Interesse an der Lieferung angegebenen Betrages beanspruchen.

#### § 104. Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn

Ist die Überschreitung der Lieferfrist, der gänzliche oder der teilweise Verlust oder die Beschädigung des Gutes auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so ist sie verpflichtet, dem Berechtigten den vollen Schaden zu ersetzen.

#### § 105. Verzinsung der Entschädigung

Die Eisenbahn ist verpflichtet, die von ihr zu zahlende Entschädigung auf Verlangen des Berechtigten vom Tage der ordnungsmäßig eingereichten Reklamation oder, wenn eine Reklamation nicht vorangegangen ist, vom Tage der Klageerhebung an mit fünf v. H. jährlich zu verzinsen; sie ist nicht verpflichtet, Entschädigungen unter einhundert Schilling für den Frachtbrief zu verzinsen. Legt der Berechtigte die zur Behandlung notwendigen Unterlagen nicht innerhalb einer ihm gestellten angemessenen Frist vor, so ist die Eisenbahn nicht verpflichtet, für die Dauer der hierdurch bewirkten Verzögerung Zinsen zu zahlen.

#### § 106. Geltendmachung außervertraglicher Ansprüche

(1) Gegen die Eisenbahn kann ein Anspruch aus dem Frachtvertrag auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund dieser auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Bundesgesetz vorgesehen sind.

(2) Die Bestimmung des Abs. 1 gilt auch für Ansprüche gegen die Personen, für welche die Eisenbahn gemäß § 5 haftet.

#### § 107. Anspruchsberechtigung

(1) Ein Anspruch auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Frachtvertrages gezahlt worden sind, steht dem zu, welcher die Zahlung geleistet hat.

(2) Ein Anspruch wegen Nachnahmen steht dem Absender zu.

(3) Sonstige Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages stehen zu

a) dem Absender bis zu dem Zeitpunkt, in welchem

- der Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat,
- dem Empfänger das Gut abgeliefert worden ist,
- der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag gemäß § 86 Abs. 4 geltend gemacht hat,
- die Eisenbahn mit der Ausführung einer Verfügung des Empfängers begonnen hat,
- die Eisenbahn mit der Ausführung einer Empfängeranweisung begonnen hat;

b) dem Empfänger von dem Zeitpunkt an, in welchem

- er den Frachtbrief eingelöst hat,
- ihm das Gut abgeliefert worden ist,
- er seine Rechte aus dem Frachtvertrag gemäß § 86 Abs. 4 geltend gemacht hat,
- die Eisenbahn mit der Ausführung einer Verfügung des Empfängers begonnen hat; dieser Anspruch erlischt jedoch, wenn der von ihm durch eine Verfügung gemäß § 80 Abs. 1 lit. c angegebene Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat, diesem das Gut abgeliefert worden ist, dieser seine Rechte aus dem Frachtvertrag gemäß § 86 Abs. 4 geltend gemacht oder die Eisenbahn mit der Ausführung einer von diesem erteilten Empfängeranweisung begonnen hat,
- die Eisenbahn mit der Ausführung einer Empfängeranweisung begonnen hat.

### § 108. Reklamationen

(1) Reklamationen aus dem Frachtvertrag sind vom Berechtigten bei der im § 109 angeführten Eisenbahn schriftlich einzureichen.

(2) Bei Einreichung einer Reklamation ist der Absender verpflichtet, das Frachtbriefdoppel vorzulegen; der Empfänger ist verpflichtet, den Frachtbrief vorzulegen, wenn dieser ihm übergeben worden ist.

(3) Der Frachtbrief, das Frachtbriefdoppel sowie die sonstigen Belege, welche der Berechtigte seiner Reklamation beifügen will, können im Original oder in Abschrift vorgelegt werden. Die Eisenbahn ist jedoch berechtigt, bei der abschließenden Regelung der Reklamation die Vorlage des Frachtbriefes oder des Frachtbriefdoppels im Original zu verlangen, um darin die abschließende Regelung zu vermerken. Die Abschriften des Frachtbriefes und des Frachtbriefdoppels müssen beglaubigt sein, die Abschriften sonstiger Belege nur, wenn die Eisenbahn dies verlangt. Dem Versand- oder dem Bestimmungsbahnhof obliegt es, auf Verlangen des Berechtigten solche Abschriften zu beglaubigen, wenn dies im ordentlichen Geschäftsgang möglich ist; die Eisenbahn ist berechtigt, für das Beglaubigen eine Nebengebühr einzuheben.

(4) Der Berechtigte ist verpflichtet, die Reklamation so zu belegen, daß die Eisenbahn in der Lage ist, die Berechtigung zur Reklamation, den Grund und die Höhe des Anspruches zu prüfen; einer Reklamation wegen gänzlichen oder teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung des Gutes sind alle Belege beizufügen, die geeignet sind, als Beweis für den Wert des Gutes zu dienen.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Reklamationen mit tunlichster Beschleunigung zu behandeln und schriftlich zu beantworten. Sie ist ferner verpflichtet, eine abschlägige Antwort zu begründen und die der Reklamation beigefügten Belege mit der Antwort rückzureichen.

### § 109. Gerichtliche Geltendmachung

(1) Ansprüche auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Frachtvertrages gezahlt worden sind, können entweder gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, welche den Betrag eingehoben hat, oder gegen die Eisenbahn, zu deren Gunsten der zu hohe Betrag eingehoben worden ist.

(2) Ansprüche wegen Nachnahmen können nur gegen die Versandbahn gerichtlich geltend gemacht werden.

(3) Sonstige Ansprüche aus dem Frachtvertrag können nur gegen die Versandbahn, die Bestimmungsbahn, auch wenn diese weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat, oder gegen die

Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat.

(4) Hat der gemäß § 107 Berechtigte die Wahl unter mehreren Eisenbahnen, so erlischt sein Wahlrecht mit Erhebung der Klage.

(5) Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem Frachtvertrag auch gegen eine andere als die in den Abs. 1 bis 3 angeführten Eisenbahnen geltend gemacht werden, wenn sich die Klage auf denselben Frachtvertrag gründet.

(6) Bei der gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen des Absenders ist das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Ist dies nicht möglich, so kann der Anspruch gegen die Eisenbahn nur mit Zustimmung des Empfängers oder dann gerichtlich geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Empfänger das Einlösen des Frachtbriefes ausdrücklich verweigert hat.

### § 110. Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag

(1) Mit der Annahme des Gutes durch den Berechtigten sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag wegen Überschreitung der Lieferfrist, teilweisen Verlustes oder Beschädigung des Gutes erloschen.

(2) Von den Ansprüchen gemäß Abs. 1 erloschen jedoch nicht

- a) Entschädigungsansprüche, wenn der Berechtigte nachweist, daß der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn verursacht worden ist;
- b) Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, wenn diese bei einer der im § 109 Abs. 3 angeführten Eisenbahnen innerhalb von sechzig Tagen, den Tag der Annahme des Gutes durch den Berechtigten nicht mitgerechnet, geltend gemacht werden;
- c) Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung des Gutes,
  - 1. wenn der teilweise Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Gutes durch den Berechtigten gemäß § 93 festgestellt worden ist,
  - 2. wenn die Feststellung, die gemäß § 93 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
- d) Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Schäden, die erst nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten festgestellt worden sind, sofern die nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Die Feststellung gemäß § 93 muß sofort nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten verlangt werden. Wenn diese Frist an einem Samstag, Sonn- oder Feiertag ablaufen würde, endet sie erst zwei Stunden nach Dienstbeginn des darauffolgenden Werktages; der Samstag gilt in diesem Falle nicht als Werktag.
2. Der Berechtigte muß beweisen, daß der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

(3) Ist das Gut unter den im § 96 Abs. 1 vorgesehenen Bedingungen neu aufgegeben worden, so erlöschen die Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder Beschädigung des Gutes aus einem der vorangehenden Frachtverträge, wie wenn es sich um einen einzigen Frachtvertrag handeln würde.

### § 111. Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag

(1) Ansprüche aus dem Frachtvertrag verjähren in einem Jahre.

(2) In drei Jahren verjähren jedoch

- a) Ansprüche auf Auszahlung einer Nachnahme, welche die Eisenbahn vom Empfänger eingezogen hat,
- b) Ansprüche auf Auszahlung des Erlöses eines von der Eisenbahn vorgenommenen Verkaufes,
- c) Ansprüche wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens,
- d) Ansprüche im Falle eines Betruges,
- e) Ansprüche aus einem der der Neuaufgabe vorangehenden Frachtverträge in dem im § 96 Abs. 1 vorgesehenen Falle.

(3) Die Verjährung beginnt

- a) bei Entschädigungsansprüchen wegen Überschreitung der Lieferfrist, teilweisen Verlustes oder Beschädigung des Gutes mit Ablauf des Tages der Ablieferung;
- b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlustes des Gutes mit Ablauf des dreißigsten Tages nach Ablauf der Lieferfrist;
- c) bei Ansprüchen auf Zahlung, Nachzahlung oder Erstattung von Fracht, Nebengebühren, sonstigen Kosten und Frachtzuschlägen,
  1. wenn eine Zahlung erfolgte, mit Ablauf des Tages der Zahlung,
  2. wenn keine Zahlung erfolgte, mit Ablauf des Tages der Annahme des Gutes zur Beförderung, sofern die Zahlung dem

Absender obliegt, oder mit Ablauf des Tages, an welchem der Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat, sofern die Zahlung ihm obliegt,

3. wenn die Beträge Gegenstand einer Frankaturrechnung waren, mit Ablauf des Tages, an welchem die Eisenbahn dem Absender die im § 75 Abs. 9 vorgesehene Rechnung übergibt; wird diese nicht übergeben, so beginnt die Verjährung der Ansprüche der Eisenbahn mit Ablauf des dreißigsten Tages nach Ablauf der Lieferfrist;
- d) bei Ansprüchen der Eisenbahn auf Zahlung von Beträgen, welche der Empfänger statt des Absenders oder welche der Absender statt des Empfängers gezahlt hat und welche die Eisenbahn dem Berechtigten erstatten muß, mit Ablauf des Tages, an welchem die Erstattung verlangt wird;
- e) bei Ansprüchen wegen Nachnahmen gemäß § 77 mit Ablauf des achten Tages nach Ablauf der Lieferfrist;
- f) bei Ansprüchen auf Auszahlung eines Verkaufserlöses mit Ablauf des Tages des Verkaufes;
- g) bei Ansprüchen auf eine von der Zoll- oder einer sonstigen Verwaltungsbehörde verlangte Nachzahlung mit Ablauf des Tages, an dem diese Behörde das Verlangen gestellt hat;
- h) in allen anderen Fällen mit Ablauf des neunzigsten Tages nach Ablauf der Lieferfrist.

(4) Reicht der Berechtigte eine Reklamation bei der Eisenbahn ein, so wird der Lauf der Verjährung, abgesehen von den allgemeinen gesetzlichen Hemmungsgründen, bis zu dem Tage gehemmt, an welchem die Eisenbahn die Reklamation schriftlich abschlägig beantwortet und die der Reklamation beigefügten Belege zurückgegeben hat. Gibt die Eisenbahn der Reklamation teilweise statt, so beginnt die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen. Wer sich auf die Einreichung einer Reklamation, auf deren Beantwortung oder auf die Rückgabe von Belegen beruft, hat dies zu beweisen. Weitere Reklamationen, welche denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht.

### § 112. Pfandrecht der Eisenbahn

- (1) Die Eisenbahn hat für alle Forderungen, die ihr nach diesem Bundesgesetz, nach den zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen oder nach dem Tarif zustehen, ein Pfandrecht an dem Gute, auf das sich die Forderungen beziehen, es sei denn, daß sie den

Mangel der Berechtigung des Absenders, über das Gut zu verfügen, kannte oder kennen mußte. Das Pfandrecht der Eisenbahn hat den Vorzug vor dem Pfandrecht anderer Frachtführer, der Spediteure oder Kommissionäre; es besteht so lange, als sich das Gut im Gewahrsam der Eisenbahn oder eines Dritten befindet, der dieses für sie innehalt.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, zur Hereinbringung ihrer Forderungen das Pfand unter Beachtung der Bestimmungen des § 91 Abs. 12 zu verkaufen.

### § 113. Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen

(1) Die Eisenbahn, welche das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Ablieferung.

(2) Jede folgende Eisenbahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem bei der Aufgabe der Versandbahn übergebenen Frachtbrief übernimmt, in den Frachtvertrag nach Maßgabe des Frachtbriefes ein und übernimmt die sich hieraus ergebenden Verpflichtungen; die die Bestimmungsbahn betreffende Bestimmung des § 109 Abs. 3 bleibt unberührt.

## B. Expressgut

### § 114. Allgemeine Bestimmung

Soweit in diesem Unterabschnitt nichts anderes bestimmt ist, gelten für die Beförderung von Gütern als Expressgut die Bestimmungen des Unterabschnittes A über die Beförderung von Gütern als Frachtgut sinngemäß.

### § 115. Annahme zur Beförderung

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Güter, die im Hinblick auf ihre Form, ihren Umfang, ihr Gewicht und ihre sonstige Beschaffenheit sich zur Beförderung in den Gepäckwagen oder Gepäckabteilen der dem Personenverkehr dienenden Züge eignen und nach den vorhandenen Vorrichtungen und dem vorhandenen Personal der Bahnhöfe während des fahrplanmäßigen Aufenthaltes der Züge verladen, umgeladen und ausgeladen werden können, zur Beförderung als Expressgut anzunehmen.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, Güter, welche den Bestimmungen des Abs. 1 nicht entsprechen, gegen vorherige Vereinbarung zur Beförderung als Expressgut anzunehmen.

### § 116. Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter

(1) Von den gemäß § 56 Abs. 1 lit. a bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gütern sind zur Beförderung als Expressgut nur die gemäß der Anlage I zum Internationalen Über-

einkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung ausdrücklich zur Beförderung als Expressgut zugelassenen Güter unter den dort angeführten Bedingungen zugelassen.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif die gemäß der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung ausdrücklich zur Beförderung als Expressgut zugelassenen Güter unter leichteren als den dort angeführten Bedingungen und die gemäß dieser Anlage von der Beförderung ausgeschlossenen oder nicht ausdrücklich zur Beförderung als Expressgut zugelassenen Güter unter bestimmten Bedingungen zur Beförderung als Expressgut zuzulassen.

### § 117. Frachtbrief

(1) Der Absender ist verpflichtet, dem Gute bei Aufgabe als Expressgut einen Frachtbrief für Expressgut beizugeben.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen hat durch Verordnung das Muster des Frachtbriefes für Expressgut sowie die näheren Bestimmungen über Beschaffenheit und Verwendung dieses Frachtbriefes festzusetzen.

### § 118. Frachtzuschläge

Die Eisenbahn ist berechtigt, außer in den Fällen des § 70 Abs. 1 auch bei Nichtbeachtung der Bestimmungen des § 116 Frachtzuschläge einzuheben; hiefür gilt § 70 Abs. 1 lit. a und b sinngemäß.

### § 119. Beförderung

(1) Der Absender ist berechtigt, bei Aufgabe des Gutes als Expressgut für die Abbeförderung des Gutes vom Versandbahnhof einen bestimmten Zug, welcher der Beförderung von Expressgut dient, im Frachtbrief vorzuschreiben. Die Eisenbahn ist verpflichtet, dieser Vorschreibung zu entsprechen, wenn das Gut rechtzeitig vor der Abfahrt dieses Zuges aufgegeben worden ist. Die Vorschreibung des Zuges gilt als Vorschreibung des Beförderungsweges.

(2) Hat der Absender im Frachtbrief keinen bestimmten Zug vorgeschrieben, so ist die Eisenbahn verpflichtet, das Gut mit dem nächsten Zuge, welcher der Beförderung von Expressgut dient, abzubefördern, wenn es rechtzeitig vor der Abfahrt dieses Zuges aufgegeben worden ist.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, die Beförderung von Gütern als Expressgut bei einzelnen Zügen und Zuggattungen zu beschränken oder auszuschließen. Sie ist verpflichtet, solche Maßnahmen bei den Expressgutabfertigungsstellen durch Aushang bekanntzumachen.

### § 120. Lieferfrist

(1) Sofern die Eisenbahn im Tarif nicht eine kürzere Frist vorsieht, beträgt die Lieferfrist für Expressgut für je auch nur angefangene vierhundert Tarifkilometer vierundzwanzig Stunden; sie beginnt mit der Abfahrtszeit des Zuges, mit welchem das Gut gemäß § 119 zu befördern ist.

(2) Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf das Gut zur Abnahme im Bestimmungsbahnhof bereitgestellt worden ist. Muß das Gut unterwegs umgeladen werden, so gilt unbeschadet der Bestimmung des Abs. 1 die Lieferfrist auch als gewahrt, wenn das Gut mit dem nächsten Zuge, welcher der Beförderung von Expressgut dient und bis zu dessen Abfahrt das Umladen möglich ist, weiterbefördert und im Bestimmungsbahnhof ohne Verzug zur Abnahme bereitgestellt worden ist.

### C. Leichen

#### § 121. Allgemeine Bestimmungen

(1) Soweit in diesem Unterabschnitt nichts anderes bestimmt ist, gelten für die Beförderung von Leichen die Bestimmungen des Unterabschnittes B über die Beförderung von Gütern als Expressgut sinngemäß.

(2) An die Stelle des Einlagerns oder des Hinterlegens tritt die Übergabe der Leiche an die zuständige Verwaltungsbehörde.

#### § 122. Annahme zur Beförderung

(1) Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, Leichen gegen Übergabe des von der zuständigen Verwaltungsbehörde ausgestellten Leichenpasses zur Beförderung anzunehmen. Sie ist verpflichtet, den Leichenpaß bei der Ablieferung der Leiche dem Empfänger zu übergeben.

(2) Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, Leichen gegen vorherige Vereinbarung und als Expressgut zur Beförderung anzunehmen.

(3) Jede Leiche muß in einem widerstandsfähigen, vollständig abgedichteten und verschlossenen Sarg untergebracht und dieser in einem Holzbehältnis so fest eingesetzt sein, daß er sich darin nicht verschieben kann.

(4) Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Leichen vorläufig zu verwahren oder bahnlagernd zu stellen.

(5) Der Absender ist verpflichtet, die Kosten bei der Aufgabe zu zahlen.

(6) Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Nachnahmen und Barvorschüsse zuzulassen.

#### § 123. Wagen. Verladen

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Leichen in gedeckten Wagen zu befördern; sie ist jedoch

berechtigt, Leichen, die in geschlossenen Straßenfahrzeugen aufgeliefert werden, in offenen Wagen zu befördern.

(2) Der Absender ist verpflichtet, das Verladen der Leiche zu besorgen.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen Gegenstände, die zu Leichen gehören, diesen beigeladen werden dürfen; andere Gegenstände dürfen nicht beigeladen werden.

### § 124. Ablieferung

(1) Der Empfänger ist verpflichtet, das Ausladen der Leiche zu besorgen.

(2) Die Abnahmefrist beträgt sechs Stunden; sie ruht in der Zeit von siebzehn bis acht Uhr.

(3) Nimmt der Empfänger die Leiche nicht innerhalb der Abnahmefrist ab, so ist die Eisenbahn berechtigt, für die Dauer der Überschreitung Wagenstandgeld einzuheben; sie ist ferner berechtigt, die Leiche gegen Einhebung einer Nebengebühr auf Gefahr des Berechtigten auszuladen und der zuständigen Verwaltungsbehörde zu übergeben.

### D. Lebende Tiere

#### § 125. Allgemeine Bestimmungen

(1) Soweit in diesem Unterabschnitt nichts anderes bestimmt ist, gelten für die Beförderung lebender Tiere die Bestimmungen der Unterabschnitte A und B über die Beförderung von Gütern als Frachtgut und als Expressgut sinngemäß.

(2) An die Stelle des Einlagerns oder des Hinterlegens kann das Hinterstellen der Tiere bei einem Dritten treten, bei dessen Auswahl die Eisenbahn für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes haftet.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft durch Verordnung nähere Bestimmungen über die Beförderung lebender Tiere festsetzen.

#### § 126. Annahme zur Beförderung

(1) Soweit die Verordnung gemäß § 125 Abs. 3 nicht besondere Verpackungsbestimmungen für Tiere enthält, ist die Eisenbahn berechtigt, solche Bestimmungen im Tarif festzusetzen; sie ist berechtigt, die Annahme von Tieren, deren Verpackung den festgesetzten Bestimmungen nicht entspricht, zu verweigern. Zur Annahme von Tieren als Expressstückgut ist die Eisenbahn nur verpflichtet, wenn die Tiere verpackt aufgegeben werden.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen sie gefährliche Tiere zur Beförderung annimmt.

## 336 der Beilagen

47

(3) Die Eisenbahn ist zur Annahme kranker oder gebrechlicher Tiere nur verpflichtet, wenn deren Beförderung von einem Tierarzt im Frachtbrief als zulässig erklärt wird; zur Annahme äußerlich verletzter Tiere ist sie nur verpflichtet, wenn der Absender die Verletzung im Frachtbrief anerkennt sowie nach Art und Umfang beschreibt.

(4) Der Absender ist nicht berechtigt, Tiere und andere Güter mit demselben Frachtbrief aufzugeben; die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Ausnahmen zuzulassen.

(5) Der Absender ist verpflichtet, die gemäß den tierseuchenpolizeilichen Vorschriften erforderlichen Begleitpapiere bei der Aufgabe dem Frachtbrief beizugeben und darin einzeln und genau anzuführen.

(6) Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Tiere vorläufig zu verwahren oder bahnlagern zu stellen.

(7) Der Absender ist verpflichtet, die Kosten bei der Aufgabe zu zahlen; die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Ausnahmen zuzulassen.

### § 127. Wagen. Verladen

(1) Bei Bestellung von Wagen für die Beförderung von Tieren ist der Absender verpflichtet, auch die Anzahl der Tiere anzugeben.

(2) Der Absender ist verpflichtet, das Verladen der Tiere sowie ihr sicheres und vorschriftsmäßiges Unterbringen im Wagen zu besorgen und die erforderlichen Befestigungsmittel beizustellen; die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Ausnahmen zuzulassen.

(3) Der Absender ist berechtigt, begleiteten Tieren einen dem Verbrauch während der Beförderung entsprechenden Futtervorrat, die zur Wartung der Tiere notwendigen Geräte, das Geschirr der Tiere und das Handgepäck der Tierbegleiter beizuladen; für diese Gegenstände haftet die Eisenbahn nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit. Die Eisenbahn ist verpflichtet, diese Gegenstände unentgeltlich zu befördern; im Frachtbrief dürfen sie nicht angeführt werden.

### § 128. Begleitung

(1) Der Absender ist verpflichtet, einer Sendung von Tieren, insbesondere zu deren Wartung während der Beförderung und zur erforderlichen Hilfeleistung bei der Durchführung der veterinärbehördlichen Untersuchung, einen Begleiter beizugeben, sofern es sich nicht um kleine Tiere handelt, die verpackt zur Beförderung aufgegeben werden. Die Eisenbahn ist jedoch auf Verlangen des Absenders berechtigt, auf die Begleitung zu verzichten; in diesem Falle wird die Haftung gemäß § 94 Abs. 3 lit. g nicht

geändert. Der Absender ist verpflichtet, im Frachtbrief die Anzahl der Begleiter anzugeben oder, wenn die Eisenbahn auf die Begleitung verzichtet, den Vermerk „Ohne Begleiter“ anzubringen. Gibt der Absender mit Zustimmung der Eisenbahn mehreren Tiersendungen nur einen Begleiter bei, so ist er verpflichtet, die Begleitung in jedem Frachtbrief zu vermerken.

(2) Der Absender ist berechtigt, im Frachtbrief zu erklären, daß der Begleiter befugt sein soll, unterwegs oder im Bestimmungsbahnhof notwendig werdende Anweisungen an seiner Stelle zu erteilen. Die Eisenbahn ist zur Ausführung einer Anweisung des Begleiters nur verpflichtet, wenn er seine Anweisung in den Frachtbrief eingetragen und mit seiner Unterschrift bestätigt hat; zur Ausführung einer Anweisung des Begleiters, durch welche die Person des Empfängers oder der Bestimmungsbahnhof geändert werden soll, ist die Eisenbahn nur dann verpflichtet, wenn der Begleiter das Frachtbriefdoppel vorlegt und darin die Anweisung eingetragen und unterschrieben hat. Ist das Verfügungrecht des Absenders erloschen, so ist die Eisenbahn zur Ausführung einer Anweisung des Begleiters nur verpflichtet, wenn der Empfänger seine Zustimmung hiezu erteilt hat.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Begleiter auf Verlangen einen Platz im Gepäckwagen, Dienstwagen oder in einem Personenwagen anzzuweisen, wenn solche Wagen im Zuge mitgeführt werden.

### § 129. Beförderungsweg. Unterwegsmaßnahmen

(1) Der Absender ist berechtigt, den Beförderungsweg im Frachtbrief durch Bezeichnung der Bahnhöfe, in welchen die Wartung der Tiere vorzunehmen ist, vorzuschreiben.

(2) Werden Tiere unterwegs verletzt oder krank, so ist die Eisenbahn berechtigt, ein tierärztliches Gutachten darüber einzuholen, ob die Tiere weiterbefördert werden können oder ob sie in Pflege gegeben oder ohne Verzug getötet werden müssen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Absender, sofern der Begleiter zum Erteilen von Anweisungen nicht befugt ist, oder, sofern das Verfügungrecht des Absenders erloschen ist, den Empfänger von der Verletzung, der Erkrankung, der Tötung oder dem Verenden eines Tieres oder davon, daß ein Tier in Pflege gegeben worden ist, ohne Verzug zu verständigen und erforderlichenfalls um Anweisung zu ersuchen. Erteilt der Absender, der hiezu befugte Begleiter oder der Empfänger nicht innerhalb angemessener Frist eine Anweisung oder kann die Anweisung wegen Dringlichkeit der Maßnahmen nicht abgewartet werden, so ist die Eisenbahn verpflichtet, so zu handeln, wie es ihr für den Berechtigten am vorteilhaftesten erscheint, und ihn von den getroffenen

nen Maßnahmen zu verständigen. Die Eisenbahn ist berechtigt, die Kosten für das Gutachten, die Verpflegung und die Tötung der Tiere sowie sonstige ihr erwachsene Kosten einzuheben.

### § 130. Lieferfrist

(1) Sofern die Eisenbahn im Tarif nicht kürzere Fristen vorsieht, gelten für unverpackt zur Beförderung als Frachtgut aufgegebene Tiere die im § 83 angeführten Lieferfristen, gekürzt um die Hälfte der Abfertigungsfrist.

(2) Die Lieferfrist ruht außer in den Fällen des § 83 Abs. 8 auch für die Dauer der Wartung der Tiere und für die Dauer eines im Falle des § 129 Abs. 2 verursachten Aufenthaltes.

### § 131. Ablieferung

(1) Der Empfänger ist verpflichtet, das Ausladen der Tiere zu besorgen; die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Ausnahmen zuzulassen.

(2) Nimmt der Empfänger die Tiere nicht innerhalb der Abnahmefrist ab, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Tiere auf Gefahr und Kosten des Berechtigten bei einem Dritten zu hinterstellen; sie ist hiebei berechtigt, vom Empfänger auszuladende Tiere gegen Einhebung einer Nebengebühr auf Gefahr des Berechtigten auszuladen.

## E. Sonderbestimmungen

### § 132. Allgemeine Bestimmung

Soweit in diesem Unterabschnitt nichts anderes bestimmt ist, gelten für die Beförderung von Gütern gemäß den Bestimmungen dieses Unterabschnittes die Bestimmungen der Unterabschnitte A und B über die Beförderung von Gütern als Frachtgut und als Expreßgut sowie die Bestimmungen der Unterabschnitte C und D über die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren sinngemäß.

### § 133. Unbesetzte Bahnhöfe

Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Beförderung von Gütern von und nach unbesetzten Bahnhöfen besondere Beförderungsbedingungen festzusetzen, die von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes abweichen können.

### § 134. Vereinfachter Expreßstückgutverkehr

Die Eisenbahn ist berechtigt, zur vereinfachten Abwicklung des Expreßstückgutverkehrs besondere Beförderungsbedingungen festzusetzen, die von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes abweichen können.

### § 135. Sammelwagen. Verteilerwagen

Die Eisenbahn ist berechtigt, besondere Beförderungsbedingungen festzusetzen, welche das Zuladen von Gütern in einen Wagen (Sammelwagen) unterwegs oder das Ausladen von Gütern aus einem Wagen (Verteilerwagen) unterwegs, jeweils im Rahmen desselben Frachtvertrages, regeln; diese Beförderungsbedingungen können von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes abweichen.

## VI. Verhältnis der Eisenbahnen untereinander

### § 136. Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander

(1) Jede Eisenbahn ist verpflichtet, den übrigen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen die ihnen aus dem Beförderungsvertrag gebührenden Beträge zu zahlen, die sie gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, der zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen oder des Tarifes eingehoben hat oder hätte einheben sollen. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die Art und Weise der Zahlung durch Vereinbarung zu regeln.

(2) Die Übergabe des Reisegepäcks oder des Gutes von einer Eisenbahn an die folgende begründet für die übergebende Eisenbahn das Recht, die nachfolgende Eisenbahn mit den sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Beträgen zu belasten.

(3) Mit der Übergabe des Reisegepäcks oder des Gutes überträgt die übergebende Eisenbahn die Forderungen und das Pfandrecht auf die nachfolgende Eisenbahn. Die Bestimmungsbahn ist verpflichtet, erforderlichenfalls das der Eisenbahn zustehende Pfandrecht an dem Reisegepäck oder an dem Gute geltend zu machen.

(4) Im Falle eines Beförderungshindernisses, das durch Umleitung behoben worden ist, bleibt es den Eisenbahnen überlassen, gegeneinander Rückgriff zu nehmen.

(5) Hat auf Grund der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes eine der beteiligten Eisenbahnen Entschädigung geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen die Eisenbahn zu, welche den Schaden verursacht hat. Kann diese nicht ermittelt werden, so haben die beteiligten Eisenbahnen den Schaden nach dem Verhältnis der Tarifkilometer, mit denen sie an der Beförderung beteiligt sind, gemeinsam zu tragen, sofern nicht nachgewiesen wird, daß der Schaden nicht auf ihren Strecken entstanden ist. Die Eisenbahnen sind berechtigt, über den Rückgriff im allgemeinen oder in besonderen Fällen von den Bestimmungen dieses Absatzes abweichende Vereinbarungen zu treffen.

## VII. Schlußbestimmungen

### § 137. Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften

(1) Der Siebente Abschnitt des Dritten Buches des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897 erhält nachstehende Fassung:

#### „SIEBENTER ABSCHNITT

#### Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen

§ 453. Für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen gelten die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nur insoweit, als die Eisenbahn-Verkehrsordnung, BGBl. Nr. , keine besonderen Bestimmungen enthält.“

(2) Für die Angelegenheiten der Eisenbahnauflaufsicht auf den durch dieses Bundesgesetz geregelten Gebieten gelten die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60; die in den §§ 2, 4, 6, 10, 63, 83, 89 und 90 vorgesehenen Genehmigungsverfahren werden hiervon nicht berührt.

(3) Die Bestimmungen des § 4 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 63/1952, die Bestimmungen des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaf-

pflichtgesetzes, BGBl. Nr. 48/1959, und des Atomhaftpflichtgesetzes, BGBl. Nr. 117/1964, werden durch die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht berührt.

### § 138. Inkrafttreten

(1) Dieses Bundesgesetz tritt am in Kraft.

(2) Verordnungen zu diesem Bundesgesetz können von dem der Kundmachung dieses Bundesgesetzes folgenden Tage an erlassen werden und treten frühestens zugleich mit diesem Bundesgesetz in Kraft.

(3) Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes treten die Eisenbahn-Verkehrsordnung, BGBl. Nr. 213/1954, und die hiezu erlassenen Verordnungen außer Kraft.

### § 139. Vollziehung

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist, soweit in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen betraut; in zivilrechtlichen Belangen ist das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Justiz zu pflegen.

## Erläuternde Bemerkungen

Für die Beförderungsgeschäfte im inländischen Eisenbahnverkehr bildet gegenwärtig das Bundesgesetz vom 6. Juli 1954 über die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern mit der Eisenbahn (Eisenbahn-Verkehrsordnung — EVO), BGBI. Nr. 213/1954, in der Fassung der Bundesgesetze BGBI. Nr. 51/1956 und 141/1957, die Rechtsgrundlage. Die Bestimmungen dieser EVO waren im wesentlichen den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) sowie des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM), beide vom 25. Oktober 1952, angeglichen.

Am 25. Februar 1961 wurden in Bern ein neues Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) und am selben Tage ein neues Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) unterzeichnet. Die beiden Übereinkommen sind in Österreich im BGBI. Nr. 266/1964 und 267/1964 kundgemacht und mit 1. Jänner 1965 in Kraft getreten. Sie enthalten gegenüber den früheren Übereinkommen CIV und CIM eine Vielzahl materieller und formeller Änderungen, die aus Gründen der Übersichtlichkeit und Zweckmäßigkeit nicht in Form von Korrekturen der früheren Übereinkommen, sondern im Rahmen gänzlich neuer Übereinkommen vorgenommen wurden.

Auch die derzeit geltende EVO soll den neuen internationalen Übereinkommen CIV und CIM angeglichen werden. Bei der Ausarbeitung des vorliegenden Entwurfes wurde daher der Grundsatz befolgt, seine Bestimmungen, soweit es die österreichischen Rechtsverhältnisse zulassen, mit den Bestimmungen der neuen internationalen Übereinkommen CIV und CIM in Einklang zu bringen; dadurch sollen die sowohl die Eisenbahnen als auch die Bahnbenutzer belastenden rechtlichen Verschiedenheiten bei den Eisenbahnbeförderungen weitgehend ausgeschaltet werden. Diese Rechtsangleichung soll auch eine gegenseitige Benützung der Spruchpraxis der Gerichte und der wissenschaftlichen Literatur über das Eisenbahnbeförderungsrecht ermöglichen.

Die Revision soll ferner zum Anlaß genommen werden, den aus der Entwicklung der Verkehrsverhältnisse gewonnenen praktischen Erfahrungen, den Wünschen der Bahnbenutzer und Eisenbahnen sowie den vorauszusehenden Bedürfnissen Rechnung zu tragen.

In formeller Hinsicht sollen im Rahmen der Revision derzeit lediglich beschreibende Bestimmungen der EVO eine normative Fassung erhalten und deren Abschnitte im Interesse einer Koordinierung der inländischen Transportreglemente der europäischen Staaten wie folgt neu gegliedert werden:

- I. Allgemeine Bestimmungen
- II. Beförderung von Personen
- III. Beförderung von Reisegepäck
- IV. Gepäckträger. Aufbewahrung von Gepäck
- V. Beförderung von Gütern
  - A. Frachtgut
  - B. Expreßgut
  - C. Leichen
  - D. Lebende Tiere
  - E. Sonderbestimmungen
- VI. Verhältnis der Eisenbahnen untereinander
- VII. Schlußbestimmungen

Diese Umstellung bringt materielle Änderungen nicht mit sich. Die geänderte Anordnung soll zu einer leichteren Verständlichkeit und Übersichtlichkeit der beförderungsrechtlichen Bestimmungen sowohl bei den Eisenbahnbediensteten als auch bei den Bahnbenutzern beitragen.

Im Hinblick auf den Umfang der erforderlichen Änderungen soll die Revision der EVO durch eine gänzliche Neufassung vorgenommen werden.

Zugleich mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes soll der Siebente Abschnitt des Dritten Buches des Handelsgesetzbuches zur Verdeutlichung der subsidiären Geltung des Handelsgesetzbuches dahingehend geändert werden, daß dessen Bestimmungen nur insoweit gelten, als das gegenständliche Bundesgesetz keine besonderen Bestimmungen enthält.

Der vorliegende Entwurf regelt die vertraglichen Beziehungen zwischen der Eisenbahn und ihren Kontrahenten und hat im wesentlichen zivilrechtlichen Charakter.

Im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen wurde der vorliegende Entwurf den in Betracht kommenden Ressortministerien zur Stellungnahme und den Kammern zur gutächtlichen Äußerung übermittelt. Der vorliegende Entwurf wurde in zahlreichen Besprechungen mit den in Betracht kommenden Ressortministerien und den Kammern erörtert, wobei die von diesen Stellen unterbreiteten Änderungs- und Ergänzungsvorschläge, soweit dies mit den dem vorliegenden Entwurf zugrunde gelegten Grundsätzen vereinbar und für die Eisenbahnen tragbar war, im Entwurf berücksichtigt wurden.

Der Entwurf wurde auch den österreichischen Eisenbahnen zur Stellungnahme übermittelt. Den von den Eisenbahnen zum Entwurf geäußerten Wünschen wurde, soweit dies mit Rücksicht auf das gesteckte Ziel der Angleichung des inländischen Eisenbahnbeförderungsrechtes an die internationales Übereinkommen CIV und CIM möglich war und für die Bahnbenutzer tragbar erschien, entsprochen.

Im folgenden wird angegeben, ob und inwie weit im Entwurf gegenüber der geltenden EVO Abweichungen enthalten sind, die, soweit erforderlich, näher erläutert werden:

Die Überschrift des Entwurfes soll unter Bedachtnahme darauf, daß die Beförderung von Expressgut, Leichen und lebenden Tieren lediglich eine besondere Art der Güterbeförderung darstellt, entsprechend kürzer gefaßt, der bisher verwendete Kurztitel „Eisenbahn-Verkehrsordnung — EVO“ weiterhin beibehalten werden.

#### Zu § 1:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen, welche den Geltungsbereich zum Inhalt haben, entsprechen denen des § 1 der geltenden EVO. Auf Grund des Abs. 1 gilt die EVO nicht auf Straßenbahnen und Seilbahnen; gemäß dem Eisenbahngesetz 1957 fallen unter den Begriff „Straßenbahnen“ auch die Oberleitungs-Omnibusbetriebe und unter den Begriff „Seilbahnen“ die Haupt- und die Kleinseilbahnen.

#### Zu § 2:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen sollen gegenüber § 2 der geltenden EVO eine normative Fassung erhalten und die Rechte und Pflichten der Eisenbahn eindeutiger festlegen.

#### Zu § 3:

Die Bestimmungen des § 3 der geltenden EVO sollen aus Gründen der Systematik und zur besseren Übersicht in zwei Paragraphen geteilt werden. Im § 3 sind die Bestimmungen über die

Beförderungspflicht der Eisenbahn und die hierzu vorgesehenen Ausnahmen, im folgenden § 4 die Bestimmungen über Beförderungsmittel enthalten. Die Bestimmung des § 3 Abs. 1 entspricht der des § 3 Abs. 1 der geltenden EVO mit der Maßgabe, daß die neu gefaßte lit. a den Normadressaten eindeutig beschreibt und überdies klarstellt, daß nicht nur die Beförderungsbedingungen gemäß § 2 Abs. 1, sondern insbesondere auch die Abweichungen gemäß § 2 Abs. 2, die sonstigen Tarifbestimmungen, die Aushänge und die Fahrpläne vom Bahnbenutzer zu beachten sind. Als Abs. 2 und 3 sollen die Bestimmungen des § 65 Abs. 1 der geltenden EVO aufgenommen werden, da diese wesentliche Ausnahmen von der Beförderungspflicht enthalten. Gemäß der vorgesehenen Neufassung hat der in der geltenden EVO enthaltene Begriff „zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes“ eine nähere Ausführung erfahren. Eine Erweiterung gegenüber den geltenden Bestimmungen ist dahingehend vorgesehen, daß in Anlehnung an Artikel 3 § 2 der CIV auch die Beförderung von Personen und die Annahme oder die Beförderung von Reisegepäck vorübergehend ganz oder teilweise gesperrt werden können. Nicht mehr vorgesehen ist die Bestimmung des § 65 Abs. 1, letzter Satz, der geltenden EVO, welche die Eisenbahn berechtigt, Güter, die infolge einer Sperrmaßnahme nicht befördert werden können, zurückzuweisen; demnach wäre die Eisenbahn nach Maßgabe des § 65 zum vorläufigen Verwahren auch in diesen Fällen verpflichtet. Eine weitere Änderung gegenüber der geltenden Regelung ergibt sich aus dem neuen Abs. 4, der Sperrmaßnahmen aus zwingenden Gründen des öffentlichen Wohles nunmehr dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmen vorbehält. Die Bestimmungen der Abs. 5 und 6 gleichen inhaltlich den im Artikel 5 §§ 2 und 3 der CIM vorgesehenen Regelungen; diese Ausnahmen von der Beförderungspflicht ergeben sich derzeit aus den §§ 56 Abs. 1 und 66 der EVO.

#### Zu § 4:

Abs. 1 entspricht inhaltlich § 3, zweiter Satz, der geltenden EVO; die den gleichen Aussagegehalt aufweisenden Bestimmungen der §§ 13 und 55 Abs. 2 der geltenden EVO wurden als überflüssige Wiederholungen in den vorliegenden Entwurf nicht mehr aufgenommen. Die Bestimmung des § 3 Abs. 2, erster Satz, der geltenden EVO wurde im Hinblick auf den lediglich beschreibenden Inhalt dieser Bestimmung gleichfalls nicht mehr aufgenommen. Neu ist die im Abs. 2 vorgesehene Regelung, wonach die Eisenbahn berechtigt sein soll, für die Benützung von Wagen besonderer Bauart, wie Liege-, Behälter-, Kühl-, Tiefladewagen, die sie nicht verpflichtet ist, zur Verfügung zu halten, im Tarif besondere

Bedingungen festzusetzen. Abs. 3 entspricht materiell § 3 Abs. 3 der geltenden EVO. Die Bestimmung des Abs. 4, welche derzeit im Tarif enthalten ist, wurde aus legistischen Gründen in den Entwurf aufgenommen. Abs. 5 entspricht § 3 Abs. 4 der geltenden EVO mit der Maßgabe, daß der Beförderungsausschluß im Frachtbrief wegen praktischer Bedeutungslosigkeit nicht mehr vorgesehen sein soll.

#### Zu § 5:

Gegenüber § 4 der geltenden EVO soll durch den teilweise neu gefaßten Abs. 1 klargestellt werden, daß in jenen Fällen, in denen das Gesetz von einem Verschulden der Eisenbahn spricht, auch ein Verschulden der Eisenbahnbediensteten und jener Leute, deren sich die Eisenbahn bei Ausführung der Beförderung bedient, erfaßt wird.

#### Zu § 6:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen wurden im Vergleich zu den Bestimmungen des § 6 der geltenden EVO, soweit erforderlich, normativ gefaßt und präziser formuliert. Die teilweise Neufassung des Abs. 1 berücksichtigt, daß sich die öffentlich rechtliche Verpflichtung zur Erstellung von Tarifen aus § 22 Abs. 1 des Eisenbahn gesetzes 1957 ergibt und daß der Begriff „Beförderungsbedingungen“ im Hinblick auf § 2 Abs. 1 des Entwurfes zu eng ausgelegt werden könnte. Die Abs. 2 und 3 entsprechen inhaltlich den Bestimmungen des § 6 Abs. 2 und 3 der geltenden EVO. In den vorliegenden Abs. 4 wurde die im § 6 Abs. 4, zweiter Satz, der geltenden EVO enthaltene Bestimmung, wonach für im Bundesdienst stehende Bedienstete Er mäßigungen des Beförderungspreises oder sonstige Begünstigungen gewährt werden können, im Hinblick darauf, daß sie den heutigen Gegebenheiten nicht mehr entspricht, nicht mehr übernommen. Im Abs. 5 ist abweichend von § 6 Abs. 5 der geltenden EVO vorgesehen, daß Erhöhungen der Beförderungspreise oder Nebengebühren oder Erschwerungen der Beförderungs bedingungen bei Expreßgut analog den für den internationalen Verkehr vorgesehenen Bestim mungen wie bei Frachtgut gleichfalls frühestens mit Ablauf des fünfzehnten Tages nach der Ver öffentlichung in Kraft treten. Die gegenüber § 6 Abs. 5 der geltenden EVO neu aufgenom mene Bestimmung, wonach Berichtigungen offensichtlicher Fehler in den Tarifen bereits mit Ablauf des Tages ihrer Veröffentlichung in Kraft treten sollen, entspricht Artikel 9 § 1 lit. c der CIM beziehungsweise Artikel 24 § 2, zweiter Absatz, der CIV. Die Abs. 6 und 7 entsprechen inhaltlich im wesentlichen § 6 Abs. 6 und 7 der geltenden EVO.

#### Zu § 7:

Diese Bestimmungen wurden im Vergleich zu § 5 der geltenden EVO auf Grund der in der vergangenen Zeit gesammelten Erfahrungen, zur Klarstellung und aus stilistischen Gründen teilweise neu gefaßt. Aus der Bestimmung des Abs. 2, zweiter Satz, geht eindeutiger als nach der geltenden Regelung hervor, daß die Eisenbahn zum Verwahren von Fundgegenständen für die Dauer von drei Jahren verpflichtet ist, woraus sich ergibt, daß dem Finder ein Anspruch auf Ausfolgung eines bei der Eisenbahn abgegebenen Fundgegenstandes zur Benützung nicht zusteht. Durch die teilweise Neufassung des Abs. 2, dritter Satz, soll eine Klarstellung bezüglich des Eigentumserwerbes getroffen werden. Gemäß Abs. 2, letzter Satz, soll die Eisenbahn berechtigt sein, beim Ausfolgen des Fundgegen standes auch die ihr durch das Verständigen und Zusenden erwachsenden Kosten einzuhaben. Die Bestimmung des § 5 Abs. 3 der geltenden EVO wurde als entbehrlich in den Entwurf nicht mehr aufgenommen und durch die Bestimmung ersetzt, daß für zurückgelassene Gegenstände die Abs. 1 und 2 sinngemäß gelten; eine materielle Änderung tritt hiedurch nicht ein.

#### Zu § 8:

Die Bestimmungen des § 7 der geltenden EVO sollen aus Gründen der Systematik und zur besseren Übersicht in zwei Paragraphen geteilt werden. Im § 8, dessen Überschrift an die des Artikels 27 der CIV angepaßt wurde, sind die Bestimmungen über die Regelung von Meinungsverschiedenheiten und über die Behandlung von Beschwerden, im § 9 ist die Bestimmung über die im Eisenbahnverkehr geltenden Feiertage enthalten. Die vorliegenden Bestimmungen unterscheiden sich materiell von den geltenden lediglich darin, daß die Eisenbahn nunmehr verpflichtet sein soll, im Tarif zu bestimmen, wer Meinungsverschiedenheiten zu regeln hat.

#### Zu § 9:

Durch die Neufassung gegenüber § 7 Abs. 3 der geltenden EVO soll analog der diesbezüglichen Bestimmung des Wechselgesetzes, BGBl. Nr. 49/1955, ein Bezug auf das Feiertagsruhe gesetz hergestellt werden.

#### Zu § 10:

Die Überschrift dieses Paragraphen wurde an die des Artikels 57 der CIV beziehungsweise CIM angeglichen. Im Vergleich zu § 8 der geltenden EVO soll aus Gründen der Systematik der bisherige Abs. 2 unter teilweiser Neufassung, welche den praktischen Gegebenheiten Rechnung trägt, als Abs. 1 vorgezogen werden; die teilweise Neufassung des zweiten Satzes berücksich-

tigt, daß es sich bei der hier vorgesehenen Erlaubnis ihrer rechtlichen Natur nach nicht um eine Verordnung, sondern um eine Bewilligung, die bescheidmäßig erteilt wird, handelt. Als neuer Abs. 3 soll aus sachlichen Gründen die Bestimmung des § 89 Abs. 4 der geltenden EVO unter Einbeziehung der Entschädigungen bei verspäteter Auslieferung und Überschreitung der Lieferfrist aufgenommen werden.

#### Zu § 11:

Die Überschrift soll dem Inhalt dieses Paragraphen entsprechend erweitert werden. Abs. 1 entspricht im wesentlichen Artikel 14 § 2 der CIV und sieht vor, daß unter anderem auch die Bedingungen für die Benützung bestimmter Züge aus den Fahrplänen ersichtlich sein müssen. Abs. 2 gleicht im wesentlichen § 9 Abs. 2 der geltenden EVO. Die Bestimmungen der Abs. 3 und 4 stimmen im wesentlichen mit denen des § 17 Abs. 1 und des § 12 Abs. 1 der geltenden EVO überein; für ihre Aufnahme in diesen Paragraphen waren Gründe der besseren Systematik maßgebend.

#### Zu § 12:

Im Interesse einer besseren Gliederung wurden die Bestimmungen des § 18 der geltenden EVO in den vorliegenden Entwurf als § 12 aufgenommen und, soweit erforderlich, zur Klarstellung präziser gefaßt. Im Abs. 2 wurde der Zeitpunkt, von dem an die Eisenbahn nicht mehr verpflichtet sein soll, Warteräume offenzuhalten, entsprechend dem üblicherweise als Beginn der Nachtstunden anzusehenden Zeitpunkt mit zwei- und zwanzig Uhr festgesetzt. Die Bestimmung des Abs. 4, letzter Satz, wurde neu aufgenommen. Danach soll die Eisenbahn berechtigt sein, bei Nichtbeachtung des Rauchverbotes im Warterraum einen im Tarif festzusetzenden Betrag einzuhaben, wobei unter dem Begriff „einhaben“ hier und an anderen Stellen des Entwurfes, an denen dieser Begriff verwendet wird, keineswegs ein behördlicher Akt zu verstehen ist. Durch diese unmittelbar wirksame Maßnahme soll dem Rauchverbot mehr Nachdruck als bisher verliehen und erreicht werden, gerade in dieser Hinsicht immer wieder auftretende Unzukämmlichkeiten hintanzuhalten. Derzeit kann gegen Personen, welche das Rauchverbot nicht beachten, auf Grund des Eisenbahngesetzes 1957 nur im Wege der Einleitung eines Verwaltungsstrafverfahrens vorgegangen werden. Diese Regelung hat sich als unzweckmäßig erwiesen, da ein solches Verfahren in der Regel erst nach Wochen durchgeführt wird und somit nicht geeignet ist, die gewünschte unmittelbare Wirkung zu erzielen; es soll daher auf die bis zum Jahre 1954 in der EVO vorgesehene analoge Regelung zurückgegriffen werden.

#### Zu § 13:

Diese Bestimmungen entsprechen im wesentlichen den Bestimmungen des § 19 Abs. 1 der geltenden EVO; für ihre Vorziehung waren Gründe der besseren Gliederung maßgebend. Die Bestimmung des § 19 Abs. 2 der geltenden EVO wurde, da es sich hiebei um eine Verhaltensmaßregel handelt, aus Gründen der Systematik nicht hier, sondern in den das Verhalten der Reisenden behandelnden § 25 aufgenommen.

#### Zu § 14:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen wurden gegenüber denen des § 10 der geltenden EVO zur Klarstellung und aus stilistischen Gründen teilweise neu gefaßt, wobei die Bestimmungen des vorletzten und letzten Satzes des § 10 Abs. 2 der geltenden EVO nicht mehr aufgenommen wurden. Die im § 10 Abs. 2, vorletzter Satz, der geltenden EVO enthaltene Regelung scheint nunmehr in den die Erstattungsfälle zusammenfassenden §§ 29 und 42 auf. § 10 Abs. 2, letzter Satz, der geltenden EVO stellt einen im Gesetz entbehrlichen Hinweis dar. Die Bestimmung des Abs. 3 wurde im Interesse einer klaren Diktion dahingehend präzisiert, daß die Eisenbahn, falls sie für die Beförderung des Kranken einen eigenen Wagen oder ein eigenes Abteil zur Verfügung stellt, berechtigt ist, hiefür außer dem Fahrpreis eine Nebengebühr einzuhaben.

#### Zu § 15:

Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 entsprechen denen des § 11 Abs. 1 der geltenden EVO; ihre Teilung in drei Absätze erfolgte der besseren Systematik wegen. Abs. 4 wurde gegenüber § 11 Abs. 2 der geltenden EVO unter Angleichung an Artikel 5 § 2 der CIV teilweise neu gefaßt; durch die in den ersten Satz neu aufgenommene Bestimmung „sie ist berechtigt, erforderlichenfalls Ausnahmen vorzusehen“ soll es der Eisenbahn möglich sein, bei Ausgestaltung der Fahrkarten besser Rechnung tragen zu können. Die Bestimmungen der Abs. 5 bis 7 stimmen im wesentlichen mit denen des § 11 Abs. 3 bis 5 der geltenden EVO überein; neu ist die Bestimmung des Abs. 7, letzter Satz, welche den Vorverkauf von Fahrausweisen zum Inhalt hat. Die Bestimmung des Abs. 8, welche derzeit im Tarif enthalten ist, wurde aus logistischen Gründen in den Entwurf aufgenommen. Durch die Bestimmung des Abs. 9 soll eine derzeit im Gesetz bestehende Lücke geschlossen und der Eisenbahn ermöglicht werden, die Gewährung von Fahrpreisermäßigungen, für die auf Grund des Tarifes die Vorlage von Bescheinigungen Voraussetzung ist, erforderlichenfalls von der Einsichtnahme in die bezughabenden Unterlagen abhängig zu machen und die Fahrpreisermäßigung zu entziehen, wenn

die Einsichtnahme verweigert wird. § 11 Abs. 6 der geltenden EVO wurde im Hinblick auf die zusammenfassende Regelung der Erstattung und Nachzahlung im § 29 in den vorliegenden § 15 nicht übernommen.

**Zu § 16:**

Die Bestimmung des Abs. 1 wurde neu aufgenommen und enthält die in der geltenden EVO fehlende ausdrückliche Verpflichtung des Reisenden, für die Beförderung den im Tarif festgesetzten Fahrpreis zu zahlen. Abs. 2 unterscheidet sich von § 12 Abs. 2 der geltenden EVO dahingehend, daß die Altersgrenze, bis zu der Kinder zum halben gewöhnlichen Fahrpreis befördert werden, im Hinblick auf die Einführung des neunten Schuljahres vom vollendeten vierzehnten auf das vollendete fünfzehnte Lebensjahr hinaufgesetzt wurde. § 12 Abs. 1 der geltenden EVO scheint im Entwurf als § 11 Abs. 4 auf. Die Bestimmung des § 12 Abs. 3 der geltenden EVO wurde im Hinblick auf die Bestimmung des § 6 Abs. 2, zweiter Satz, des Entwurfes als entbehrliche Wiederholung nicht mehr aufgenommen.

**Zu § 17:**

Diese Bestimmung weicht inhaltlich von der des § 14 Abs. 1 der geltenden EVO lediglich insoweit ab, als sie auch die Bestellung von Liegeplätzen berücksichtigt. Die im § 14 Abs. 2 der geltenden EVO enthaltene Regelung betreffend platz- und zulassungskartenpflichtige Züge wurde im Interesse der besseren Übersicht als § 18 gesondert aufgenommen.

**Zu § 18:**

Durch die teilweise Neufassung des Abs. 1 gegenüber § 14 Abs. 2 der geltenden EVO soll eindeutig zum Ausdruck gebracht werden, daß platz- und zulassungskartenpflichtige Züge nur in Verbindung mit einem gültigen Fahrausweis benutzt werden dürfen. Die Bestimmung des Abs. 2 wurde neu aufgenommen und soll der Eisenbahn die Möglichkeit geben, bei Nichtbeachtung der Platz- und Zulassungskartenpflicht einen im Tarif festzusetzenden Betrag einzuhaben.

**Zu § 19:**

Abs. 1 und 2 entsprechen im wesentlichen § 15 Abs. 1 und 2 der geltenden EVO. Neu sind die im Abs. 2, letzter Satz, sowie im Abs. 3 vorgesehenen Regelungen. Diese haben sich als notwendig erwiesen, da immer wieder Auseinandersetzungen unter den Reisenden entstehen, wenn einzelne Reisende mehr Plätze belegen, als sie Fahrausweise besitzen, oder Personen ohne gültige Fahrausweise Plätze belegen, die somit

Reisenden mit gültigen Fahrausweisen nicht zur Verfügung stehen. Durch die vorgesehenen Maßnahmen soll die Eisenbahn in die Lage versetzt werden, Mißstände in unmittelbar wirksamer Weise abzustellen. Im übrigen gilt dieselbe Begründung wie zu § 12 Abs. 4 des Entwurfes. Die die Erstattung regelnden Bestimmungen des § 15 Abs. 3, 4 und 6 der geltenden EVO wurden der besseren Übersicht wegen in die die Erstattung zusammenfassend behandelnden §§ 29 und 42 aufgenommen. Die Bestimmung des § 15 Abs. 5 der geltenden EVO ist in den Abs. 3 und 4 enthalten. § 15 Abs. 7 der geltenden EVO scheint aus Gründen der Systematik gesondert als § 20 auf; damit soll der Unterschied zwischen den Bestimmungen des Abs. 4 und denen des § 20 hinsichtlich des Einnehmens eines Platzes in der höheren Wagenklasse besser zum Ausdruck gebracht werden. Während Abs. 4 den Fall regelt, daß ein Reisender, dem infolge Platzmangels in der seinem Fahrausweis entsprechenden Wagenklasse kein Platz zur Verfügung steht, über sein Verlangen vom Schaffner ohne Aufzahlung in die höhere Wagenklasse eingewiesen werden kann, hat § 20 den Übergang in die höhere Wagenklasse gegen Aufzahlung zum Inhalt.

**Zu § 20:**

In Erweiterung der Bestimmung des § 15 Abs. 7 der geltenden EVO soll die vorliegende Bestimmung auch für den Übergang in einen Zug höherer Gattung gelten.

**Zu § 21:**

Die Überschrift wurde gegenüber der des § 16 der geltenden EVO auf eine einfachere Formel gebracht. Die Bestimmungen des Abs. 1 entsprechen im wesentlichen den Bestimmungen des § 16 Abs. 1 und 6 der geltenden EVO, die aus sachlichen Gründen in einen Absatz zusammengefaßt wurden. Die Bestimmungen des § 16 Abs. 2 der geltenden EVO wurden zum besseren Verständnis und zur besseren Übersicht in die vorliegenden Abs. 2 bis 4 gegliedert und teilweise neu gefaßt. Gemäß Abs. 2 ist ein Reisender, der einen gültigen Fahrausweis nicht hat, verpflichtet, dies dem mit der Prüfung der Fahrausweise betrauten Eisenbahnbediensteten unaufgefordert mitzuteilen. Ohne gültigen Fahrausweis ist ein Reisender, der überhaupt keinen Fahrausweis hat oder zum Beispiel nur einen solchen, der für den betreffenden Tag oder Zug, die betreffende Wagenklasse oder Strecke nicht gilt oder dessen Inhalt unbefugt geändert, unleserlich oder unkenntlich gemacht worden ist. Im Abs. 3 ist unter Bedachtnahme auf den Grundsatz der gleichen Behandlung der Reisenden abweichend von der im § 16 Abs. 2 der geltenden EVO enthaltenen Regelung vorgesehen, daß die Eisenbahn berechtigt sein soll, von

## 336 der Beilagen

55

Reisenden, welche die Fahrt unberechtigterweise ohne gültigen Fahrausweis antreten, ohne Rücksicht auf die Höhe des Fahrpreises einen im Tarif für diesen Fall festzusetzenden einheitlichen Betrag einzuheben. Gemäß Abs. 4 soll gegenüber § 16 Abs. 2 der geltenden EVO der Fahrtantrittsbahnhof nicht mehr nachgewiesen, sondern lediglich glaubhaft angegeben werden müssen. Die im § 16 Abs. 2 der geltenden EVO enthaltene Bestimmung, wonach bei unterlassener Mitteilung die Anwendung allenfalls bestehender Strafvorschriften durch die Regelung der EVO nicht gehindert wird, wurde nicht mehr aufgenommen, da im Rahmen dieser Bestimmungen nur die zivilrechtlichen Beziehungen zwischen den Vertragspartnern geregelt werden sollen. Trotz Wegfalles dieses Vorbehaltet bleibt selbstverständlich die Anwendung bestehender Strafvorschriften neben den Bestimmungen der EVO auch weiterhin unbenommen. Die Bestimmungen der Abs. 5 bis 7 entsprechen inhaltlich denen des § 16 Abs. 3, 5 und 7 der geltenden EVO. Gemäß Abs. 7 soll die Eisenbahn, um Unzukämmlichkeiten in Bahnhöfen mit Bahnsteigsperrre hintanzuhalten, berechtigt sein, von Personen, die unberechtigt abgesperrte Teile des Bahnhofes betreten, einen im Tarif festzusetzenden Betrag einzuheben. Die Bestimmung des § 16 Abs. 4 der geltenden EVO wurde als entbehrlich nicht mehr aufgenommen; der Eisenbahn bleibt es unbenommen, aus Billigkeit von der Einhebung der in den Abs. 3 und 4 vorgesehenen Beträge abzusehen.

**Zu § 22:**

Dieser Paragraph enthält die aus stilistischen Gründen teilweise neu gefassten Bestimmungen des § 17 Abs. 2 und 3 der geltenden EVO. § 17 Abs. 1 der geltenden EVO wurde in den vorliegenden Entwurf als § 11 Abs. 3 aufgenommen.

**Zu § 23:**

Die Bestimmung des Abs. 1 gleicht der des § 20 Abs. 1 der geltenden EVO. Im Abs. 2 ist ergänzend zu § 20 Abs. 2 der geltenden EVO bestimmt, daß der Unterschiedsbetrag auch bei Benützung eines Zuges höherer Gattung zu zahlen ist. Hingegen wurde die im § 20 Abs. 2 der geltenden EVO enthaltene Regelung betreffend die Erstattung im Hinblick auf die zusammenfassende Regelung des § 29 in den vorliegenden Paragraphen nicht aufgenommen. Die Bestimmung des § 20 Abs. 3 der geltenden EVO enthält einen im Gesetz entbehrlichen Hinweis und wurde daher nicht übernommen.

**Zu § 24:**

Die Bestimmungen dieses Paragraphen entsprechen im wesentlichen denen des § 24 der gel-

tenden EVO mit folgenden Abweichungen: Die Bestimmungen des Abs. 2 sollen nicht nur bei Ausfall eines Anschlußzuges, sondern auch bei Unterwegsausfall eines Zuges gelten. Die Erstattung in den Fällen des Abs. 2 lit. a und b ist nicht mehr im Rahmen dieser Bestimmungen, sondern in den die Erstattungsfälle zusammenfassenden §§ 29 und 42 geregelt. Im Abs. 3 wurde das Gültigschreiben von Fahrausweisen auch für Züge höherer Gattung vorgesehen. Gemäß Abs. 5 ist auch der Ausfall von Zügen von der Eisenbahn bekanntzumachen. Die Bestimmung des § 24 Abs. 4 der geltenden EVO wurde als entbehrlich nicht mehr aufgenommen; die Festsetzung weiterer Erleichterungen bleibt der Eisenbahn unbenommen.

**Zu § 25:**

Dieser Paragraph enthält eine Zusammenfassung der das Verhalten der Reisenden regelnden Bestimmungen und geht über den Rahmen der Bestimmungen des § 21 der geltenden EVO hinaus; dementsprechend wurde auch die Überschrift geändert. Abs. 1 enthält die Bestimmung des § 19 Abs. 2 der geltenden EVO, die dahingehend ergänzt wurde, daß die Eisenbahn berechtigt sein soll, bei Nichtbeachtung des Rauchverbotes einen im Tarif festzusetzenden Betrag einzuheben. Diese Maßnahme erweist sich als notwendig, um dem Rauchverbot mehr Nachdruck als bisher zu verleihen; im übrigen gilt dieselbe Begründung wie zu § 12 Abs. 4 des Entwurfes. Die Abs. 2 und 3 wurden neu aufgenommen. Im Falle des Abs. 2 soll dem Wunsche vieler Reisender Rechnung getragen und dem Beispiel verschiedener europäischer Staaten gefolgt werden, die gleichfalls das Betreiben von Rundfunk- und Fernsehempfangsgeräten, Geräten zum Abspielen von Tonbändern, Tondrähten, Schallplatten oder dergleichen als unzulässig erklärt haben. Die Eisenbahn soll jedoch berechtigt sein, im Tarif Ausnahmen zuzulassen; dies wird insbesondere bei Geräten der Fall sein, die für Mitreisende unhörbar betrieben werden. Um dem vorgesehenen Verbot Nachdruck zu verleihen, soll der Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, bei Nichtbeachtung einen im Tarif festzusetzenden Betrag einzuheben. Durch die Regelung des Abs. 3 soll im Interesse sowohl der Eisenbahn als auch der Reisenden dem Betätigen der Notbremse ohne zwingenden Grund in unmittelbar wirksamer Weise Einhalt geboten werden. Die Bestimmungen der Abs. 4 und 5 entsprechen im wesentlichen denen des § 21 Abs. 1 und 2 der geltenden EVO. Die im § 21 Abs. 2 der geltenden EVO enthaltene Bestimmung, wonach die Anwendung allenfalls bestehender Strafvorschriften durch die Regelung der EVO nicht gehindert wird, wurde nicht mehr aufgenommen, da sich deren Anwendbarkeit von selbst ergibt.

**Zu § 26:**

Die Bestimmungen dieses Paragraphen wurden der Systematik und dem Inhalt des Artikels 13 der CIV angeglichen. Abs. 1 wurde unter Angleichung an Artikel 13 § 1 der CIV teilweise neu gefaßt, entspricht aber im wesentlichen § 22 Abs. 1 der geltenden EVO. Die Bestimmung des Abs. 2 ist neu; sie wurde aus Artikel 13 § 1 der CIV übernommen. Durch die Bestimmungen des Abs. 3, welche denen des Artikels 13 § 2 der CIV entsprechen, wird der Kreis der als Handgepäck nicht zugelassenen Gegenstände genau umschrieben; teilweise entsprechen diese Bestimmungen denen des § 22 Abs. 2, 5 und 7 der geltenden EVO. Gemäß Abs. 3 lit. b dürfen abweichend von § 22 Abs. 2 der geltenden EVO nicht nur solche Gegenstände in Personenwagen nicht mitgenommen werden, die geeignet sind, Schäden an den Wagen zu verursachen, sondern etwa auch solche, die geeignet sind, Schäden an dem Handgepäck der Mitreisenden zu verursachen. Die Bestimmungen des Abs. 4 wurden gegenüber den Bestimmungen des § 22 Abs. 3 der geltenden EVO neu gefaßt. Durch die Formulierung „unter Vorbehalt der Einhebung der Kosten im Bestimmungsbahnhof“ wurde eindeutig zum Ausdruck gebracht, daß Handgepäck mit der Verbringung in den Gepäckwagen oder in das Gepäckabteil die rechtliche Qualifikation als Reisegepäck erhält; die Regelung der Fälle, in denen die Einhebung der Kosten im Bestimmungsbahnhof nicht möglich ist, zum Beispiel weil dieser Bahnhof unbesetzt ist, soll dem Tarif vorbehalten werden. Eine weitere Änderung wurde dahingehend vorgenommen, daß der Fahrtantrittsbahnhof nicht mehr nachzuweisen, sondern lediglich glaubhaft anzugeben ist. Unter Bedachtnahme auf den Grundsatz der gleichen Behandlung der Reisenden ist abweichend von der im § 22 Abs. 3 der geltenden EVO enthaltenen Regelung vorgesehen, daß die Eisenbahn berechtigt sein soll, für in den Gepäckwagen oder in das Gepäckabteil verbrachtes Handgepäck ohne Rücksicht auf die Höhe der Gepäckfracht einen im Tarif festzusetzenden einheitlichen Betrag einzuhaben. Der im § 22 Abs. 3 der geltenden EVO als letzter Satz enthaltene Hinweis wurde im Hinblick darauf, daß im gegenständlichen Falle eine sofortige Zahlung nicht geleistet wird, sondern die Kosten erst im Bestimmungsbahnhof eingehoben werden, und im Hinblick auf die eindeutige Regelung des § 14 Abs. 1 nicht übernommen. Die Bestimmungen des Abs. 5 wurden gegenüber § 22 Abs. 6 der geltenden EVO in Angleichung an Artikel 13 § 4 der CIV und unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten neu gefaßt. Die Bestimmungen des Abs. 6 entsprechen denen des § 22 Abs. 5 der geltenden EVO mit der Maßgabe, daß die

Eisenbahn, um den Ordnungsvorschriften über die Mitnahme von Gegenständen in Personenwagen Nachdruck zu verleihen, berechtigt sein soll, bei Mitnahme von Handgepäck entgegen den Bestimmungen des Abs. 3 lit. a einen im Tarif festzusetzenden Betrag einzuhaben. Die Bestimmungen des Abs. 7 entsprechen denen des § 22 Abs. 4 der geltenden EVO, die durch die Bestimmung des Artikels 13 § 5, erster Absatz, der CIV ergänzt wurden, wonach der Reisende von der Beaufsichtigungspflicht über sein Handgepäck dann entbunden sein soll, wenn er dieses im Gepäckabteil eines Wagens besonderer Bauart gemäß Abs. 2 untergebracht hat und deshalb diese Aufsicht nicht ausüben kann. Für Schäden an einem solcherart untergebrachten Handgepäck haftet die Eisenbahn nach den allgemeinen Haftungsbestimmungen. Die im § 22 Abs. 4 der geltenden EVO vorgesehene Bestimmung, wonach die Eisenbahn auch nach den gesetzlichen Bestimmungen über die Haftpflicht dann haftet, wenn die Beschädigung beim Betrieb der Eisenbahn erfolgt, wurde im Hinblick auf den im § 137 Abs. 3 des Entwurfes enthaltenen Vorbehalt bezüglich des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes 1959, BGBL. Nr. 48, hier nicht mehr aufgenommen. Im Abs. 8 ist die Haftung des Reisenden für Schäden, die durch von ihm als Handgepäck mitgeführte Gegenstände der Eisenbahn oder einem Dritten zugefügt werden, geregelt; die Bestimmung des Abs. 8, erster Satz, entspricht der des § 22 Abs. 5, letzter Satz, der geltenden EVO, die Bestimmung des Abs. 8, zweiter Satz, der des Artikels 13 § 5, zweiter Absatz, der CIV. § 22 Abs. 8 der geltenden EVO scheint in Anlehnung an die Systematik der CIV gesondert im § 28 des Entwurfes auf.

**Zu § 27:**

Die Bestimmung des Abs. 1 wurde gegenüber der des § 23 Abs. 1 der geltenden EVO auf stilistischen Gründen unter Anpassung an die praktischen Gegebenheiten neu gefaßt; die in der geltenden EVO enthaltene Regelung bezüglich Wagen oder Abteile für Reisende mit Hunden sowie hinsichtlich des Einbringens, Hinausbrinbens und des Umladens der Hunde in Übergangsbahnhöfen konnte infolge Bedeutungslosigkeit unberücksichtigt bleiben. Die Abs. 2 und 3 enthalten die Bestimmungen des § 23 Abs. 2 der geltenden EVO; für ihre Teilung in zwei Absätze waren Gründe der besseren Systematik maßgebend. Abs. 2 wurde gegenüber der derzeitigen Regelung präziser gefaßt. Im Abs. 3 wird entsprechend der Terminologie des § 4 Abs. 2 dieses Entwurfes der Begriff „Wagen besonderer Bauart“ verwendet, der auch die bisher nicht berücksichtigten Liegewagen einschließt. Abs. 4 entspricht im wesentlichen § 23 Abs. 4 der geltenden EVO; die Bestimmungen über das

Prüfen der Fahrausweise (§ 21), das Versäumen der Abfahrt (§ 23) sowie die Verspätung und den Ausfall von Zügen (§ 24) gelten sinngemäß, die Erstattung des Beförderungspreises regelt § 29 Abs. 13. Die Bestimmung des Abs. 5, erster Satz, entspricht der des § 23 Abs. 3, erster Satz, der geltenden EVO. Gemäß Abs. 5, zweiter Satz, gelten die Haftungsbestimmungen für Handgepäck sinngemäß auch für in Personenwagen mitgenommene Tiere; im wesentlichen tritt gegenüber der Regelung des § 22 Abs. 5 der geltenden EVO eine Änderung nicht ein. Der im § 22 Abs. 3, zweiter Satz, der geltenden EVO enthaltene Hinweis bezüglich der Befolgung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften konnte im Hinblick auf die Regelung des § 28 des Entwurfes unberücksichtigt bleiben.

#### Zu § 28:

Die Bestimmungen des § 22 Abs. 8 und des § 23 Abs. 3, zweiter Satz, der geltenden EVO wurden hier in Anlehnung an die Systematik der CIV zusammengefaßt und unter Bedachtnahme darauf, daß sich die Verpflichtung des Reisenden zur Befolgung der hier angeführten Rechtsvorschriften aus diesen und nicht aus der EVO ergibt, neu gefaßt.

#### Zu § 29:

Dieser Paragraph enthält eine Zusammenfassung aller auf die Erstattung und Nachzahlung im Rahmen des Personenbeförderungsvertrages Bezug habenden Bestimmungen. Durch diese Zusammenfassung sollen die Auffindung und Handhabung dieser Bestimmungen, die in der geltenden EVO in verschiedenen Paragraphen enthalten sind, wesentlich erleichtert werden. Die Bestimmungen des Abs. 1 entsprechen denen des § 25 Abs. 1 der geltenden EVO, doch wurde der letzte Satz im Hinblick auf § 17 des Entwurfes, welcher die Regelung der Platzsicherung dem Tarif überläßt, nicht mehr aufgenommen. Die Bestimmung des Abs. 2 wurde unter Angleichung an den Wortlaut des Abs. 1 teilweise neu gefaßt; zum Unterschied von der im § 25 Abs. 2 der geltenden EVO vorgesehenen Regelung hat der Reisende analog Abs. 1 auch die teilweise Nichtbenützung des Fahrausweises glaubhaft zu machen. Im Abs. 3 sind die Sonderfälle der Erstattung in zusammenfassender Darstellung geregelt; materielle Änderungen gegenüber den in der geltenden EVO in verschiedenen Paragraphen enthaltenen diesbezüglichen Bestimmungen ergeben sich hiedurch nicht. Abs. 4 wurde im Vergleich zu § 25 Abs. 4 der geltenden EVO dahingehend ergänzt, daß die Eisenbahn auch bei Fahrausweisen, die nur im Verbindung mit Zulassungskarten gelten, berechtigt sein soll, die Erstattung auszuschließen oder von bestimmten Bedingun-

gen abhängig zu machen; dadurch sollen Mißbräuche ausgeschaltet werden können, durch welche die Eisenbahn infolge Nichtbenützung der in zulassungskartenpflichtigen Zügen zur Verfügung gehaltenen Plätze einen Einnahmenentgang erleidet. Abs. 5 enthält mit Ausnahme der beiden letzten Sätze, insoweit im wesentlichen materiell unverändert, die Bestimmungen des § 11 Abs. 6 der geltenden EVO; hinsichtlich der Geltendmachung und des Erlöschen der Ansprüche gelten die Bestimmungen der Abs. 7 bis 10, die unter anderem abweichend von den Bestimmungen des § 11 Abs. 6 der geltenden EVO eine einheitliche Erlöschenfrist von sechs Monaten vorsehen. Im Abs. 6 wurden die Bestimmungen des § 25 Abs. 3 der geltenden EVO sowie die in verschiedenen Paragraphen der geltenden EVO vorgesehenen Fälle, in welchen die Eisenbahn abzugsfrei erstattet, zusammengefaßt und dahingehend geändert, daß die Eisenbahn im Falle des Abs. 1 dann abzugsfrei erstattet, wenn der Reisende die Fahrt aus Gründen, die bei der Eisenbahn gelegen sind, wie bei Zugausfall, nicht antreten konnte. Gemäß Abs. 8 ist der Anspruch auf Erstattung in Übereinstimmung mit der geübten Praxis und in Angleichung an Artikel 41 § 1 der CIV abweichend von § 25 Abs. 6 der geltenden EVO schriftlich geltend zu machen. Die Bestimmungen der Abs. 7, 9, 11 und 12 wurden unter teilweiser Angleichung an die Bestimmungen der Artikel 41, 42, 43 und 47 der CIV neu aufgenommen. Im Abs. 7 ist die Aktivlegitimation, in den Abs. 8 und 9 die Passivlegitimation, im Abs. 11 die Verjährung und im Abs. 12 die Verzinsung geregelt. Abs. 10 entspricht § 25 Abs. 5 der geltenden EVO. Gemäß Abs. 13 gelten die Bestimmungen dieses Paragraphen für die Erstattung und Nachzahlung des Beförderungspreises für in Personenwagen mitgenommene lebende Tiere sinngemäß.

#### Zu Abschnitt III:

Die Bestimmungen der §§ 30 bis 40 wurden gegenüber den einschlägigen Bestimmungen der geltenden EVO in Angleichung an die Systematik des Kapitels II der CIV neu gegliedert und die Überschriften der einzelnen Paragraphen dementsprechend teilweise neu gefaßt. Für die teilweise Neugliederung der §§ 41 bis 50 waren Gründe der besseren Übersicht maßgebend.

#### Zu § 30:

Die Bestimmung des Abs. 1 wurde unter Angleichung an Artikel 16 § 1 der CIV neu gefaßt, entspricht aber im wesentlichen der Bestimmung des § 26 Abs. 1 der geltenden EVO; neu ist, daß die angeführten Verpackungen auch ohne darin untergebrachte Gegenstände zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen sind. Durch die neu aufgenommene Bestimmung des Abs. 2 soll die im

§ 26 Abs. 2 der geltenden EVO enthaltene starre Regelung ersetzt und der Eisenbahn eine flexiblere Gestaltung der Bestimmungen über die Zulassung von unverpackten Gegenständen zur Beförderung als Reisegepäck im Tarif ermöglicht werden. Abs. 3 entspricht § 26 Abs. 3 der geltenden EVO mit der Maßgabe, daß die Berechtigung der Eisenbahn, für bestimmte Gegenstände Einheitsgewichte festzusetzen, aus Gründen der Systematik nicht hier, sondern in den § 34 Abs. 6 aufgenommen wurde. Die Bestimmung des Abs. 4 stimmt im wesentlichen mit der des § 26 Abs. 4 der geltenden EVO überein. Eine den Bestimmungen des § 26 Abs. 5 bis 7 der geltenden EVO entsprechende Regelung enthalten die §§ 31 und 32.

#### Zu § 31:

Diese Bestimmung wurde gegenüber § 26 Abs. 5 der geltenden EVO unter teilweiser Angleichung an Artikel 17 der CIV neu gefaßt; sie entspricht inhaltlich im wesentlichen § 26 Abs. 5, erster Satz, der geltenden EVO. Nicht mehr aufgenommen wurde die Bestimmung des § 25 Abs. 5, zweiter Satz, der geltenden EVO, da Filme den Bedingungen der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der geltenden Fassung nicht mehr unterstellt sind. Die Bestimmung des zweiten Halbsatzes in der lit. c ist neu und entspricht im wesentlichen der Bestimmung des Artikels 17, letzter Absatz, der CIV. Danach soll die Eisenbahn in begründeten Fällen berechtigt sein, Stoffe und Gegenstände der Anlage I ausnahmsweise im Tarif zur Beförderung als Reisegepäck zuzulassen; selbstverständlich darf jedoch hiervon die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und -betriebes nicht gefährdet werden. Die Aufnahme der lit. d in diesen Paragraphen ist durch die gegenüber der geltenden EVO geänderte Systematik des Entwurfes erforderlich geworden.

#### Zu § 32:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen wurden unter teilweiser Angleichung an die Bestimmungen des Artikels 18 der CIV neu gefaßt; inhaltlich entsprechen sie im wesentlichen den Bestimmungen des § 26 Abs. 6 und 7 der geltenden EVO. Im Abs. 1 ist analog den Bestimmungen des § 26 Abs. 6 der geltenden EVO die Verantwortlichkeit des Reisenden für die Beachtung der Bestimmungen über die Zulassung von Gegenständen zur Beförderung als Reisegepäck allgemein geregelt, doch wurde ein ausdrücklicher Hinweis darauf, daß die Anwendung allenfalls bestehender Strafvorschriften durch dieses Bundesgesetz nicht gehindert wird, als entbehrlich nicht mehr aufgenommen; dies ändert selbstverständlich nichts daran, daß nach wie vor neben

den Bestimmungen der EVO auch allenfalls bestehende Strafvorschriften angewendet werden können. Abs. 2 wurde gegenüber § 26 Abs. 7 der geltenden EVO unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten neu gefaßt. Gemäß Abs. 3 soll die Eisenbahn analog Artikel 18 § 3 der CIV nunmehr berechtigt sein, für alle Fälle der Nichtbeachtung der Bestimmungen des § 31 Frachtzuschläge einzuheben; durch diese Regelung soll die im § 26 Abs. 6, letzter Satz, der geltenden EVO enthaltene Regelung ersetzt werden.

#### Zu § 33:

Die Bestimmungen des Abs. 1 wurden gegenüber denen des § 27 Abs. 1 der geltenden EVO unter Angleichung an die Bestimmungen des Artikels 19 § 1 der CIV teilweise neu gefaßt; die vorgenommenen Änderungen dienen zur Klärstellung der Beweisverhältnisse. Abs. 2 wurde neu aufgenommen und ersetzt den im § 22 Abs. 1 der geltenden EVO im letzten Satz enthaltenen Hinweis. Abs. 3 sieht in Ergänzung der Bestimmungen des § 27 Abs. 2 der geltenden EVO vor, daß die einzelnen Gepäckstücke an gut sichtbarer Stelle auch mit dem Bestimmungsbahnhof haltbar, deutlich, unauslösbar und in einer Verwechslungen ausschließenden Weise zu kennzeichnen sind; diese Regelung ist auch im Artikel 19 § 2 der CIV enthalten und trägt den praktischen Erfordernissen des Eisenbahnbetriebes Rechnung.

#### Zu § 34:

Abs. 1 entspricht inhaltlich § 29 Abs. 1, zweiter Satz, der geltenden EVO. Im Abs. 2 ist abweichend von § 28 Abs. 1 der geltenden EVO bestimmt, daß die Eisenbahn berechtigt sein soll, Ausnahmen von den Bestimmungen des ersten Satzes vorzusehen, wenn und soweit besondere Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse diese Ausnahmen erfordern; diese Regelung ist vom Standpunkt der Eisenbahn notwendig, da die Verbringung des Reisegepäcks zum Zuge innerhalb einer Viertelstunde vor Abfahrt des Zuges auf Grund der örtlichen Entfernung vielfach nicht möglich ist; die Bestimmung des letzten Satzes, wonach die Eisenbahn im Tarif zu bestimmen hat, in welchen Fällen Reisegepäck nur unter Vorbehalt der Einhebung der Kosten im Bestimmungsbahnhof, zum Beispiel beim Zuge, zur Beförderung angenommen wird, wurde neu aufgenommen. Im Abs. 3 wurden die Bestimmungen des § 28 Abs. 2 und des § 29 Abs. 1, erster Satz, der geltenden EVO aus Gründen der Systematik zusammengefaßt. Abs. 4 entspricht im wesentlichen § 29 Abs. 2 der geltenden EVO. Die Bestimmung des Abs. 5 stimmt mit der des § 29 Abs. 3, erster Satz, der geltenden EVO

## 336 der Beilagen

59

überein. Abs. 6 entspricht inhaltlich den diesbezüglichen Regelungen im § 28 Abs. 3 und § 26 Abs. 3 der geltenden EVO; hinsichtlich der Gewichtsfeststellung des unter Vorbehalt der Einhebung der Kosten im Bestimmungsbahnhof angenommenen Reisegepäcks siehe § 40 Abs. 7. Die Bestimmung des Abs. 7 entspricht der des § 28 Abs. 9 der geltenden EVO, doch wurde auf Grund der Regelung im Abs. 6, zweiter Satz, von einer Aufzählung bestimmter Gegenstände Abstand genommen. Abs. 8 regelt die Rückgabe des Reisegepäcks im Versandbahnhof in gleicher Weise wie § 30 Abs. 3 der geltenden EVO; das Vorweisen des Fahrausweises ist im Hinblick auf die Bestimmung des § 29 Abs. 1, zweiter Satz, des vorliegenden Entwurfes erforderlich. Abs. 9 wurde neu aufgenommen und regelt analog den diesbezüglichen Bestimmungen für Stückgut das Abholen von Reisegepäck von der Wohnung oder Geschäftsstelle des Reisenden im Gemeindegebiet des Versandbahnhofes oder in benachbarten Gemeinden. Durch diese Regelung soll einem seitens der Reisenden vielfach vorgebrachten Wunsche auf eine entsprechende Ausdehnung des Kundendienstes der Eisenbahn Rechnung getragen werden.

**Zu § 35:**

Die Bestimmungen dieses Paragraphen wurden aus Gründen der besseren Übersicht neu gegliedert und in Angleichung an Artikel 21 § 2 der CIV und § 15 Abs. 8 des Entwurfes sowie zur Klarstellung teilweise neu gefaßt. Inhaltlich entsprechen sie den Bestimmungen des § 28 Abs. 6 bis 8 der geltenden EVO, doch wurde die Festsetzung eines Musters des Gepäckscheines im Tarif mit Rücksicht auf die einlässliche Regelung des vorliegenden Abs. 3 als entbehrlich nicht mehr vorgesehen.

**Zu § 36:**

Dieser Paragraph enthält eine Zusammenfassung der Bestimmungen des § 28 Abs. 5 und 10 der geltenden EVO, die zur Klarstellung teilweise neu gefaßt wurden. Durch den Passus „unter Vorbehalt der Einhebung der Kosten im Bestimmungsbahnhof“ soll zum Ausdruck gebracht werden, daß der Eisenbahn nicht die spätere Abfertigung als Reisegepäck, sondern die spätere Einhebung der Kosten für die Beförderung als Reisegepäck vorbehalten ist; eine materielle Änderung ergibt sich hiwdurch nicht.

**Zu § 37:**

Die Bestimmungen dieses Paragraphen wurden sachlich an die des Artikels 22 der CIV angeglichen und gegenüber denen des § 28 Abs. 4 der geltenden EVO teilweise neu gefaßt. Zur Vereinfachung der Abfertigung im Versandbahnhof soll der

Reisende verpflichtet werden, das Interesse an der Lieferung in vollen Hundertschillingbeträgen anzugeben. Die Festsetzung der Nebengebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung soll analog Artikel 22 § 2 der CIV dem Tarif überlassen sein.

**Zu § 38:**

Die Bestimmungen des Abs. 1 stimmen inhaltlich mit denen des § 29 Abs. 3, zweiter Satz, der geltenden EVO überein. In den Abs. 2 wurden, im wesentlichen unverändert, die Bestimmungen des § 29 Abs. 4 der geltenden EVO übernommen. Die im Abs. 3 vorgesehene Regelung ist neu und entspricht der im Artikel 20 § 5, vorletzter Absatz, der CIV enthaltenen Regelung. Abs. 4 entspricht § 29 Abs. 5 der geltenden EVO.

**Zu § 39:**

Bezüglich der gegenüber § 29 Abs. 6 der geltenden EVO vorgenommenen teilweisen Neufassung dieses Paragraphen wird auf die Ausführungen zu § 28 des Entwurfes verwiesen.

**Zu § 40:**

Abs. 1 entspricht § 30 Abs. 1 der geltenden EVO mit der Maßgabe, daß der letzte Satz nicht mehr aufgenommen wurde, da der Gepäckschein ein Inhaberpapier darstellt und daher das Reisegepäck dem Inhaber des Gepäckscheines ohne weiteren Nachweis seiner Berechtigung auszuliefern ist. Neu sind die Bestimmungen des Abs. 2, die analog den einschlägigen Bestimmungen über Güter die Ersatzauslieferung regeln und eine notwendige Ergänzung zu den übrigen Bestimmungen über die Auslieferung darstellen. Abs. 3 wurde ebenfalls neu aufgenommen und regelt die Auslieferung des Reisegepäcks beim Zuge. Die Bestimmung des Abs. 4 entspricht im wesentlichen der des § 30 Abs. 2, erster Satz, der geltenden EVO. Abs. 5 wurde gegenüber § 30 Abs. 3 der geltenden EVO in Angleichung an die Bestimmung des Artikels 23 § 4 der CIV dahingehend ergänzt, daß der Auslieferung Zoll- oder sonstige Rechtsvorschriften nicht entgegenstehen dürfen; die Rückgabe des Reisegepäcks im Versandbahnhof ist im § 34 Abs. 8 des Entwurfes geregelt. Die im Abs. 6 vorgesehene Regelung weicht von der im § 30 Abs. 2 der geltenden EVO enthaltenen Regelung insofern ab, als die Bestimmung des § 30 Abs. 2, dritter Satz, der geltenden EVO im Hinblick auf die in solchen Fällen vorgesehene Erstellung einer Tatbestandsaufnahme als entbehrlich nicht mehr aufgenommen wurde. Abs. 7 enthält eine dem § 28 Abs. 3 der geltenden EVO analoge Regelung für den Fall, daß das Gewicht erst bei der Auslieferung festgestellt werden kann. Die Bestimmung des Abs. 8 entspricht im Zusammenhalt mit der des

Abs. 9 der Bestimmung des § 30 Abs. 2, letzter Satz, der geltenden EVO. Im Abs. 9 ist analog § 28 Abs. 3 der geltenden EVO und § 34 Abs. 6 des vorliegenden Entwurfes vorgesehen, daß die Eisenbahn bei Gegenständen, für die im Tarif Einheitsgewichte festgesetzt sind, zur Gewichtsfeststellung nicht verpflichtet ist. Die Bestimmungen der Abs. 10 bis 12 entsprechen im wesentlichen denen des § 30 Abs. 5 bis 7 der geltenden EVO, doch wurde der Abs. 11 zur Klarstellung des Begriffes „verspätete Auslieferung“ entsprechend gefaßt; überdies soll die Eisenbahn nur über Verlangen des Inhabers des Gepäckscheines verpflichtet sein, diesem die vergeblich versuchte Abnahme zu bescheinigen. Abs. 13 wurde über vielfachen Wunsch der Reisenden neu aufgenommen und regelt in Anlehnung an die diesbezüglichen Bestimmungen für Stückgut das Zuführen von Reisegepäck in die Wohnung oder Geschäftsstelle des Reisenden im Gemeindegebiet des Bestimmungsbahnhofes oder in benachbarten Gemeinden mit der Maßgabe, daß der Reisende das Zuführen verlangen muß und die Eisenbahn in diesem Falle als Frachtführer nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches haftet. Im übrigen wird auch auf die Ausführungen zu § 34 Abs. 9 des Entwurfes verwiesen.

#### Zu § 41:

Die vorliegenden Bestimmungen über die Verzögerung der Abnahme wurden an die für Güter geltenden einschlägigen Bestimmungen angeglichen und weichen insoweit von den Bestimmungen des § 31 der geltenden EVO ab. Die Eisenbahn soll demnach verpflichtet sein, Reisegepäck, das nicht innerhalb von vierundzwanzig Stunden nach dessen Ankunft abgenommen wird, auf Lager zu nehmen; gemäß § 44 Abs. 5 des Entwurfes haftet sie ab diesem Zeitpunkt für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes. Ferner soll die Eisenbahn berechtigt sein, neben dem Lagergeld auch den Ersatz aller durch das Lagern verursachten Auslagen zu beanspruchen. Ein Hinterlegen des nicht abgenommenen Reisegepäcks bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus ist nicht mehr vorgesehen. Der Reisende ist, soweit dies nach den Umständen möglich ist, auch vom bewirkten Verkauf des Reisegepäcks zu verständigen. Zur Nachzahlung ungedeckter Beträge soll der Reisende auch dann verpflichtet sein, wenn die Eisenbahn das Reisegepäck auf Grund gesetzlicher oder verwaltungsbehördlicher Vorschriften einer Behörde übergeben oder vernichtet hat oder wenn sie dieses aus sonstigen Gründen nicht verwerten kann. Die Eisenbahn soll nicht berechtigt sein, Reisegepäck, das einer zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Behandlung unterliegt, vor dieser Behandlung zu hinterstellen oder

zu verkaufen. Sie soll berechtigt sein, für den Verkauf eine Nebengebühr einzuheben. Der letzte Satz im vorliegenden Abs. 5 soll eine derzeit bestehende Lücke schließen und den Eigentumserwerb der Eisenbahn am nicht behobenen Verkaufserlös regeln.

#### Zu § 42:

Die Bestimmungen über die Erstattung und Nachzahlung, die in der geltenden EVO in verschiedenen Paragraphen enthalten sind, wurden zur besseren Übersicht analog § 29 des Entwurfes und unter Angleichung an dessen Bestimmungen in einen eigenen Paragraphen zusammengefaßt; hierdurch haben die Bestimmungen des § 30 Abs. 4 und 8 der geltenden EVO eine entsprechende Erweiterung erfahren. Im Abs. 10 wurde der Beginn der Erlöschenfrist im Hinblick auf die Fälle, in denen Reisegepäck unter Vorbehalt der Einhebung der Kosten im Bestimmungsbahnhof zur Beförderung angenommen wird, neu festgelegt; demnach beginnt diese Frist nicht mehr mit dem Tage der Ausfertigung des Gepäckscheines beziehungsweise der Auslieferung des Reisegepäcks, sondern mit dem Ablauf des Tages der Zahlung des beanspruchten Betrages. Im übrigen wird auch auf die Ausführungen zu § 29 des Entwurfes verwiesen.

#### Zu § 43:

Diese Bestimmung entspricht der des § 32 Abs. 1 der geltenden EVO.

#### Zu § 44:

Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 sowie 6 und 7 stimmen im wesentlichen mit denen des § 32 Abs. 2 bis 6 der geltenden EVO überein; soweit Änderungen vorgenommen wurden, dienen diese der einheitlichen Terminologie und besseren Stilistik. Neu sind die Bestimmungen der Abs. 4 und 5; sie stellen eine notwendige Ergänzung dar und entsprechen den für Güter geltenden diesbezüglichen Bestimmungen.

#### Zu § 45:

§ 45 entspricht materiell § 33 der geltenden EVO; die vorgenommenen Änderungen dienen der Klarstellung und der besseren Übersicht.

#### Zu § 46:

Die vorliegenden Bestimmungen wurden an die Bestimmungen der Artikel 33 und 34 der CIV angeglichen und weichen insoweit von den Bestimmungen des § 34 der geltenden EVO ab. Danach soll der Höchstbetrag der Entschädigung nicht mehr im Verordnungsweg festgesetzt werden, sondern im Gesetz selbst enthalten sein. Weiters soll die Eisenbahn verpflichtet sein, eine Entschädigung auch dann zu zahlen, wenn der

## 336 der Beilagen

61

Betrag des Schadens nicht nachgewiesen wird. Die Bestimmung des § 34 Abs. 3 der geltenden EVO wurde im Hinblick auf die in den vorliegenden Abs. 1 und 2 analog den Bestimmungen der Artikel 33 und 34 der CIV jeweils eingefügten Worte „ohne weiteren Schadenersatz“ als entbehrlich nicht mehr aufgenommen.

**Zu § 47:**

Die Bestimmungen dieses Paragraphen entsprechen im wesentlichen denen des § 35 der geltenden EVO mit der Maßgabe, daß analog § 46 des Entwurfes der zu zahlende Entschädigungsbetrag nicht mehr im Verordnungsweg festgesetzt werden, sondern im Gesetz selbst enthalten sein soll. Abs. 3, der in Angleichung an Artikel 35 § 4 der CIV neu aufgenommen wurde, trägt der Beförderung von Kraftwagen usw. im Reisezug Rechnung.

**Zu § 48:**

In diesem Paragraphen wurden die Bestimmungen des § 36 Abs. 1 bis 3 der geltenden EVO in Angleichung an Artikel 36 der CIV neu gefaßt. Entsprechend dem im österreichischen Recht geltenden Grundsatz wird jedoch ein Schaden nur insoweit ersetzt, als ihn der Berechtigte nachweist; demgemäß spricht der Entwurf nicht mehr von „nachgewiesenen Schaden“, sondern lediglich von „Schaden“.

**Zu § 49:**

Die Bestimmung dieses Paragraphen entspricht der des § 36 Abs. 4 der geltenden EVO. Bezuglich des nicht mehr aufgenommenen Wortes „nachgewiesenen“ wird auf die Ausführung zu § 48 des Entwurfes verwiesen.

**Zu § 50:**

Analog § 32 Abs. 7 der geltenden EVO wird in diesem Paragraphen aus Gründen der Vereinfachung auf die sinngemäße Anwendung der im Abschnitt V vorgesehenen weiteren Bestimmungen über Haftung und Entschädigung hingewiesen.

**Zu § 51:**

Diese Bestimmungen entsprechen im wesentlichen denen des § 37 der geltenden EVO. Nicht mehr aufgenommen wurde die Bestimmung des § 37 Abs. 1, zweiter Halbsatz, der geltenden EVO, da es sich hiebei um einen entbehrlichen Hinweis handelt. Neu ist Abs. 5, welcher eine derzeit bestehende Lücke schließen und den Fall regeln soll, daß ein Reisender an der von ihm bezeichneten Stelle das vom Gepäckträger dort hin gebrachte Gepäck nicht abnimmt.

**Zu § 52:**

Die Bestimmungen dieses Paragraphen entsprechen im wesentlichen denen des § 38 der geltenden EVO, doch wurden jene Bestimmungen, bei denen es sich um Bedingungen im Sinne des Abs. 1 handelt, nicht mehr aufgenommen. Neu ist Abs. 5, welcher die Verantwortlichkeit des Reisenden für den Inhalt seines Gepäcks zum Gegenstand hat.

**Zu Abschnitt V:**

Die Bestimmungen des Abschnittes V des Entwurfes (Beförderung von Gütern) sind in folgende fünf Unterabschnitte gegliedert:

- A. Frachtgut
- B. Expressgut
- C. Leichen
- D. Lebende Tiere
- E. Sonderbestimmungen

Zum Unterschied von der geltenden EVO sind demnach jeweils eigene Abschnitte für die Beförderung von Expressgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern nicht mehr vorgesehen. Die vorliegende Neugliederung gründet sich darauf, daß es sich in allen diesen Fällen um Güterbeförderungen handelt und es daher im Interesse eines besseren Verständnisses für die Zusammenhänge zweckmäßig erschien, eine Regelung dieser Materie in einem einzigen Komplex, der den Eigenheiten der einzelnen Beförderungen entsprechend gegliedert sein soll, vorzunehmen. Soweit darüber hinaus in diesem Abschnitt gegenüber der geltenden EVO Umstellungen von Bestimmungen vorgenommen wurden, waren hiefür Gründe der besseren systematischen Gestaltung der Bestimmungen, insbesondere durch bessere Berücksichtigung des chronologischen Ablaufes des Beförderungsgeschäftes sowie durch Zusammenfassung sachlich zusammengehörender Bestimmungen, maßgebend. Aus der Neugliederung ist ersichtlich, daß der Entwurf im Vergleich zur geltenden EVO die Beförderungsart „Eilgut“ nicht mehr vorsieht. Hiefür war bestimmt, daß diese Beförderungsart nur mehr in sehr bescheidenem Umfang in Anspruch genommen wird und eine Beibehaltung dieser Beförderungsart mit Rücksicht darauf, daß der hiefür erforderliche Arbeits- und Kostenaufwand in keinem Verhältnis zum Aufkommen steht, nicht mehr gerechtfertigt erscheint. Die auf Eilgut Bezug habenden Bestimmungen der geltenden EVO wurden daher nicht mehr aufgenommen.

**Zu § 53:**

Abs. 1 stimmt mit § 55 Abs. 1 der geltenden EVO überein. Die Bestimmung des § 55 Abs. 2 der geltenden EVO über die Führung von Sonderzügen scheint hingegen im Hinblick auf

die gleiche Regelung des § 4 Abs. 1 des Entwurfes als überflüssige Wiederholung hier nicht mehr auf. Im Abs. 2 ist eine dem § 65 Abs. 11 der geltenden EVO analoge, jedoch präziser gefaßte und zur Klarstellung hinsichtlich der Abfertigungsbefugnisse von Güternebenstellen entsprechend ergänzte Regelung vorgesehen.

**Zu § 54:**

Die Bestimmungen des § 54 enthalten eine zusammenfassende Regelung über die Dienststunden der Güterabfertigungsstellen und sehen gegenüber den einschlägigen Bestimmungen des § 65 Abs. 2 und 5 sowie des § 82 Abs. 1, 4 und 5 der geltenden EVO vor, daß die Eisenbahn berechtigt sein soll, von der Festsetzung von Dienststunden für Samstage insoweit abzusehen, als ausreichende örtliche Verkehrsbedürfnisse nicht bestehen. Diese Voraussetzung wird in der Regel dann gegeben sein, wenn der Eisenbahn die Aufrechterhaltung des Dienstes an Samstagen bei der betreffenden Güterabfertigungsstelle, insbesondere bei der Güterkasse, unter Bedachtnahme auf das Bedürfnis nach Verkehrsbedienung einerseits und auf die gebotene Rücksicht auf kaufmännische Führung der Eisenbahn anderseits wirtschaftlich nicht zugemutet werden kann.

**Zu § 55:**

Die im § 56 der geltenden EVO geregelte Materie wurde in Angleichung an die CIM in zwei Paragraphen geteilt, und zwar in den vorliegenden § 55, welcher die von der Beförderung ausgeschlossenen Güter anführt, sowie in den § 56, welcher die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter behandelt. § 55 entspricht im wesentlichen Artikel 3 der CIM; materielle Änderungen gegenüber § 56 Abs. 1 der geltenden EVO ergeben sich aus der vorliegenden Fassung nicht.

**Zu § 56:**

Die Bestimmungen dieses Paragraphen wurden im Vergleich zu denen des § 56 Abs. 2 und 3 der geltenden EVO unter weitgehender Angleichung an die bezüglichen Bestimmungen des Artikels 4 der CIM teilweise neu gefaßt. Abs. 1 lit. a und b entsprechen im wesentlichen der geltenden Regelung, doch wurde Abs. 1 lit. b aus legistischen Gründen durch Bestimmungen ergänzt, die derzeit im Tarif enthalten sind. Die Bestimmungen des Abs. 1 lit. c weichen von der geltenden Regelung insofern ab, als analog der CIM vorgesehen ist, daß bei Beförderung sogenannter außergewöhnlicher Sendungen besondere Bedingungen erst nach Anhören des Absenders von der Eisenbahn festgesetzt werden dürfen; diese Bedingungen können, ebenfalls analog der CIM, von den Bestimmungen dieses Bundes-

gesetzes, demnach auch von den Haftungsbestimmungen, abweichen. Abs. 2 enthält eine dem Artikel 4 § 2, zweiter Absatz, der CIM entsprechende Regelung und sieht abweichend von der geltenden EVO vor, daß die gemäß § 55 lit. d von der Beförderung ausgeschlossenen Güter unter bestimmten Bedingungen und die gemäß § 56 Abs. 1 lit. a bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter unter leichteren als in der Anlage I zur CIM festgesetzten Bedingungen durch die Eisenbahn im Tarif, also nicht mehr im Verordnungsweg, zur Beförderung zugelassen werden dürfen; selbstverständlich darf jedoch hiervon die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und -betriebes nicht gefährdet werden. Durch diese Regelung soll dem Erfordernis nach einer möglichst raschen Anpassung der Bestimmungen über die Beförderung dieser Güter an den Fortschritt der Technik und die Bedürfnisse der Wirtschaft zweckentsprechender als auf Grund des in der geltenden EVO vorgesehenen umständlichen und zeitraubenden Verfahrens Rechnung getragen werden.

**Zu § 57:**

Die gegenständlichen Bestimmungen wurden gegenüber denen des § 57 der geltenden EVO präziser formuliert und, soweit es im Interesse einer klaren Fassung erforderlich erschien, an die Systematik und den Wortlaut des Artikels 6 der CIM sowie der Einheitlichen Zusatzbestimmungen hiezu angeglichen; in die Abs. 3 und 5 wurden Bestimmungen aus der Durchführungsverordnung V zur geltenden EVO übernommen. Die Bestimmung des § 57 Abs. 4, letzter Satz, der geltenden EVO konnte im Hinblick auf § 58 Abs. 6 des Entwurfes als entbehrlich hier außer Betracht bleiben. Abs. 7 erfuhr durch die Übernahme von Tarifbestimmungen eine Erweiterung gegenüber § 57 Abs. 7 der geltenden EVO und führt die wesentlichsten Fälle an, in denen ein Frachtbrief mehr als die Ladung eines einzigen Wagens zum Gegenstand haben darf. Im Abs. 8 lit. d wurden als notwendige Ergänzung die Zusammenladeverbote, die gemäß § 56 Abs. 2 festgesetzt werden können, entsprechend berücksichtigt. Aus der vorliegenden Fassung ergeben sich gegenüber der geltenden Regelung materiell im wesentlichen keine Änderungen.

**Zu § 58:**

§ 58 wurde gegenüber § 58 der geltenden EVO präziser und unter weitgehender Angleichung an Artikel 6 der CIM teilweise neu gefaßt. Die Bestimmungen des § 58 Abs. 1 lit. d der geltenden EVO wurden zur besseren Übersicht in die neue lit. d (Bestimmungen über die Bezeichnung des Gutes) und in die neue lit. e (Bestimmungen über die Angabe des Gewichtes) geteilt. Nicht mehr aufgenommen wurde die im § 58 Abs. 1

## 336 der Beilagen

63

lit. d der geltenden EVO, nicht aber auch in der CIM vorgesehene Regelung, die besagt, daß andere als die vorgeschriebenen Bezeichnungen des Gutes im Frachtbrief in Klammern beigefügt werden können; der Eisenbahn bleibt es überlassen, diese im Gesetz entbehrliche Bestimmung allenfalls in den Tarif aufzunehmen. Die lit. f bestimmt, welche Angaben im Frachtbrief bei Aufgabe des Gutes als Stückgut und welche bei Aufgabe des Gutes als Wagenladung einzutragen sind, wobei dem Tarif entnommen werden soll, was als Stückgut und was als Wagenladung anzusehen ist. Neu ist die Bestimmung, daß bei Aufgabe als Stückgut das auf einer Palette verladene Gut als ein Frachtstück gilt; durch die Aufnahme dieser Bestimmung soll den praktischen Gegebenheiten Rechnung getragen werden. Zum Unterschied zur geltenden Regelung soll bei Wagenladungen in bahneigenen Wagen nur mehr die Eintragung der Wagennummer in den Frachtbrief durch den Absender vorgeschrieben sein. Die lit. g wurde neu aufgenommen und enthält eine derzeit im Frachtbrief zum Ausdruck kommende Vorschrift, deren rechtliche Bedeutung es jedoch als angezeigt erscheinen läßt, sie im Gesetz zu verankern. Die Bestimmungen des Abs. 2 entsprechen im wesentlichen den Bestimmungen des § 58 Abs. 2 und 3, erster und zweiter Satz, der geltenden EVO. Abs. 3 enthält die im wesentlichen unverändert gebliebene Bestimmung des § 58 Abs. 4, erster Satz, der geltenden EVO. Die im Abs. 4 vorgesehene Regelung stimmt mit der des Artikels 6 § 8 der CIM überein und soll die im § 58 Abs. 1 lit. d und Abs. 4 der geltenden EVO enthaltene diesbezügliche Regelung ersetzen. Gemäß der Neuregelung sollen in allen Fällen, in welchen der für die Angaben und Erklärungen des Absenders im Frachtbrief vorgesehene Raum nicht ausreicht, Zusatzblätter verwendet werden, die einen Bestandteil des Frachtbriefes bilden; eine Fortsetzung der Eintragungen an einer anderen als der hiefür vorgesehenen Stelle des Frachtbriefes soll demnach nicht mehr zulässig sein. Abs. 5 entspricht § 58 Abs. 3, letzter Satz, der geltenden EVO. Im Abs. 6 wurden die zusammengehörenden Bestimmungen des § 58 Abs. 5 und § 57 Abs. 4, letzter Satz, der geltenden EVO zusammengefaßt. Abs. 7 soll die im § 58 Abs. 3, erster und zweiter Satz, der geltenden EVO vorgesehene Regelung ersetzen und sieht analog der Bestimmung des Artikels 6 § 9, zweiter Absatz, der CIM vor, daß der Absender dem Frachtbrief nur die durch dieses Bundesgesetz oder den Tarif vorgeschriebenen oder zugelassenen Schriftstücke beigeben darf.

## Zu § 59:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen entsprechen im wesentlichen denen des § 59 der geltenden EVO.

## Zu § 60:

Die Bestimmungen des § 60 entsprechen inhaltlich im wesentlichen denen des § 64 der geltenden EVO, doch wurden sie, soweit erforderlich, an die Systematik und den Wortlaut des Artikels 12 der CIM angeglichen sowie präziser gefaßt. Abs. 4 wurde gegenüber § 64 Abs. 7 der geltenden EVO unter Berücksichtigung der in diesen Abschnitt eingegliederten Bestimmungen über die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren usw., die zum Teil besondere Verpackungsbestimmungen vorsehen, dementsprechend ausführlicher gefaßt; eine analoge Bestimmung über die Verladung ist im § 66 Abs. 3 des Entwurfes enthalten. Die Bestimmung des Abs. 5 entspricht der des § 64 Abs. 6 der geltenden EVO mit der Maßgabe, daß der letzte Satz, welcher die Eisenbahn im zutreffenden Falle berechtigt, die Annahme abzulehnen, im Hinblick auf § 3 Abs. 1 des Entwurfes als entbehrlich nicht mehr übernommen wurde. Im Abs. 7 wurde an Stelle des im § 64 Abs. 5 der geltenden EVO enthaltenen Begriffes „Behälter“, weil zu eng, der weitergehende Begriff „Umschließungen“ verwendet, der neben den Behältern beispielsweise auch Combibehältnisse und Klappbehältnisse umfaßt. Abs. 8 regelt die Kennzeichnung des Gutes und weicht von § 64 Abs. 8 der geltenden EVO im wesentlichen insoweit ab, als unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Praxis die Eisenbahn berechtigt sein soll, die näheren Bestimmungen über die Kennzeichnung im Tarif festzusetzen.

## Zu § 61:

Diese Bestimmungen wurden im Vergleich zu den die gleiche Materie behandelnden Bestimmungen des § 68 Abs. 1 bis 3 der geltenden EVO teilweise neu gefaßt, präzisiert und ergänzt. Abs. 1 enthält eine in der geltenden EVO fehlende grundsätzliche Bestimmung, wonach die Eisenbahn verpflichtet ist, die Güter nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen in offenen oder in gedeckten Wagen zu befördern. Welche Wagen als offen und welche als gedeckt gelten, soll die Eisenbahn wie gemäß § 68 Abs. 3 der geltenden EVO im Tarif bestimmen. Abs. 2 sieht eine Regelung vor, wie sie auch im § 68 Abs. 1 der geltenden EVO enthalten ist, doch wurde der Rahmen, innerhalb dessen die Eisenbahn berechtigt sein soll, Bestimmungen über die Beförderung in offenen und in gedeckten Wagen im Tarif festzusetzen, genauer als derzeit abgesteckt. Im Abs. 3 wurden die Bestimmungen des § 68 Abs. 1, zweiter Satz, und Abs. 2 der geltenden EVO in gekürzter und klarerer Formulierung zusammengefaßt. Neu ist die Bestimmung des Abs. 4, derzufolge es, ausgenommen in den Fällen der Abs. 2 und 3, dem Absender von Gütern, die von ihm verladen werden, kraft

Gesetzes grundsätzlich möglich sein soll, zu wählen, ob das Gut in einem offenen oder in einem gedeckten Wagen befördert werden soll. Die Bestimmungen des § 68 Abs. 4 der geltenden EVO wurden nicht mehr aufgenommen; demnach soll die Eisenbahn nicht mehr berechtigt sein, einen sogenannten „Deckwagenzuschlag“ einzuhören. Hinsichtlich der Benützung von Wagen besonderer Bauart gilt § 4 Abs. 2 des Entwurfs.

#### Zu § 62:

Die Bestimmungen über die Wagenbestellung, die in der geltenden EVO im § 65 Abs. 4 enthalten sind, wurden im Interesse einer klareren Gliederung als eigener Paragraph aufgenommen. Sie entsprechen im wesentlichen den Bestimmungen der geltenden EVO, doch wurden sie durch einzelne derzeit im Tarif enthaltene Bestimmungen ergänzt, deren Bedeutung und Bewährung in der Praxis es als zweckmäßig erscheinen ließen, sie in das Gesetz zu übernehmen. Die Bestimmungen des Abs. 1 über die bei der Wagenbestellung zu machenden Angaben wurden unter Verwertung der in der Praxis gewonnenen Erfahrungen gegenüber der Regelung in der geltenden EVO ausgebaut und sehen vor, daß hiebei, korrespondierend mit der neu aufgenommenen Bestimmung des § 61 Abs. 4, auch die Anzahl der offenen und gedeckten Wagen sowie überdies erforderlichenfalls die Länge des Gutes anzugeben sind und daß die Eisenbahn weitere erforderliche Angaben im Tarif vorsehen kann. Der im Abs. 2 gemachte Vorbehalt bezieht neben den Wagen besonderer Bauart auch solche mit besonderen Einrichtungen ein, worunter solche zu verstehen sind, die gewisse Ausstattungen, wie besondere Aufhänge- und Befestigungsvorrichtungen, zwei oder mehr Böden, aufweisen, aber keine Wagen besonderer Bauart darstellen, jedoch ebenso wie diese nur in beschränktem Umfang angeboten werden können. In den Abs. 3 wurde die derzeit im Tarif enthaltene Bestimmung neu aufgenommen, wonach die Wagenbestellung so lange gilt, bis der bestellte Wagen bereitgestellt oder abbestellt wird, wenn nicht bei der Bestellung eine bestimmte Gelungsdauer angegeben worden ist; der für die Nichtbereitstellung eines schriftlich zugesagten Wagens vorgesehene Höchstbetrag des Schadenersatzes wurde auf das Dreifache hinaufgesetzt. Gemäß Abs. 6 soll die Eisenbahn, wie derzeit, berechtigt sein, für im Rahmen der Wagenbestellung allenfalls zu zahlende Beträge, wie für das Abbestellen des Wagens, eine Sicherheit zu verlangen, deren Höhe jedoch die Eisenbahn im Interesse einer besseren Kostenausrichtung im Tarif festsetzen soll. Die im § 65 Abs. 4 der geltenden EVO vorgesehene Regelung, wonach der Besteller verpflichtet ist, vom Zeitpunkt der

Bereitstellung an das im Tarif festgesetzte Wagenstandgeld zu zahlen, wenn ihm die Eisenbahn nach Ablauf der Verladefrist den Wagen wegen Nichtbeladung entzieht, scheint im Entwurf der besseren Systematik wegen im § 63 Abs. 4 auf.

#### Zu § 63:

§ 63 regelt im wesentlichen die in der geltenden EVO im § 65 Abs. 3 und 5 bis 8 behandelte Materie. Abs. 1 enthält die in der geltenden EVO fehlende grundsätzliche Bestimmung, wonach der Absender verpflichtet ist, die Güter an den hiefür bestimmten Stellen des Bahnhofes aufzuliefern. Die Regelung des Abs. 2 sieht in Gleichstellung mit Abs. 3, jedoch abweichend von § 65 Abs. 3 der geltenden EVO vor, daß die Eisenbahn auch für die Auflieferung der von ihr zu verladenden Güter eine Frist im Tarif festsetzen kann (Aufgabefrist), die vom Beginn der Auflieferung an berechnet wird; sie soll in der Zeit von siebzehn bis acht Uhr und an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen ruhen. Wird die Aufgabefrist überschritten, so soll die Eisenbahn verpflichtet sein, die bereits aufgelieferten Güter auf Lager zu nehmen; im übrigen sollen die Bestimmungen des § 91 Abs. 12 lit. b und d bis h sinngemäß gelten. Die Bestimmungen des § 65 Abs. 5 der geltenden EVO sind im vorliegenden Entwurf zur besseren Übersicht in zwei Absätze, und zwar in die Abs. 3 und 5, gegliedert; die Dienststundenregelung enthält § 54 des Entwurfs. Gemäß Abs. 3 soll, wie derzeit, die Eisenbahn berechtigt sein, im Tarif für das Verladen der vom Absender zu verladenden Güter eine Verladefrist festzusetzen. Diese Frist soll mit der Bereitstellung des Wagens beginnen und in der Zeit von siebzehn bis acht Uhr und an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen ruhen. Für die Dauer der Überschreitung der Verladefrist soll die Eisenbahn berechtigt sein, Wagenstandgeld, und zwar auch für Samstage sowie für Sonn- und Feiertage, einzuhören. Die im § 65 Abs. 5 der geltenden EVO vorgesehene Bestimmung, wonach Wagenstandgeld für Sonn- und Feiertage nicht eingehoben werden darf, wenn die Verladefrist erst nach vierzehn Uhr des unmittelbar vorangehenden Werktages endet, ist im Hinblick darauf, daß die Verladefrist nunmehr auch an Samstagen ruhen soll, entbehrlich geworden. Die weiters im § 65 Abs. 5 der geltenden EVO vorgesehene, für die Eisenbahn äußerst nachteilige und im Hinblick auf die von ihr zu zahlenden hohen Mieten für Fremdwagen eine schwere finanzielle Belastung enthaltende Bestimmung, wonach im Falle der Überschreitung der Verladefrist bei der Berechnung des Wagenstandgeldes unmittelbar aufeinanderfolgende Sonn- und Feiertage nur als ein Tag gerechnet werden dürfen, soll als für die

## 336 der Beilagen

65

Eisenbahn unzumutbare Auflage nicht mehr aufgenommen werden. Aus dem gleichen Grunde soll abweichend von § 65 Abs. 6 der geltenden EVO auch ein Ruhen der Verladefrist für die Dauer der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Behandlung nicht mehr vorgesehen werden. Abs. 4 entspricht der sich aus § 65 Abs. 4, sechster Satz, der geltenden EVO ergebenden analogen Regelung. Die Regelung des Abs. 5 weicht von der im § 65 Abs. 5 der geltenden EVO enthaltenen diesbezüglichen Regelung insofern ab, als die Eisenbahn nunmehr zum Ausladen berechtigt sein soll, wenn die Verladefrist um mehr als sechsundneunzig Stunden überschritten wird; im übrigen sollen die Bestimmungen des § 91 Abs. 12 lit. a und b sowie d bis h sinngemäß gelten. Die Bestimmung des Abs. 6 stimmt mit der des § 65 Abs. 7 der geltenden EVO überein. Im Abs. 7 soll durch die gegenüber § 65 Abs. 8 der geltenden EVO neu aufgenommenen Worte „ohne Rücksicht auf die im § 6 Abs. 5 vorgesehene Frist“ der Charakter dieser Maßnahmen als Sofortmaßnahmen besonders herausgestrichen werden; sie sollen längstens für die Dauer eines Monates gelten.

## Zu § 64:

Die Bestimmungen über das Abholen wurden aus Gründen der besseren Systematik in einen eigenen Paragraphen zusammengefaßt. Sie entsprechen inhaltlich denen des § 65 Abs. 9 und 10 der geltenden EVO. Um klare Rechtsverhältnisse herzustellen, wurde jedoch im Abs. 1 ergänzend bestimmt, daß die Eisenbahn verpflichtet sein soll, die Bahnhöfe, in denen ein Rollfuhrdienst für Stückgut eingerichtet ist, im Tarif anzuführen und die Abholzeiten bei den Güterabfertigungsstellen dieser Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen.

## Zu § 65:

Gegenüber § 66 der geltenden EVO wurde in der vorliegenden Fassung in Übereinstimmung mit der österreichischen Rechtsterminologie an Stelle des Begriffes „Vorläufige Einlagerung“ der Begriff „Vorläufiges Verwahren“ verwendet, womit klargestellt werden soll, daß es sich in diesem Falle um einen Verwahrungsvertrag handelt. Materielle Änderungen im Vergleich zur geltenden Regelung ergeben sich hieraus nicht.

## Zu § 66:

Die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 enthalten im wesentlichen eine dem § 61 Abs. 1 der geltenden EVO entsprechende Regelung, doch wurden diese Bestimmungen klarer formuliert und dahingehend ergänzt, daß die Eisenbahn berechtigt sein soll, für das Verladen von Gütern, das sie auf Grund einer Vereinbarung mit dem Absender an dessen Stelle besorgt, also für eine Nebenleistung im Sinne des § 6 Abs. 1,

eine Nebengebühr einzuhaben. Abs. 3 wurde gegenüber der im § 64 Abs. 7 der geltenden EVO enthaltenen analogen Regelung, insbesondere mit Rücksicht auf die in den gegenständlichen Abschnitt eingegliederten Bestimmungen über die Beförderung von Leichen, lebenden Tieren usw., die zum Teil besondere Bestimmungen über das Verladen vorsehen, dementsprechend ausführlicher gefaßt. Die Bestimmungen des Abs. 4 entsprechen den Bestimmungen des Artikels 7 § 6 der CIM und sollen jene des § 61 Abs. 2 der geltenden EVO ersetzen. Auf Grund dieser Neuregelung soll demnach im Inlandverkehr wie im internationalen Verkehr für die Höchstbelastung des Wagens nicht mehr die Tragfähigkeit des Wagens, sondern die Lastgrenze, die neben den baulichen Merkmalen des Wagens auch die zulässige Achs- und Meterlast im Hinblick auf die Streckenverhältnisse berücksichtigt, maßgebend sein; die näheren Bestimmungen sollen, wie es auch die CIM vorsieht, im Tarif festgesetzt werden. Abs. 5, der in dieser ausdrücklichen Fassung in der geltenden EVO nicht enthalten ist, entspricht Artikel 14 § 2, zweiter Absatz, der CIM. Analog der im § 60 Abs. 6 vorgesehenen Haftung des Absenders für alle Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung soll hier in gleicher Weise eine Haftung des Absenders für alle Folgen des mangelhaften Verladens statuiert werden, wobei der Nachweis des Mangels ebenfalls der Eisenbahn obliegen soll. Die Abs. 6 bis 8 regeln den Fall, daß bei einem vom Absender verladenen Gute eine von ihm verursachte Überschreitung der Lastgrenze durch die Eisenbahn festgestellt wird. Inhaltlich entsprechen diese Bestimmungen im wesentlichen denen des § 61 Abs. 3 bis 5 der geltenden EVO; sie wurden zur Klarstellung an die Bestimmungen des § 82 des Entwurfes angeglichen, da hier ein Sonderfall eines Beförderungshindernisses vorliegt. Im Abs. 6 ist neu, daß auf Grund des neu geschaffenen Verfügungsrechtes des Empfängers gegebenenfalls dieser und nicht der Absender um Anweisung hinsichtlich des abgeladenen Teiles des Gutes zu ersuchen ist. Die Bestimmung des Abs. 7 ist derzeit lediglich im Tarif enthalten und soll aus legitimen Gründen in den Entwurf aufgenommen werden; sie berechtigt die Eisenbahn, die Nebengebühr für die Gewichtsfeststellung auch für die nach dem Abladen der Überlast erforderliche neuerliche Gewichtsfeststellung einzuhaben. Durch die neue Bestimmung des Abs. 9 soll eine derzeit im Gesetz bestehende Lücke geschlossen werden, da die geltende EVO eine Regelung für das Abladen nur im Falle der Wagenüberlastung vorsieht; gleichwohl werden jedoch schon derzeit diese Bestimmungen auch in anderen Fällen des erforderlichen Abladens, etwa wegen Überschreitung des Lademaßes, sinngemäß angewendet.

Abs. 10 entspricht im wesentlichen § 61 Abs. 6 der geltenden EVO, ergänzt durch Bestimmungen, die derzeit im Tarif enthalten sind, ihrer grundsätzlichen Bedeutung wegen aber in das Gesetz aufgenommen werden sollen. Die Bestimmungen der Abs. 11 und 12 sind neu und enthalten, wenn von der Regelung im § 68 Abs. 5 der geltenden EVO bezüglich Decken abgesehen wird, derzeit fehlende gesetzliche Grundlagen für die tarifliche Regelung der Bereitstellung und Beförderung bahneigener Geräte und Einrichtungen zum Verladen und Unterbringen der Güter im Wagen sowie zu deren Schutze, wie bahneigene Lademittel, einerseits und der Beigabe von sogenannten Kälte- und Wärmeschutzmitteln anderseits. Abs. 13 wurde ebenfalls neu aufgenommen. Gemäß dieser Bestimmung soll die Eisenbahn berechtigt sein, in den Fällen, in denen sie verpflichtet ist, einen besonders gereinigten Wagen, wie für die Beförderung von unverpacktem Frischfleisch, bereitzustellen, für das Reinigen eine Nebengebühr einzuheben.

#### Zu § 67:

In diesen Paragraphen wurden unter Angleichung an Artikel 7 § 2 der CIM, materiell im wesentlichen unverändert, die Bestimmungen des § 60 Abs. 1 bis 3 der geltenden EVO übernommen. Im Abs. 3 ist neu, daß im Frachtbrief das Ergebnis des Nachprüfens auch dann zu vermerken ist, wenn dieses von den Frachtbriefeintragungen des Absenders nicht abweicht.

#### Zu § 68:

Die Bestimmungen über das Feststellen von Gewicht und Stückzahl, die in der geltenden EVO im § 60 Abs. 4 bis 11 aufscheinen, wurden unter weitgehender Berücksichtigung der Bestimmungen des Artikels 7 §§ 3 bis 5 der CIM aus Gründen der Systematik in einen eigenen Paragraphen, entsprechend gegliedert, aufgenommen und gegenüber der geltenden Regelung zur Klarstellung präziser gefaßt. Neu ist die Bestimmung des Abs. 4, letzter Satz, derzufolge die Eisenbahn zur Gewichtsfeststellung nicht verpflichtet sein soll, wenn im Tarif statt der Angabe des Gewichtes eine entsprechende Angabe im Frachtbrief vorgesehen ist; diese Bestimmung stellt eine notwendige Ergänzung zu § 58 Abs. 1 lit. e dar und soll die Eisenbahn insbesondere dann von der Verpflichtung zur Gewichtsfeststellung entheben, wenn Einheitsgewichte festgesetzt sind. Ebenfalls neu aufgenommen wurde die Bestimmung des Abs. 5, welche besagt, daß die Wahl der Waage und der Art der Gewichtsfeststellung der Eisenbahn zusteht, und welche die Gewichtsfeststellung auf einer privaten Gleiswaage in gleicher Weise wie Artikel 7 § 4, zweiter Absatz,

der CIM dem Grundsatz nach regelt; derzeit sind diese Bestimmungen im Tarif enthalten. Die Bestimmung des Abs. 7 gleicht der des Artikels 7 § 5 der CIM und soll an die Stelle der im § 60 Abs. 7 der geltenden EVO vorgesehenen Regelung treten; sie setzt die Bedingungen fest, unter denen bei einem festgestellten Gewichtsunterschied das vom Versandbahnhof festgestellte Gewicht oder mangels eines solchen das vom Absender im Frachtbrief angegebene Gewicht für die Frachtberechnung maßgebend bleibt, wobei es unerheblich sein soll, ob das Nachwiegen über Verlangen oder ohne Verlangen (Kontrollverriegelung) vorgenommen wird. Gemäß der neu aufgenommenen Bestimmung des Abs. 12 soll die Eisenbahn aus praktischen Erwägungen berechtigt sein, die Nebengebühr für die Gewichtsfeststellung und das Zählen der Sendung anzulasten und somit entsprechend dem Frankaturvermerk vom Absender oder vom Empfänger einzuheben.

#### Zu § 69:

Der Wortlaut dieser Bestimmungen wurde weitgehend an den Wortlaut des Artikels 8 der CIM angeglichen. Im wesentlichen entsprechen die vorliegenden Bestimmungen denen des § 63 der geltenden EVO. Die im Abs. 1 enthaltene Bestimmung, wonach aus dem Tagesstempel auch die Stunde der Annahme des Gutes ersichtlich sein muß, ist neu; sie wurde zur Ergänzung der gesetzlichen Bestimmungen aus dem Tarif übernommen. Ebenfalls neu ist die Bestimmung des letzten Satzes im Abs. 3, die vorsieht, daß der Berechtigte die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes über Gewicht und Stückzahl bei vom Absender zu verladenden Gütern gegebenenfalls auch in anderer Weise als durch bahnenseitiges Nachprüfen und Frachtbriefvermerk beweisen kann; durch diese dem Artikel 8 § 4 der CIM entsprechende Regelung sollen Meinungsverschiedenheiten, insbesondere über die Frage, ob beim Fehlen eines Vermerkes über das bahnenseitige Nachprüfen der Gewichts- und Stückzahlangaben im Frachtbrief die Berücksichtigung eines anderen Beweises bezüglich dieser Angaben zulässig sei, künftig beseitigt werden.

#### Zu § 70:

Die Bestimmungen über Frachtzuschläge, die in der geltenden EVO im § 62 enthalten sind, wurden im wesentlichen an die bezüglichen Bestimmungen des Artikels 7 der CIM angepaßt. Zum Unterschied von der geltenden Regelung soll in den Fällen des Abs. 1 lit. a und b die Höhe der Frachtzuschläge nicht mehr im Wege einer Verordnung, sondern analog der CIM im Gesetz selbst festgesetzt sein. Gemäß Abs. 1 lit. c soll in Anlehnung an die CIM, jedoch ab-

weichend von § 62 Abs. 1 lit. b der geltenden EVO, die Eisenbahn berechtigt sein, in allen anderen als im Abs. 1 lit. a und b genannten Fällen unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Angaben des Absenders im Frachtbrief, gleichgültig, ob es sich um vom Absender verladene Güter handelt oder nicht, und unabhängig von der Art der Angaben, wenn hiervon eine Frachtverkürzung herbeigeführt werden kann, einen Frachtzuschlag einzuhaben, der entsprechend dem geänderten Geldwert mindestens dreißig statt derzeit zehn Schilling betragen soll. Im Falle des Abs. 1 lit. d, der § 62 Abs. 1 lit. c der geltenden EVO entspricht, soll der Frachtzuschlag nicht mehr das Sechsfache, sondern analog der CIM nur mehr das Fünffache der Fracht betragen; die hier verwendeten neuen Begriffe „Lastgrenze“ und „Überschreitung der Lastgrenze“ tragen der Neuregelung im § 66 Abs. 4 des Entwurfes Rechnung. Abs. 2 gleicht inhaltlich § 62 Abs. 2 der geltenden EVO. Abs. 3 entspricht § 62 Abs. 3 der geltenden EVO mit der Maßgabe, daß die Bestimmung, derzu folge die Anrechnung von Frachtzuschlägen die Anwendung allenfalls bestehender Strafvorschriften nicht hindert, als entbehrlich nicht mehr aufgenommen wurde; selbstverständlich bleibt trotz Wegfalles dieser Bestimmung die Anwendung bestehender Strafvorschriften neben den zivilrechtlichen Vorschriften der EVO auch weiterhin unbenommen. Die Bestimmungen des Abs. 4 wurden gegenüber § 62 Abs. 4 der geltenden EVO unter Berücksichtigung der sich aus der Neuregelung des § 66 Abs. 4 des Entwurfes ergebenden Änderungen teilweise neu gefaßt. In den lit. c und d ist abweichend geregelt, daß der zu erbringende Nachweis nicht mehr auf den Absender allein beschränkt sein soll. Neu ist die Bestimmung der lit. e, die eine Ergänzung zu § 68 Abs. 7 des Entwurfes darstellt und aus der CIM übernommen wurde; demnach soll ein Frachtzuschlag bei unrichtiger Angabe des Gewichtes ohne Überschreitung der Lastgrenze nicht eingehoben werden dürfen, wenn der Unterschied zwischen dem im Frachtbrief angegebenen und dem festgestellten Gewicht zweiv. H. des angegebenen Gewichtes nicht übersteigt. § 62 Abs. 5 der geltenden EVO wurde als entbehrlich nicht mehr aufgenommen; der Eisenbahn bleibt es unbenommen, aus Billigkeit von der Einhebung von Frachtzuschlägen abzusehen oder geringere Frachtzuschläge einzuhaben. Die Bestimmungen des Abs. 5 wurden gegenüber den Bestimmungen des § 62 Abs. 6 der geltenden EVO präziser gefaßt und bringen unmissverständlich zum Ausdruck, daß der Frachtzuschlag von dem zu zahlen ist, dem das Gut ausgefolgt wird; hat die Eisenbahn das Gut dem Empfänger ohne Einhebung des Frachtzuschlages abgeliefert, so soll der Absender zur Zahlung des Frachtzuschlages verpflichtet sein.

Im Abs. 6 ist im Vergleich zu § 62 Abs. 7 der geltenden EVO die Bestimmung neu, die vorsieht, daß der vorgesehene Frachtbriefvermerk von der Eisenbahn dann nicht angebracht werden muß, wenn die den Frachtzuschlag begründende Tatsache erst nach Übergabe des Frachtbriefes an den Empfänger der Eisenbahn bekanntgeworden ist und sie daher einen solchen Vermerk im Frachtbrief nicht anbringen kann.

#### Zu § 71:

Die im § 67 der geltenden EVO enthaltenen Bestimmungen hinsichtlich der Erfüllung von Verpflichtungen gegenüber den Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden wurden im vorliegenden § 71 unter weitgehender Angleichung an den Wortlaut und die Systematik der Artikel 13 und 15 der CIM sowie der Einheitlichen Zusatzbestimmungen hiezu und unter Berücksichtigung der praktischen Gegebenheiten sowie Erfordernisse teilweise neu gefaßt. Soweit § 67 der geltenden EVO Bestimmungen enthält, denen zufolge die der Eisenbahn erwachsenen Kosten auf dem Gute haften, wurden diese dahingehend geändert, daß diese Kosten, um sie aus Zweckmäßigkeitssgründen der Frankaturvorschrift zu unterstellen, der Sendung angelastet werden können, womit immer wieder auftretende Meinungsverschiedenheiten hierüber künftig hintangehalten werden sollen. Abs. 1 und 2 entsprechen im wesentlichen § 67 Abs. 1 der geltenden EVO; im Abs. 1 ist neu, daß der Absender Begleitpapiere, die dem Frachtbrief nicht beigegeben werden können, auch einem Beauftragten übermitteln kann. Gemäß Abs. 3 soll in Übereinstimmung mit der CIM an Stelle der im § 67 Abs. 2 der geltenden EVO statuierten Kommissionärhaftung für den Verlust der Begleitpapiere usw. die Verschuldenhaftung treten und damit eine einheitliche Haftung im Inlandverkehr und im internationalen Verkehr Platz greifen. Die Bestimmungen des Abs. 4 enthalten eine dem § 67 Abs. 5 der geltenden EVO entsprechende Regelung. Abs. 5 entspricht im wesentlichen § 67 Abs. 6, erster Satz, der geltenden EVO. Im Abs. 6 wird gegenüber § 67 Abs. 3 der geltenden EVO ausdrücklich bestimmt, daß im Rahmen des Frachtvertrages die Erfüllung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften im Versandbahnhof nicht in Betracht kommt; soll daher eine solche Behandlung im Versandbahnhof stattfinden, so hat sie, wie derzeit bereits im Tarif vorgesehen, der Absender vor der Aufgabe des Gutes zu veranlassen. Abs. 7 sieht analog Artikel 15 § 1 der CIM in Erweiterung des § 67 Abs. 4 der geltenden EVO vor, daß für die Erfüllung der Zollvorschriften die Eisenbahn nicht nur zu sorgen hat, wenn der Absender in den Frachtbrief die Frankaturvorschrift „Franko Zoll“ eingetragen hat, sondern darüber

hinaus in allen jenen Fällen, in denen der Frachtbrief eine Frankaturvorschrift enthält, die den Zoll einschließt, wie „Franko aller Kosten“, „Franko einschließlich Zoll“. Die Regelung des Abs. 8 entspricht der im § 67 Abs. 7 der geltenden EVO vorgesehenen Regelung mit der Maßgabe, daß die Bestimmung des letzten Satzes im Hinblick auf die Regelung im Abs. 9 als entbehrlich nicht mehr aufgenommen wurde. Abs. 9 berücksichtigt die neu geschaffene Empfängerverfügung und unterscheidet sich dadurch von § 67 Abs. 6 der geltenden EVO. Neu in diesem Absatz ist die derzeit lediglich im Tarif enthaltene Bestimmung, die vorsieht, daß der beizogene Absender, Empfänger oder Beauftragte auch berechtigt sein soll, den Zoll sowie die sonstigen verwaltungsbehördlichen Abgaben und Gebühren zu zahlen und die Bescheinigung hierüber gegen Bestätigung im Frachtbrief entgegenzunehmen; diese Bestimmung wurde mit Rücksicht auf ihre grundsätzliche Bedeutung in den Entwurf aufgenommen. Weiters ist in diesem Absatz die Bestimmung neu, derzu folge die Eisenbahn berechtigt sein soll, für die Dauer der durch die Beziehung des Absenders, Empfängers oder Beauftragten verursachten Verzögerung Lager- oder Wagenstandgeld einzuhaben. Diese Regelung erscheint im Hinblick auf eine möglichst kaufmännische Führung der Eisenbahn unerlässlich und soll ihr ermöglichen, die hierdurch entstehenden Kosten, insbesondere durch die auf Grund des Wagenstandes im vermehrten Ausmaß zu zahlenden Mieten für Fremdwagen, welche die Eisenbahn finanziell schwer belasten, abzudecken. Es ist jedoch hervorzuheben, daß Lager- oder Wagenstandgeld nur für die Dauer der Beziehung, nicht aber auch für die Dauer der eisenbahnseits veranlaßten zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Behandlung zu zahlen ist. Die Bestimmung des Abs. 10 sieht im Vergleich zu § 67 Abs. 8 der geltenden EVO vor, daß die Eisenbahn, gleichgültig, ob sie die ihr gemäß Abs. 5 und 8 obliegenden Tätigkeiten selbst besorgt oder durch einen Spediteur besorgen läßt, die Pflichten eines Kommissionärs hat. Abs. 11 berechtigt die Eisenbahn, für die Besorgung der ihr obliegenden Tätigkeiten Nebengebühren einzuhaben.

#### Zu § 72:

Zur besseren Übersicht behandelt der Entwurf die Begleitung von Gütern in einem eigenen Paragraphen und regelt diese unter Berücksichtigung der in den gegenständlichen Abschnitt V einbezogenen Bestimmungen, insbesondere über die Beförderung von lebenden Tieren, die besondere Bestimmungen über die Begleitung enthalten, ausführlicher und präziser als § 68 Abs. 6 der geltenden EVO.

#### Zu § 73:

Abs. 1 sieht gegenüber § 69 Abs. 2 der geltenden EVO analog Artikel 10 der CIM für den Absender die Möglichkeit vor, den Beförderungsweg auch durch Bezeichnung der Bahnhöfe vorzuschreiben, in denen besondere Vorkehrungen für das Gut, wie die Beigabe von Eis, getroffen werden sollen; neu ist ferner, daß der Absender auch im Falle einer Behinderung der Beförderung im Zeitpunkt der Aufgabe berechtigt sein soll, den Beförderungsweg vorzuschreiben. Unter welchen Bedingungen während der Beförderung besondere Vorkehrungen für das Gut getroffen werden können, soll gemäß der Bestimmung des Abs. 2, die neu aufgenommen wurde, die Eisenbahn im Tarif festsetzen. Die Bestimmungen des Abs. 3 über das Umladen und des Abs. 4 über den sogenannten Übergangsnachweis wurden gleichfalls neu aufgenommen; es handelt sich hierbei um Bestimmungen, die derzeit bereits im Tarif enthalten sind, ihres rechtlichen Gewichtes wegen aber im Gesetz verankert werden sollen.

#### Zu § 74:

§ 74 enthält eine dem § 70 der geltenden EVO sowie Artikel 9 § 4 der CIM analoge Regelung, die zur Vervollständigung durch eine Bestimmung ergänzt wurde, welche derzeit in der Durchführungsverordnung V zur EVO aufscheint und die Eisenbahn berechtigt, die Nebengebühren nicht in den Frachtbrief, sondern in eine besondere Rechnung (Nebengebührenrechnung) einzutragen. Da Frachtzuschläge keine Kosten im Sinne dieses Paragraphen darstellen, wurden sie im Rahmen dieser Bestimmungen nicht mehr erwähnt; für die Eintragung von Frachtzuschlägen in den Frachtbrief gilt § 70 Abs. 6 des Entwurfes. Im Abs. 2 wurde präzisiert, welche Beträge die Eisenbahn neben der Fracht und den Nebengebühren in Rechnung stellen darf, und damit eine Übereinstimmung mit dem im § 75 Abs. 1 des Entwurfes enthaltenen Begriff „sonstige Kosten“ hergestellt.

#### Zu § 75:

Die Bestimmungen über die Zahlung der Kosten wurden unter weitgehender Angleichung an die Bestimmungen des Artikels 17 der CIM gegenüber § 71 der geltenden EVO teilweise neu gefaßt. Abs. 1 entspricht § 71 Abs. 1 der geltenden EVO mit der Maßgabe, daß der letzte Satz als gegenstandslos nicht mehr aufgenommen wurde. Die Bestimmungen des Abs. 2 wurden mit den Bestimmungen des Artikels 17 § 2 der CIM übereingestimmt und unterscheiden sich von den Bestimmungen des § 71 Abs. 2 der geltenden EVO, die lediglich einen Rahmen für die Frankaturvorschriften abstecken, diese selbst

jedoch dem Tarif überlassen, dahingehend, daß die Frankaturvorschriften mit ihrem Wortlaut im Gesetz aufscheinen sollen. Die Frankaturvorschrift gemäß Abs. 2 lit. b, derzu folge der Absender alle Kosten, ausgenommen bestimmte, genau zu bezeichnende Kosten, übernehmen kann, geht über den Rahmen des § 71 Abs. 2 der geltenden EVO hinaus; sie wurde auch in die CIM neu aufgenommen. Hingegen soll die sich aus § 71 Abs. 2 der geltenden EVO ergebende Frankaturvorschrift, wonach der Absender die Kosten bis zu einem bestimmten Bahnhof übernimmt, mangels praktischer Bedeutung nicht mehr vorgesehen werden. Die Regelung des Abs. 3 gleicht der des § 71 Abs. 2, letzter Satz, der geltenden EVO. Abs. 4 entspricht Artikel 17 § 3 der CIM und wurde neu aufgenommen; gemäß dieser Bestimmung soll die Eisenbahn, um den jeweiligen praktischen Erfordernissen besser Rechnung tragen zu können, berechtigt sein, im Tarif für die Zahlung der Kosten die ausschließliche Verwendung bestimmter im Abs. 2 festgesetzter Frankaturvorschriften oder die Verwendung anderer Frankaturvorschriften vorzusehen. Abs. 5 wurde im Vergleich zu § 71 Abs. 3 der geltenden EVO analog Artikel 17 § 4 der CIM zur Klarstellung dahingehend ergänzt, daß die Kosten stets vom Absender zu zahlen sind, wenn der Empfänger von den ihm aus dem Frachtvertrag zustehenden Rechten nicht Gebrauch macht. Die neu aufgenommene Bestimmung des Abs. 6 entspricht der Bestimmung des Artikels 17 § 5 der CIM; hiervon soll klargestellt werden, daß, ohne Rücksicht auf die Frankaturvorschrift, Nebengebühren, deren Einhebung durch einen vom Empfänger zu vertretenden Umstand veranlaßt wird oder auf einem Verlangen des Empfängers beruht, stets von diesem zu zahlen sind. § 71 Abs. 4 der geltenden EVO wurde der besseren Übersicht wegen in die Abs. 7 und 8 geteilt. Abs. 8 weicht von der geltenden Regelung insfern ab, als die Eisenbahn bei Gewährung von Ermäßigungen gegenüber den Regeltarifen berechtigt sein soll, im Tarif einen bestimmten Zahlungsmodus nicht nur, wie derzeit, für die Fracht, sondern aus verrechnungstechnischen Gründen für die gesamten Kosten der Beförderung festzusetzen. Die Bestimmungen der Abs. 9 und 10 entsprechen im wesentlichen den Bestimmungen des § 71 Abs. 5 und 6 der geltenden EVO. Analog Artikel 17 § 7 der CIM soll über die in eine Frankaturrechnung eingetragenen Kosten dem Absender eine detaillierte Kostenrechnung auszuhändigen sein.

#### Zu § 76:

§ 76 wurde in bezug auf Inhalt und Systematik an Artikel 18 der CIM angeglichen und gegenüber § 72 der geltenden EVO zum Teil neu

gefaßt. Abs. 1 sieht im Vergleich zur geltenden Regelung vor, daß ein Unterschiedsbetrag nur insoweit zu erstatten oder nachzuzahlen ist, als er zehn Schilling für den Frachtbrief übersteigt; damit soll eine zumutbare Grenze für Erstattungen und Nachzahlungen festgesetzt werden. Abs. 3 führt unter Berücksichtigung des teilweise neu gefaßten § 75 Abs. 5 des Entwurfes näher aus, in welchen Fällen der Absender und in welchen der Empfänger zur Nachzahlung eines zuwenig gezahlten Betrages verpflichtet ist, wobei vor allem auch das Verfügungssrecht des Empfängers entsprechend berücksichtigt wurde. Die Bestimmungen der Abs. 4 und 5 unterscheiden sich von den Bestimmungen des § 72 Abs. 5 der geltenden EVO dahingehend, daß für die Verzinsung analog der CIM ein fixer Satz von fünf v. H. festgesetzt und daß die Betragsgrenze, unter der nicht verzinst wird, entsprechend dem geänderten Geldwert auf einhundert Schilling für den Frachtbrief erhöht werden soll. Die Regelung des § 72 Abs. 2 der geltenden EVO wurde in Angleichung an die CIM, die eine solche ebenfalls nicht vorsieht, nicht mehr aufgenommen; der Eisenbahn bleibt es unbenommen, aus Billigkeit in gleicher Weise wie bisher zu erstatten. Die Bestimmungen des § 72 Abs. 4 und 6 der geltenden EVO über die Aktiv- und Passivlegitimation sowie über das Belegen der Reklamation und die Verjährung enthält der Entwurf analog der Systematik der CIM in den §§ 107 bis 109 und 111.

#### Zu § 77:

Die Bestimmungen über Nachnahme und Barvorschuß entsprechen im wesentlichen den Bestimmungen des § 73 der geltenden EVO, doch wurden diese an Artikel 19 der CIM angepaßt und präziser formuliert. Gemäß Abs. 3 soll gegenüber der geltenden Regelung für die Verzinsung im Falle der Verzögerung der Überweisung der Nachnahme durch die Eisenbahn analog der CIM ebenfalls ein fixer Satz von fünf v. H. vorgesehen werden. Wie die nunmehr in vollen Schillingbeträgen anzugebenden Nachnahmen und Barvorschüsse in den Frachtbrief eingetragen werden sollen, ob in Buchstaben oder in Ziffern, soll im Gesetz nicht mehr geregelt werden, sondern der Frachtbriefgestaltung überlassen bleiben. Die Bestimmungen des § 73 Abs. 6 der geltenden EVO über die Geltendmachung von Ansprüchen, die sich auf eine Nachnahme beziehen, enthält der Entwurf analog der Systematik der CIM in den §§ 107 ff.

#### Zu § 78:

§ 78 regelt die Angabe des Interesses an der Lieferung im wesentlichen in gleicher Weise wie Artikel 20 der CIM und weicht verschiedentlich von den Bestimmungen des § 74 der geltenden

jedoch dem Tarif überlassen, dahingehend, daß die Frankaturvorschriften mit ihrem Wortlaut im Gesetz aufscheinen sollen. Die Frankaturvorschrift gemäß Abs. 2 lit. b, derzu folge der Absender alle Kosten, ausgenommen bestimmte, genau zu bezeichnende Kosten, übernehmen kann, geht über den Rahmen des § 71 Abs. 2 der geltenden EVO hinaus; sie wurde auch in die CIM neu aufgenommen. Hingegen soll die sich aus § 71 Abs. 2 der geltenden EVO ergebende Frankaturvorschrift, wonach der Absender die Kosten bis zu einem bestimmten Bahnhof übernimmt, mangels praktischer Bedeutung nicht mehr vorgesehen werden. Die Regelung des Abs. 3 gleicht der des § 71 Abs. 2, letzter Satz, der geltenden EVO. Abs. 4 entspricht Artikel 17 § 3 der CIM und wurde neu aufgenommen; gemäß dieser Bestimmung soll die Eisenbahn, um den jeweiligen praktischen Erfordernissen besser Rechnung tragen zu können, berechtigt sein, im Tarif für die Zahlung der Kosten die ausschließliche Verwendung bestimmter im Abs. 2 festgesetzter Frankaturvorschriften oder die Verwendung anderer Frankaturvorschriften vorzusehen. Abs. 5 wurde im Vergleich zu § 71 Abs. 3 der geltenden EVO analog Artikel 17 § 4 der CIM zur Klarstellung dahingehend ergänzt, daß die Kosten stets vom Absender zu zahlen sind, wenn der Empfänger von den ihm aus dem Frachtvertrag zustehenden Rechten nicht Gebrauch macht. Die neu aufgenommene Bestimmung des Abs. 6 entspricht der Bestimmung des Artikels 17 § 5 der CIM; hierdurch soll klargestellt werden, daß, ohne Rücksicht auf die Frankaturvorschrift, Nebengebühren, deren Einhebung durch einen vom Empfänger zu vertretenden Umstand veranlaßt wird oder auf einem Verlangen des Empfängers beruht, stets von diesem zu zahlen sind. § 71 Abs. 4 der geltenden EVO wurde der besseren Übersicht wegen in die Abs. 7 und 8 geteilt. Abs. 8 weicht von der geltenden Regelung insfern ab, als die Eisenbahn bei Gewährung von Ermäßigungen gegenüber den Regeltarifen berechtigt sein soll, im Tarif einen bestimmten Zahlungsmodus nicht nur, wie derzeit, für die Fracht, sondern aus verrechnungstechnischen Gründen für die gesamten Kosten der Beförderung festzusetzen. Die Bestimmungen der Abs. 9 und 10 entsprechen im wesentlichen den Bestimmungen des § 71 Abs. 5 und 6 der geltenden EVO. Analog Artikel 17 § 7 der CIM soll über die in eine Frankaturrechnung eingetragenen Kosten dem Absender eine detaillierte Kostenrechnung auszuhändigen sein.

#### Zu § 76:

§ 76 wurde in bezug auf Inhalt und Systematik an Artikel 18 der CIM angeglichen und gegenüber § 72 der geltenden EVO zum Teil neu

gefaßt. Abs. 1 sieht im Vergleich zur geltenden Regelung vor, daß ein Unterschiedsbetrag nur insoweit zu erstatten oder nachzuzahlen ist, als er zehn Schilling für den Frachtbrief übersteigt; damit soll eine zumutbare Grenze für Erstattungen und Nachzahlungen festgesetzt werden. Abs. 3 führt unter Berücksichtigung des teilweise neu gefaßten § 75 Abs. 5 des Entwurfes näher aus, in welchen Fällen der Absender und in welchen der Empfänger zur Nachzahlung eines zuwenig gezahlten Betrages verpflichtet ist, wobei vor allem auch das Verfügungssrecht des Empfängers entsprechend berücksichtigt wurde. Die Bestimmungen der Abs. 4 und 5 unterscheiden sich von den Bestimmungen des § 72 Abs. 5 der geltenden EVO dahingehend, daß für die Verzinsung analog der CIM ein fixer Satz von fünf v. H. festgesetzt und daß die Betragsgrenze, unter der nicht verzinst wird, entsprechend dem geänderten Geldwert auf einhundert Schilling für den Frachtbrief erhöht werden soll. Die Regelung des § 72 Abs. 2 der geltenden EVO wurde in Angleichung an die CIM, die eine solche ebenfalls nicht vorsieht, nicht mehr aufgenommen; der Eisenbahn bleibt es unbenommen, aus Billigkeit in gleicher Weise wie bisher zu erstatten. Die Bestimmungen des § 72 Abs. 4 und 6 der geltenden EVO über die Aktiv- und Passivlegitimation sowie über das Belegen der Reklamation und die Verjährung enthält der Entwurf analog der Systematik der CIM in den §§ 107 bis 109 und 111.

#### Zu § 77:

Die Bestimmungen über Nachnahme und Barvorschuß entsprechen im wesentlichen den Bestimmungen des § 73 der geltenden EVO, doch wurden diese an Artikel 19 der CIM angepaßt und präziser formuliert. Gemäß Abs. 3 soll gegenüber der geltenden Regelung für die Verzinsung im Falle der Verzögerung der Überweisung der Nachnahme durch die Eisenbahn analog der CIM ebenfalls ein fixer Satz von fünf v. H. vorgesehen werden. Wie die nunmehr in vollen Schillingbeträgen anzugebenden Nachnahmen und Barvorschüsse in den Frachtbrief eingetragen werden sollen, ob in Buchstaben oder in Ziffern, soll im Gesetz nicht mehr geregelt werden, sondern der Frachtbriefgestaltung überlassen bleiben. Die Bestimmungen des § 73 Abs. 6 der geltenden EVO über die Geltendmachung von Ansprüchen, die sich auf eine Nachnahme beziehen, enthält der Entwurf analog der Systematik der CIM in den §§ 107 ff.

#### Zu § 78:

§ 78 regelt die Angabe des Interesses an der Lieferung im wesentlichen in gleicher Weise wie Artikel 20 der CIM und weicht verschiedentlich von den Bestimmungen des § 74 der geltenden

EVO ab. Gemäß Abs. 1 soll nunmehr das Interesse an der Lieferung in vollen Hundertschillingbeträgen angegeben werden. Im Abs. 2 soll zum Unterschied von der geltenden Regelung nicht mehr vorgesehen werden, wie die Eintragung des Betrages des Interesses an der Lieferung in den Frachtbrief zu erfolgen hat, vielmehr soll dies ebenso wie hinsichtlich der Eintragung von Nachnahmen und Barvorschüssen gleichfalls der Frachtbriefgestaltung überlassen bleiben. Gemäß Abs. 3 soll analog der CIM die Eisenbahn berechtigt sein, für die Angabe des Interesses an der Lieferung eine Nebengebühr im Tarif festzusetzen, und zwar ohne die derzeit vorgesehene Beschränkung, die in der Praxis eine sehr umständliche Berechnung erfordert und nicht immer richtig angewendet wird; dadurch könnte auch die derzeit vorgesehene Berechtigung der Eisenbahn entfallen, einen Mindestbetrag für diese Nebengebühr im Tarif festzusetzen. Die in der CIM nicht enthaltene Bestimmung des § 74 Abs. 4 der geltenden EVO, die eine Angabe des Interesses an der Lieferung über den Betrag hinaus, auf den bei Gewährung von Ermäßigungen gegenüber den Regeltarifen die Ersatzpflicht der Eisenbahn beschränkt ist, nicht zuläßt, wurde in den Entwurf nicht aufgenommen; der Betrag des Interesses an der Lieferung soll somit, wie sich auch aus Abs. 1 ergibt, über den gemäß § 102 festgesetzten Höchstbetrag der Haftung hinausgehen können, sodaß der Absender solcherart trotz Beschränkung der Haftung auf einen Höchstbetrag eine entsprechend weitergehende Haftung in Anspruch nehmen kann, ohne der Ermäßigung gegenüber den Regeltarifen verlustig zu gehen.

#### Zu § 79:

Die im Vergleich zu § 75 der geltenden EVO zum Teil neu gefaßten Bestimmungen über das Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages wurden weitgehend an die Bestimmungen des Artikels 21 der CIM angeglichen. Zum Unterschied von der geltenden Regelung, jedoch in Übereinstimmung mit der CIM, sollen im Abs. 1 lit. d die Verfügungen, ein Gut bahn-lagernd zu stellen und bahn-lagernd gestelltes Gut einem bestimmten Empfänger abzuliefern, nicht mehr aufgenommen werden; der Eisenbahn soll jedoch auf Grund des Abs. 2 unbenommen bleiben, diese Verfügungen allenfalls in den Tarif aufzunehmen. Im Abs. 4 ist analog der CIM, jedoch abweichend von § 75 Abs. 2 der geltenden EVO, ausdrücklich bestimmt, daß nachträgliche Verfügungen des Absenders eine Teilung der Sendung nicht zur Folge haben dürfen. Abs. 6 regelt die anlässlich der Erteilung einer Verfügung in bezug auf das Frachtbriefdoppel zu erfüllenden Förmlichkeiten unter Einbeziehung bereits derzeit im Tarif enthaltener

Bestimmungen einläßlicher als § 75 Abs. 3 der geltenden EVO und entspricht Artikel 21 § 2 der CIM; die im § 75 Abs. 3 der geltenden EVO enthaltene, noch aus der deutschen EVO stammende Bestimmung, welche die Eisenbahn berechtigt, vom Absender zu verlangen, daß er sich bei Erteilung der Verfügung ausweise, wurde jedoch im Hinblick auf die in der österreichischen EVO zwingend vorgeschriebene Aushändigung des Frachtbriefdoppels an den Absender als gegenstandslos nicht mehr übernommen. Abs. 8 sieht gegenüber der geltenden Regelung die Weitergabe einer nachträglichen Verfügung auch durch Fernschreiber vor. Gemäß Abs. 9 soll das Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages über die im § 75 Abs. 10 der geltenden EVO vorgesehenen Fälle hinaus, entsprechend der Regelung in der CIM, auch dann erlöschen, wenn der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag gemäß § 86 Abs. 4 geltend gemacht und wenn die Eisenbahn, im Hinblick auf die neu aufgenommenen Bestimmungen des § 80 über die Empfängerverfügung, mit der Ausführung einer Empfängerverfügung begonnen hat. Die Bestimmungen des § 75 Abs. 6, 8 und 9 der geltenden EVO scheinen im Entwurf analog der Systematik der CIM, welche die Ausführung der Verfügungen gesondert regelt, im § 81 auf. Die in der Praxis kaum in Anspruch genommene Regelung des § 75 Abs. 7 der geltenden EVO über die Aussetzung der Ablieferung des Gutes auf Grund eines unmittelbar an den Bestimmungsbahnhof gestellten Antrages, die übrigens auch die CIM nicht vorsieht, wurde nicht aufgenommen; im Bedarfsfall bietet jedoch Abs. 5 die Möglichkeit, eine solche Regelung in den Tarif aufzunehmen.

#### Zu § 80:

Einem in Verfrächterkreisen weit verbreiteten Wunsche Rechnung tragend, soll in Anlehnung an Artikel 22 der CIM auch dem Empfänger das Recht eingeräumt werden, unter bestimmten, auf die österreichischen Verhältnisse zugeschnittenen Voraussetzungen den Frachtvertrag abzuändern. In diesem Sinne soll daher der Empfänger berechtigt sein, bestimmte Verfügungen über das Gut zu treffen, wenn der Absender die Kosten auf den Empfänger überwiesen und im Frachtbrief den Vermerk „Empfänger nicht verfügberechtigt“ nicht eingetragen hat; die Verfügungen des Empfängers sollen wirksam werden, wenn die Sendung den Versandbahnhof verlassen hat. Der Empfänger wäre somit in die Lage versetzt, bereits zu einem früheren Zeitpunkt als mit dem Zeitpunkt der Ankunft im Bestimmungsbahnhof über die Sendung verfügen zu können, wodurch sich seine Dispositionsmöglichkeiten wesentlich verbessern würden.

**Zu § 81:**

Analog Artikel 23 der CIM wurden im Entwurf die Bestimmungen über die Ausführung der Verfügungen, und zwar sowohl der nachträglichen Verfügungen des Absenders als auch der Verfügungen des Empfängers, in einen eigenen Paragraphen aufgenommen. Zum überwiegenden Teile sind diese Bestimmungen, allerdings nur in bezug auf nachträgliche Verfügungen des Absenders, auch im § 75 der geltenden EVO enthalten, doch wurden diese an die Bestimmungen des Artikels 23 der CIM angeglichen. Abs. 1 entspricht der im § 75 Abs. 6 der geltenden EVO enthaltenen Regelung, die in Übereinstimmung mit der CIM durch die Bestimmung ergänzt wurde, daß derjenige, der verfügt hat, alle Folgen tragen soll, die sich daraus ergeben, daß die Eisenbahn seine Verfügung auszuführen begonnen hat, wenn die Eisenbahn die sich aus dem lit. a bis d ergebende Sachlage nicht voraussehen konnte. Die Bestimmungen des Abs. 2 unterscheiden sich von den Bestimmungen des § 75 Abs. 8 der geltenden EVO im wesentlichen insoweit, als die Eisenbahn zur Abdeckung ihrer Kosten analog der in der diesbezüglichen Einheitlichen Zusatzbestimmung zu Artikel 23 der CIM vorgesehenen Regelung berechtigt sein soll, bei Verzögerungen in der Beförderung oder in der Ablieferung des Gutes, welche durch die Ausführung von Verfügungen entstehen, nach Maßgabe des Abs. 5 für die gesamte Dauer der Verzögerung Lager- oder Wagenstandgeld einzuheben; im übrigen soll die Eisenbahn für den Fall einer mehr als sechsundneunzigstündigen Verzögerung berechtigt sein, das Gut auf Lager zu nehmen und gemäß den Bestimmungen des § 91 Abs. 12 lit. b bis h vorzugehen. Gemäß Abs. 3 soll die Eisenbahn berechtigt sein, für die Ausführung der Verfügung eine Nebengebühr beim Erteilen der Verfügung einzuheben; der in der analogen Bestimmung des § 75 Abs. 9 der geltenden EVO enthaltene Vorbehalt „wenn die nachträgliche Verfügung nicht durch ihr Verschulden veranlaßt wird“ wurde nicht mehr aufgenommen, da der Absender oder der Empfänger eine Verfügung stets aus eigenem, also ohne hiezu durch die Eisenbahn veranlaßt zu werden, trifft und daher eine durch Verschulden der Eisenbahn veranlaßte Verfügung nicht in Frage kommen kann. Im Abs. 4 soll durch das Wort „Kosten“ an Stelle des im § 75 Abs. 9 der geltenden EVO verwendeten Wortes „Fracht“ zum Ausdruck gebracht werden, daß hierunter nicht nur die Fracht, sondern auch die Nebengebühren und sonstigen Kosten fallen; analog der CIM sollen die derzeit im Tarif enthaltenen Bestimmungen über die Berechnung der Kosten bei Änderung des Bestimmungsbahnhofes oder bei Rückbeförderung des Gutes nach dem Versandbahnhof in das

Gesetz selbst aufgenommen werden. Abs. 5 berücksichtigt, daß bei der Ausführung einer Verfügung Kosten entstehen können, die auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen sind. Die Bestimmung des Abs. 6 ist neu und entspricht Artikel 23 § 4 der CIM; danach soll die Eisenbahn unter Vorbehalt der Bestimmungen des Abs. 1 für die Folgen haften, die dadurch entstehen, daß sie eine Verfügung gemäß §§ 79 und 80 unrichtig oder überhaupt nicht ausführt, sofern sie ein Verschulden trifft, doch soll sie zu einem höheren Schadenersatz als bei Verlust des Gutes nicht verpflichtet sein.

**Zu § 82:**

Die Bestimmungen über Beförderungshindernisse wurden gegenüber § 76 der geltenden EVO teilweise neu gefaßt und, soweit erforderlich, an die Bestimmungen des Artikels 24 der CIM angeglichen. Abs. 1 unterscheidet sich von § 76 Abs. 1 der geltenden EVO dem Inhalt nach lediglich darin, daß die Bestimmung, wonach es den Eisenbahnen überlassen ist, aus dem Titel der Beförderung über einen Hilfsweg ohne Einhebung einer Mehrfracht gegeneinander Rückgriff zu nehmen, nicht hier, sondern in den § 136 aufgenommen werden soll, der eine zusammenfassende Darstellung der Bestimmungen über den Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander enthält. Im Abs. 2 ist ausführlicher als derzeit die Verpflichtung der Eisenbahn geregelt, den Absender vom Vorliegen eines Beförderungshindernisses zu verständigen und ihn um Anweisung zu ersuchen. Gegenüber § 76 Abs. 2 der geltenden EVO ist neu, daß der Absender nicht in allen Fällen, in denen ein Hilfsweg nicht vorhanden ist oder das Gut aus anderen Gründen nicht weiterbefördert werden kann, verständigt und um Anweisung ersucht werden soll, sondern zur Vermeidung unnötiger Wagenstillstände und in Übereinstimmung mit der in verschiedenen europäischen Staaten vorgesehenen Regelung nur dann, wenn die Dauer des Beförderungshindernisses voraussichtlich eine bestimmte Zeit überschreitet. Abs. 3 sieht abweichend von § 76 Abs. 5 der geltenden EVO vor, daß bei Unaufführbarkeit der im Frachtbrief vorsorglich getroffenen Anweisung eine neue Anweisung nicht in allen Fällen, sondern nur nach Maßgabe der Bestimmungen des Abs. 2 eingeholt werden soll. Abs. 4 entspricht § 76 Abs. 3 der geltenden EVO mit der Maßgabe, daß der Hinweis auf § 75 Abs. 5 im Hinblick auf die Regelung des neuen Abs. 5 nicht mehr aufgenommen wurde. Abs. 5 sieht gegenüber der geltenden Regelung die Weitergabe einer Anweisung auch durch Fernschreiber vor. Die Regelung des Abs. 6 entspricht im wesentlichen der des § 76 Abs. 4 der geltenden EVO; sie wurde jedoch in Anlehnung an die diesbezüglichen

Bestimmungen der §§ 79 und 80 des Entwurfes präziser gefaßt. Abs. 7 entspricht § 76 Abs. 7 der geltenden EVO. In den Abs. 2, 5, 8 und 9 wurde, um eine bestehende Gesetzeslücke zu schließen, die Kostentragung im Zusammenhang mit Beförderungshindernissen eindeutig geregelt. Abs. 10 stimmt mit Artikel 24 § 7 der CIM überein und berücksichtigt die neu geschaffene Empfängerverfügung; hat demnach der Empfänger den Frachtvertrag abgeändert, so soll dieser an die Stelle des Absenders treten. Gemäß Abs. 11 sollen für die Ausführung der Anweisungen im übrigen die Bestimmungen des § 81 Abs. 1, 2 und 4 bis 6 sinngemäß gelten; damit wäre analog der CIM für die Ausführung von Anweisungen bei Beförderungshindernissen die gleiche Rechtslage hergestellt wie für die Ausführung von Verfügungen. Abs. 12 enthält eine gegenüber § 76 Abs. 6 der geltenden EVO präzisere Fassung und berechtigt die Eisenbahn, bei Zutreffen der hier angeführten Voraussetzungen das Gut nach sechsundneunzig Stunden auf Lager zu nehmen und gemäß den Bestimmungen des § 91 Abs. 12 lit. b bis h vorzugehen.

#### Zu § 83:

Entsprechend den praktischen Erfordernissen und in Angleichung an Artikel 11 der CIM wurden die Bestimmungen über die Lieferfrist gegenüber § 77 der geltenden EVO zum Teil neu gefaßt. Abs. 2 wurde im Vergleich zur geltenden Regelung dahingehend geändert, daß im Hinblick auf den Wegfall der Beförderungsart „Eilgut“ eine Unterscheidung der Lieferfrist in eine solche für Eilgut und eine solche für Frachtgut nicht mehr getroffen, sondern danach unterschieden wird, ob das Gut als Stückgut oder als Wagenladung zur Aufgabe gelangt. Des weiteren soll unter Verzicht auf die derzeit vorgesehene Verlängerung der Lieferfrist bei Beförderung gewisser Güter die Abfertigungsfrist für Stückgut mit achtundvierzig Stunden festgelegt werden. Durch diese Regelung soll den aus den praktischen Gegebenheiten resultierenden Erfordernissen Rechnung getragen und ein rationellerer Einsatz sowie eine bessere Auslastung der Stückgutwagen, insbesondere auf Nebenstrecken, ermöglicht werden. Die Bestimmungen des Abs. 4 über Zuschlagsfristen entsprechen weitgehend den Bestimmungen des Artikels 11 § 4 der CIM. Danach soll die Eisenbahn berechtigt sein, Zuschlagsfristen für Güter festzusetzen, die über Bahnstrecken befördert werden, die im selben Gemeindegebiet zwei oder mehrere Bahnstrecken, somit nicht mehr nur Bahnhöfe, wie derzeit vorgesehen, verbinden. Die Bestimmungen, denen zufolge Zuschlagsfristen auch bei Beförderung über Nebenbahnen sowie für Güter, die nach Tarifen befördert werden, die eine Er-

mäßigung gegenüber den Regeltarifen enthalten, festgesetzt werden können, sind neu und wurden aus der CIM übernommen. Im Abs. 5 ist neu, daß Zuschlagsfristen gemäß Abs. 4 lit. d längstens für die Dauer eines Monates festgesetzt werden dürfen. Abs. 6 wurde gegenüber § 77 Abs. 5 der geltenden EVO präziser gefaßt. Abs. 7 sieht analog der CIM vor, daß die Lieferfrist für Frachtgut einheitlich um null Uhr des der Annahme des Gutes zur Beförderung folgenden Tages beginnen soll; ob das Gut vormittags oder nachmittags aufgegeben wird, soll daher im Gegensatz zur Regelung im § 77 Abs. 6 der geltenden EVO nicht mehr maßgebend sein. Ein Hinausschieben des Beginns der Lieferfrist bei nachmittags aufgegebenem Frachtgut, wenn der folgende Tag ein Sonn- oder Feiertag ist, wurde im Hinblick auf die neu aufgenommene Bestimmung des Abs. 8 lit. b, wonach die Lieferfrist an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen ruht, nicht mehr vorgesehen. Die Bestimmungen des Abs. 8 über das Ruhen der Lieferfrist entsprechen weitgehend den Bestimmungen des Artikels 11 § 7 der CIM. In der lit. a Ziffer 3 wurde die neu geschaffene Empfängerverfügung entsprechend berücksichtigt; ein Ruhen der Lieferfrist bei Aufenthalten, die durch eine Anweisung verursacht werden, wurde zum Unterschied von der geltenden Regelung nicht mehr ausdrücklich vorgesehen, da in der Praxis eine Anweisung hauptsächlich im Zuge eines Beförderungshindernisses in Betracht kommen wird und dieser Fall unter die Bestimmung der Ziffer 5 fällt. Unter die Bestimmung der Ziffer 5 soll jeder Stillstand in der Beförderung fallen, der nicht auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen ist, wie der Stillstand durch eine Sperrmaßnahme gemäß § 3 Abs. 2 lit. b und c, durch das Abladen einer Überlast oder durch deren Zuladen zu einer anderen Sendung, durch das Fehlen von Wagen zum Umladen oder von Rollfahrzeugen beim Übergang einer Sendung auf eine Strecke mit anderer Spurweite, durch den Ausfall von Lokomotiven, durch Schneeverwehungen. Die lit. b wurde neu aufgenommen; sie bestimmt, daß die Lieferfrist an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen ruht, und soll die Bestimmungen des § 77 Abs. 6, zweiter Satz, und des § 77 Abs. 9 der geltenden EVO, die ein Hinausschieben des Beginns beziehungsweise des Endes der Lieferfrist vorsehen, wenn Frachtgut nachmittags aufgegeben wird und der folgende Tag ein Sonn- oder Feiertag ist, beziehungsweise der letzte Tag der Lieferfrist auf einen Sonn- oder Feiertag fällt, ersetzen. Abs. 10 wurde gegenüber § 77 Abs. 8 der geltenden EVO präziser gefaßt und sieht vor, daß der Samstag im Sinne dieser Bestimmung nicht als Werktag gilt. Abs. 11, der regelt, wann die Lieferfrist als gewahrt gilt, wurde im Vergleich zu § 77 Abs. 10 der geltenden EVO übersichtlicher gestaltet, doch ergeben sich hieraus

materiell keine Änderungen; eine Regelung für den Fall, daß das Gut zur Weiterbeförderung an ein anderes Verkehrsmittel übergeben wird, konnte entfallen, da eine solche Weiterbeförderung, es handelt sich hierbei um ein Relikt aus der deutschen EVO, in Österreich nicht vorgesehen ist.

#### Zu § 84:

Die Regelung des § 78 Abs. 10 der geltenden EVO über die Empfängeranweisung wurde, um sie besser ins Blickfeld zu rücken, in einen eigenen Paragraphen aufgenommen. Der vorliegende § 84 räumt dem Empfänger unter Bedingungen, welche die Eisenbahn im Tarif festsetzt, die Möglichkeit ein, im Bestimmungsbahnhof Anweisungen über die Sendung zu erteilen, und geht somit über die geltende Regelung hinaus, derzu folge nur Anweisungen zugelassen sind, die sich ausdrücklich auf das Gut beziehen. Durch diese Regelung soll es, einem vielfach vorgetragenen Wunsche der Verfräterschaft folgend, dem Empfänger möglich sein, unter Beachtung der von der Eisenbahn im Tarif festgesetzten Bedingungen auch hinsichtlich des sich aus dem Frachtvertrag zu seinen Lasten ergebenden Betrages Anweisungen etwa dahingehend treffen zu können, daß das Gut ihm abgeliefert, jedoch dieser Betrag von einem Dritten gezahlt werde. Im übrigen wurde der Fall einer Weiterbeförderung auf Grund der neu geschaffenen Empfängerverfügung entsprechend berücksichtigt und bestimmt, daß die Eisenbahn zur Ausführung einer Empfängeranweisung auch dann nicht berechtigt sein soll, wenn bis zum Beginn der Ausführung eine ordnungsmäßig erteilte, entgegenstehende Verfügung oder Anweisung des ursprünglichen Empfängers im Bestimmungsbahnhof eingelangt ist.

#### Zu § 85:

Der vorliegende Paragraph faßt die Bestimmungen des § 78 Abs. 4 und des § 81 der geltenden EVO über die Benachrichtigung und die Durchführung der Benachrichtigung zu einer gemeinsamen Regelung zusammen. Gemäß Abs. 1 soll die Eisenbahn im Gegensatz zur geltenden Regelung, derzu folge der Empfänger eines als Frachtgut aufgegebenen Gutes von dessen Ankunft im Bestimmungsbahnhof innerhalb einer Frist von zwölf Stunden, gerechnet von der Ankunft des Gutes, zu benachrichtigen ist, verpflichtet sein, den Empfänger ohne Verzug nach der Ankunft zu benachrichtigen; hierdurch soll eine raschere Abnahme des Gutes, die sowohl im Interesse der Eisenbahn als auch im Interesse der Verfräter gelegen ist, ermöglicht werden. Die Verpflichtung zur Benachrichtigung entfällt je-

doch unter Berücksichtigung der Dienststunden der Güterabfertigungsstellen in der Zeit von siebzehn bis acht Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen, an Samstagen insoweit, als Dienststunden nicht festgesetzt sind. In den Abs. 2 wurde im Vergleich zur geltenden EVO die Bestimmung, wonach die Eisenbahn zur Benachrichtigung nicht verpflichtet ist, wenn das Gut einem anderen Verkehrsmittel zur Weiterbeförderung übergeben wird, als überholt nicht mehr aufgenommen. Die Abs. 3 und 4 sehen gegenüber § 81 Abs. 1 und 3 der geltenden EVO die Benachrichtigung auch durch Fernschreiber vor. Gemäß Abs. 5 sollen aus Zweckmäßigkeitsgründen notwendige Verlängerungen der im Abs. 4 festgesetzten Bewirkungsfristen bei telegraphischer und schriftlicher Benachrichtigung durch die Post nicht mehr im Tarif, sondern durch Aushang bei den Güterabfertigungsstellen der betreffenden Bahnhöfe bekanntzumachen sein. Abs. 6 unterscheidet sich von der diesbezüglichen Bestimmung im § 81 Abs. 3 der geltenden EVO dahingehend, daß die Dienststundenregelung für Samstage berücksichtigt wurde. Im Abs. 7 soll im Vergleich zu § 81 Abs. 4 der geltenden EVO klargestellt werden, daß die Benachrichtigungskosten vom Empfänger zu zahlen sind. Abs. 8 faßt die Bestimmungen des § 81 Abs. 1, zweiter Satz, und Abs. 5 der geltenden EVO unter präziserer Formulierung zusammen und verpflichtet die Eisenbahn, dem Empfänger auch eine vermutliche Beschädigung des Gutes mitzuteilen.

#### Zu § 86:

Die Bestimmungen über die Ablieferung wurden gegenüber denen des § 78 der geltenden EVO zur besseren Übersichtlichkeit und aus sachlichen Erwägungen neu gestaltet, wobei verschiedene Bestimmungen ausgeklammert und an anderer Stelle aufgenommen wurden. Die Bestimmungen des § 78 Abs. 4 der geltenden EVO über die Benachrichtigung wurden mit den Bestimmungen des § 81 der geltenden EVO über die Durchführung der Benachrichtigung zusammengefaßt und scheinen im § 85 des Entwurfes auf. § 78 Abs. 9 der geltenden EVO, welcher die Empfangsbahn zur Ausübung des Pfandrechtes verpflichtet, wurde in den § 136, welcher das Verhältnis der Eisenbahn untereinander in zusammenfassender Form regelt, aufgenommen. Die Bestimmungen des § 78 Abs. 10 der geltenden EVO über die Empfängeranweisung sowie des § 78 Abs. 11 und 14 der geltenden EVO über das Ausladen der Güter sowie das Reinigen und Entseuchen der Wagen enthält der Entwurf in jeweils eigenen Paragraphen, und zwar in den §§ 84 und 88. Im übrigen wurden die vorliegenden Bestimmungen an die Bestimmungen des Artikels 16 der CIM angeglichen. Abs. 1 entspricht inhaltlich § 78 Abs. 1 der geltenden

## 336 der Beilagen

73

materiell keine Änderungen; eine Regelung für den Fall, daß das Gut zur Weiterbeförderung an ein anderes Verkehrsmittel übergeben wird, konnte entfallen, da eine solche Weiterbeförderung, es handelt sich hiebei um ein Relikt aus der deutschen EVO, in Österreich nicht vorgesehen ist.

**Zu § 84:**

Die Regelung des § 78 Abs. 10 der geltenden EVO über die Empfängeranweisung wurde, um sie besser ins Blickfeld zu rücken, in einen eigenen Paragraphen aufgenommen. Der vorliegende § 84 räumt dem Empfänger unter Bedingungen, welche die Eisenbahn im Tarif festsetzt, die Möglichkeit ein, im Bestimmungsbahnhof Anweisungen über die Sendung zu erteilen, und geht somit über die geltende Regelung hinaus, derzu folge nur Anweisungen zugelassen sind, die sich ausdrücklich auf das Gut beziehen. Durch diese Regelung soll es, einem vielfach vorgetragenen Wunsche der Verfräterschaft folgend, dem Empfänger möglich sein, unter Beachtung der von der Eisenbahn im Tarif festgesetzten Bedingungen auch hinsichtlich des sich aus dem Frachtvertrag zu seinen Lasten ergebenden Betrages Anweisungen etwa dahingehend treffen zu können, daß das Gut ihm abgeliefert, jedoch dieser Betrag von einem Dritten gezahlt werde. Im übrigen wurde der Fall einer Weiterbeförderung auf Grund der neu geschaffenen Empfängerverfügung entsprechend berücksichtigt und bestimmt, daß die Eisenbahn zur Ausführung einer Empfängeranweisung auch dann nicht berechtigt sein soll, wenn bis zum Beginn der Ausführung eine ordnungsmäßig erteilte, entgegenstehende Verfügung oder Anweisung des ursprünglichen Empfängers im Bestimmungsbahnhof eingelangt ist.

**Zu § 85:**

Der vorliegende Paragraph faßt die Bestimmungen des § 78 Abs. 4 und des § 81 der geltenden EVO über die Benachrichtigung und die Durchführung der Benachrichtigung zu einer gemeinsamen Regelung zusammen. Gemäß Abs. 1 soll die Eisenbahn im Gegensatz zur geltenden Regelung, derzu folge der Empfänger eines als Frachtgut aufgegebenen Gutes von dessen Ankunft im Bestimmungsbahnhof innerhalb einer Frist von zwölf Stunden, gerechnet von der Ankunft des Gutes, zu benachrichtigen ist, verpflichtet sein, den Empfänger ohne Verzug nach der Ankunft zu benachrichtigen; hiedurch soll eine raschere Abnahme des Gutes, die sowohl im Interesse der Eisenbahn als auch im Interesse der Verfräter gelegen ist, ermöglicht werden. Die Verpflichtung zur Benachrichtigung entfällt je-

doch unter Berücksichtigung der Dienststunden der Güterabfertigungsstellen in der Zeit von siebzehn bis acht Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen, an Samstagen insoweit, als Dienststunden nicht festgesetzt sind. In den Abs. 2 wurde im Vergleich zur geltenden EVO die Bestimmung, wonach die Eisenbahn zur Benachrichtigung nicht verpflichtet ist, wenn das Gut einem anderen Verkehrsmittel zur Weiterbeförderung übergeben wird, als überholt nicht mehr aufgenommen. Die Abs. 3 und 4 sehen gegenüber § 81 Abs. 1 und 3 der geltenden EVO die Benachrichtigung auch durch Fernschreiber vor. Gemäß Abs. 5 sollen aus Zweckmäßigkeitsgründen notwendige Verlängerungen der im Abs. 4 festgesetzten Bewirkungsfristen bei telegraphischer und schriftlicher Benachrichtigung durch die Post nicht mehr im Tarif, sondern durch Aushang bei den Güterabfertigungsstellen der betreffenden Bahnhöfe bekanntzumachen sein. Abs. 6 unterscheidet sich von der diesbezüglichen Bestimmung im § 81 Abs. 3 der geltenden EVO dahingehend, daß die Dienststundenregelung für Samstage berücksichtigt wurde. Im Abs. 7 soll im Vergleich zu § 81 Abs. 4 der geltenden EVO klargestellt werden, daß die Benachrichtigungskosten vom Empfänger zu zahlen sind. Abs. 8 faßt die Bestimmungen des § 81 Abs. 1, zweiter Satz, und Abs. 5 der geltenden EVO unter präziserer Formulierung zusammen und verpflichtet die Eisenbahn, dem Empfänger auch eine vermutliche Beschädigung des Gutes mitzuteilen.

**Zu § 86:**

Die Bestimmungen über die Ablieferung wurden gegenüber denen des § 78 der geltenden EVO zur besseren Übersichtlichkeit und aus sachlichen Erwägungen neu gestaltet, wobei verschiedene Bestimmungen ausgeklammert und an anderer Stelle aufgenommen wurden. Die Bestimmungen des § 78 Abs. 4 der geltenden EVO über die Benachrichtigung wurden mit den Bestimmungen des § 81 der geltenden EVO über die Durchführung der Benachrichtigung zusammengefaßt und scheinen im § 85 des Entwurfes auf. § 78 Abs. 9 der geltenden EVO, welcher die Empfangsbahn zur Ausübung des Pfandrechtes verpflichtet, wurde in den § 136, welcher das Verhältnis der Eisenbahn untereinander in zusammenfassender Form regelt, aufgenommen. Die Bestimmungen des § 78 Abs. 10 der geltenden EVO über die Empfängeranweisung sowie des § 78 Abs. 11 und 14 der geltenden EVO über das Ausladen der Güter sowie das Reinigen und Entseuchen der Wagen enthält der Entwurf in jeweils eigenen Paragraphen, und zwar in den §§ 84 und 88. Im übrigen wurden die vorliegenden Bestimmungen an die Bestimmungen des Artikels 16 der CIM angeglichen. Abs. 1 entspricht inhaltlich § 78 Abs. 1 der geltenden

EVO mit der Maßgabe, daß die Weiterbeförderung mit einem anderen Verkehrsmittel, die, wie bereits erwähnt, ein gegenstandslos gewordenes Relikt aus der deutschen EVO darstellt, nicht mehr zu berücksichtigen war. Im Abs. 2 wurden die Bestimmungen des § 78 Abs. 8 und 12 der geltenden EVO zusammengefaßt. Die ergänzend aufgenommene Bestimmung, wonach die Eisenbahn nicht verpflichtet sein soll, bei der Ablieferung die Berechtigung des Beauftragten oder des Bevollmächtigten des Empfängers zu prüfen, ist derzeit im Tarif enthalten und soll aus legistischen Gründen in das Gesetz aufgenommen werden. Die Regelung des Abs. 3 unterscheidet sich von der diesbezüglichen Regelung im § 78 Abs. 2 der geltenden EVO dahingehend, daß die Übergabe zur Weiterbeförderung an ein anderes Verkehrsmittel, da überholt, nicht mehr vorgesehen und der Wortlaut hinsichtlich der Hinterlegung als Fall der Ersatzablieferung an den diesbezüglichen Wortlaut im § 373 des Handelsgesetzbuches angeglichen wurde. Abs. 4 entspricht Artikel 16 § 4 der CIM und weicht von der im § 78 Abs. 3 der geltenden EVO enthaltenen Regelung im wesentlichen insoweit ab, als der Empfänger seine Ansprüche wegen Verlustes des Gutes geltend machen kann, ohne vorher die sich für ihn aus dem Frachtvertrag ergebenden Verpflichtungen erfüllen zu müssen. Gegenüber § 78 Abs. 5, erster Satz, der geltenden EVO wurde im vorliegenden Abs. 5, wie schon in den Abs. 1 und 3, die Weiterbeförderung mit einem anderen Verkehrsmittel nicht mehr berücksichtigt. Die im Abs. 6 vorgesehene Regelung ist in der geltenden EVO im § 78 Abs. 5 enthalten. Sie präzisiert gegenüber der geltenden Regelung das Recht des Empfängers, „die Sendung äußerlich zu besichtigen“, dahingehend, daß dieser vor Einlösen des Frachtbriefes in denselben Einsicht nehmen sowie das Gut äußerlich besichtigen kann. Die Regelung über die Entnahme von Proben durch den Empfänger noch vor Einlösen des Frachtbriefes überläßt der Entwurf aus praktischen Erwägungen dem Tarif. Die Bestimmungen der Abs. 7, 8 und 10 entsprechen im wesentlichen denen des § 78 Abs. 6 und 7 der geltenden EVO mit der Maßgabe, daß hinsichtlich der Übergabe des Frachtbriefes und der Ablieferung des Gutes gemäß dem vorliegenden Abs. 10 besondere Vereinbarungen zwischen Eisenbahn und Empfänger, etwa im Anschlußbahnvertrag, im Bestandvertrag, getroffen werden können. Abs. 9 stimmt im wesentlichen mit Artikel 16 § 5 der CIM überein. Im Vergleich zu § 78 Abs. 13 der geltenden EVO wurde die im Hinblick auf das Recht des Empfängers auf Ausfertigung einer Tatbestandsaufnahme problematische Bestimmung, derzufolge Vorbehalte bei der Annahme des Gutes für die Eisenbahn nur verbindlich sind, wenn sie mit ihrer Zustimmung gemacht werden, nicht mehr aufgenommen.

#### Zu § 87:

Aus der vorliegenden Regelung ergeben sich gegenüber § 79 der geltenden EVO materiell im wesentlichen keine Unterschiede. Im Interesse einer klaren Rechtslage wurde jedoch die derzeit im § 60 Abs. 6 der EVO geregelte Gewichtsfeststellung des leeren Wagens in die gegenständlichen Bestimmungen einbezogen. Im Abs. 4 wurden die Bestimmungen über die Berechtigung der Eisenbahn zur Einhebung von Nebengebühren für das Nachwiegen, das Tarieren des Wagens und das Nachzählen unter präziserer Formulierung zusammengefaßt; sie sind derzeit zum Teil im Tarif enthalten. Gemäß Abs. 6 soll für das auf Antrag wiederholte Nachwiegen, Tarieren, Nachzählen oder Nachprüfen § 68 Abs. 11 sinngemäß gelten.

#### Zu § 88:

Die Bestimmungen über das Ausladen wurden zur besseren Übersicht aus § 78 der geltenden EVO herausgelöst und in einen eigenen Paragraphen aufgenommen. Im wesentlichen entsprechen die vorliegenden Bestimmungen denen des § 78 Abs. 11 und 14 der geltenden EVO. Die Bestimmungen des Abs. 2 wurden durch den letzten Satz ergänzt, wonach die Eisenbahn analog § 66 Abs. 2 des Entwurfes berechtigt sein soll, für das Ausladen von Gütern, das sie auf Grund einer Vereinbarung an Stelle des Empfängers besorgt, also für eine Nebenleistung im Sinne des § 6 Abs. 1, eine Nebengebühr einzuhören. Neu ist die Bestimmung des Abs. 3; sie enthält in Analogie zu § 66 Abs. 11 des Entwurfes die derzeit fehlende gesetzliche Grundlage für die tarifliche Regelung der Bereitstellung und Verwendung bahneigener Geräte und Einrichtungen zum Ausladen, wie bahneigene Kräne, bahneigene Aggregate, sowie für die tarifliche Regelung der von der Eisenbahn zur Erleichterung des Ausladens der Güter getroffenen besonderen Vorkehrungen, wie das Aufwärmern von Kesselwagen in den Heizhäusern zwecks Auffüllens des Gutes.

#### Zu § 89:

§ 89 regelt das Zuführen unter präziserer Formulierung im wesentlichen in gleicher Weise wie § 80 der geltenden EVO, doch wurden die Bestimmungen des § 80 Abs. 6 und 7 der geltenden EVO nicht mehr übernommen. Im Falle des § 80 Abs. 6 der geltenden EVO, der eine Regelung über die Weiterbeförderung des Gutes mit einem anderen Verkehrsmittel enthält, handelt es sich um Bestimmungen, die noch aus der deutschen EVO stammen und, da in Österreich ein sogenannter gemischter Verkehr nicht besteht, nicht zur Anwendung kommen können. § 80 Abs. 7 der geltenden EVO regelt die Verpflichtung der Eisenbahn zur Verbringung von Gütern

## 336 der Beilagen

75

unter ihrer Verantwortlichkeit nach Räumen der Finanzverwaltung (Zollverwaltung) und geht somit von Voraussetzungen aus, für die in den geltenden Zollvorschriften jegliche Grundlage fehlt.

## Zu § 90:

Durch die Bestimmungen dieses Paragraphen wurden die des § 82 der geltenden EVO unter Angleichung an die Bestimmungen des § 63 des Entwurfes teilweise neu gefaßt. Abs. 1 enthält die in der geltenden EVO fehlende grundsätzliche Bestimmung, wonach der Empfänger verpflichtet ist, Güter, die von der Eisenbahn nicht zugeführt werden, an den hiefür bestimmten Stellen des Bahnhofes abzunehmen. Die im § 82 Abs. 1, 4 und 5 der geltenden EVO vorgesehene Regelung über Güterdienststunden enthält § 54 des Entwurfes. Im Abs. 2 ist die Abnahmefrist geregelt. Gegenüber § 82 Abs. 1 der geltenden EVO ist die Bestimmung neu, welche die Eisenbahn verpflichtet, Verlängerungen der Abnahmefrist durch Aushang bei den Güterabfertigungsstellen der betreffenden Bahnhöfe bekanntzumachen; sie entspricht der im § 63 Abs. 3 des Entwurfes vorgesehenen Regelung. Hingegen wurde die im § 82 Abs. 1 der geltenden EVO enthaltene Bestimmung, derzu folge die Abnahmefrist für die von der Eisenbahn auszuladenden Güter mindestens vierundzwanzig Stunden betragen muß, nicht mehr aufgenommen, da eine solche Schutzfrist, die noch aus der Zeit des Eisenbahnmonopols herröhrt, auf Grund der geänderten Verhältnisse nicht mehr erforderlich erscheint und im übrigen auch schon derzeit für vom Empfänger auszuladende Güter nicht vorgesehen ist. Abs. 3 wurde gegenüber § 82 Abs. 2 der geltenden EVO übersichtlicher gegliedert; die Bestimmung, wonach die Abnahmefrist bei vom Empfänger zu entladenden Wagen erst mit der Bereitstellung beginnt, wenn im Zeitpunkt der bewirkten Benachrichtigung die Wagen noch nicht zur Abnahme bereitgestellt sind, wurde im Hinblick auf die Bestimmung des ersten Satzes als entbehrlich nicht mehr aufgenommen. Die Regelung des Abs. 4 weicht von der des § 82 Abs. 3 der geltenden EVO insoweit ab, als die Abnahmefrist nicht nur an Sonn- und Feiertagen, sondern auch in der Zeit von siebzehn bis acht Uhr sowie an Samstagen ruhen soll, hingegen aus den gleichen Gründen, wie sie zu § 63 Abs. 3 des Entwurfes angeführt wurden, nicht mehr für die Dauer der Behandlung durch die Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden; gemäß dem vorliegenden Abs. 2 verlängert sich jedoch die Abnahmefrist um neun Stunden, wenn der Empfänger gemäß § 71 Abs. 8 des Entwurfes im Bestimmungsbahnhof für die Erfüllung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften sorgt. In den Abs. 5 wurden die im § 82 Abs. 6 der geltenden EVO enthaltenen Bestimmungen,

die vorsehen, daß im Falle der Überschreitung der Abnahmefrist bei der Berechnung des Lager- oder Wagenstandgeldes unmittelbar aufeinanderfolgende Sonn- und Feiertage nur als ein Tag gerechnet werden dürfen und daß Lager- oder Wagenstandgeld für Sonn- und Feiertage dann nicht eingehoben werden darf, wenn die Abnahmefrist erst nach vierzehn Uhr des unmittelbar vorangehenden Werktages endet, nicht übernommen, wofür die zu § 63 Abs. 3 des Entwurfes angegebenen Gründe in gleicher Weise maßgebend waren. Die Bestimmung des § 82 Abs. 6, letzter Satz, der geltenden EVO wurde als entbehrlich in den Entwurf nicht übernommen. Durch die Fassung des Abs. 6 wird § 82 Abs. 7 der geltenden EVO präziser formuliert und die Eisenbahn verpflichtet, dem Empfänger auf sein Verlangen die vergeblich versuchte Abnahme des Gutes im Frachtbrief unter Angabe von Tag und Stunde zu bescheinigen und ihm etwaige Kosten für den vergeblichen Versuch der Abnahme zu ersetzen. Gemäß Abs. 7 soll der Empfänger mit Zustimmung der Eisenbahn berechtigt sein, Güter, die von ihm auszuladen sind, ohne oder nach teilweiser Veränderung der Ladung im selben Wagen aufzugeben; im § 82 Abs. 8 der geltenden EVO ist demgegenüber nur eine Neuauflage von Wagenladungen ohne Umladung vorgesehen. Im Abs. 8 soll durch die gegenüber § 82 Abs. 9 der geltenden EVO neu aufgenommenen Worte „ohne Rücksicht auf die im § 6 Abs. 5 vorgesehene Frist“ der Charakter dieser Maßnahmen als Sofortmaßnahmen besonders unterstrichen werden; sie sollen längstens für die Dauer eines Monates gelten.

## Zu § 91:

Die Bestimmungen des § 83 der geltenden EVO wurden der besseren Übersicht wegen in zwei Paragraphen geteilt. Der vorliegende § 91 enthält die Bestimmungen über Ablieferungshindernisse, § 92 die über die Verzögerung der Abnahme. Die Bestimmungen des vorliegenden Paragraphen wurden gegenüber den diesbezüglichen Bestimmungen des § 83 der geltenden EVO, insbesondere unter Angleichung an die Bestimmungen über Beförderungshindernisse (§ 82 des Entwurfes), teilweise neu gefaßt und geändert. So wie dort soll auch bei Ablieferungshindernissen die Frage der Kostentragung einlässlicher geregelt, der neu geschaffenen Empfänger-Verfügung Rechnung getragen und der Eisenbahn, um den Erfordernissen der Praxis besser entsprechen zu können, die Möglichkeit eingeräumt werden, verschiedene Detailregelungen im Tarif zu treffen. Abs. 12 enthält eine Zusammenfassung der im § 83 Abs. 6 bis 10 der geltenden EVO vorgesehenen Bestimmungen für den Fall, daß eine Verständigung des Berechtigten nicht möglich ist oder eine Anweisung innerhalb einer

von der Eisenbahn festzusetzenden Frist nicht eintrifft oder die Anweisung nicht ausführbar ist. Der Wortlaut hinsichtlich der Hinterlegung wurde an den diesbezüglichen Wortlaut im § 86 Abs. 3 des Entwurfes angeglichen. Eine Verständigung des Berechtigten von der Auflagernahme bei der Eisenbahn wurde, da entbehrlich, nicht mehr vorgesehen; gemäß lit. e soll die Frist, nach deren Ablauf die Eisenbahn zum Verkauf berechtigt ist, allgemein mit der Auflagernahme beginnen. Der letzte Satz der lit. h soll eine derzeit bestehende Lücke schließen und den Eigentumserwerb der Eisenbahn am nicht behobenen Verkaufserlös regeln.

#### Zu § 92:

Der vorliegende Paragraph konnte im Hinblick auf die zusammenfassende Regelung des § 91 Abs. 12 des Entwurfes auf die Begriffsbestimmung der Abnahmeverzögerung sowie auf einen Hinweis auf § 91 Abs. 12 lit. a bis h beschränkt werden.

#### Zu § 93:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen entsprechen im wesentlichen denen des § 84 der geltenden EVO, doch wurden die Bestimmungen der zwei letzten Sätze des § 84 Abs. 1 der geltenden EVO in Übereinstimmung mit Artikel 45 der CIM nicht mehr aufgenommen.

#### Zu § 94:

§ 85 der geltenden EVO wurde in Übereinstimmung mit der CIM in zwei Paragraphen geteilt. Der vorliegende § 94 regelt unter Angleichung an den Wortlaut des Artikels 27 der CIM den Umfang der Haftung der Eisenbahn und entspricht im wesentlichen § 85 Abs. 1 bis 5 der geltenden EVO; die Beweislast ist im nachfolgenden § 95 geregelt.

#### Zu § 95:

Dieser Paragraph regelt unter Angleichung an den Wortlaut des Artikels 28 der CIM die Beweislast und entspricht im wesentlichen § 85 Abs. 6 und 7 der geltenden EVO.

#### Zu § 96:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen stimmen mit denen des § 86 der geltenden EVO überein, doch wurden in Angleichung an Artikel 29 der CIM geringfügige textliche Änderungen vorgenommen.

#### Zu § 97:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen stimmen inhaltlich mit denen des § 88 der geltenden EVO überein und entsprechen den Bestimmungen des Artikels 30 der CIM.

#### Zu § 98:

In Anlehnung an die Systematik der CIM wurden die Bestimmungen des § 89 der geltenden EVO in zwei Paragraphen geteilt; die Höhe der Entschädigung bei Verlust des Gutes ist im gegenständlichen § 98, die Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Gutes im § 100 geregelt. Zum Unterschied von der geltenden Regelung soll der Höchstbetrag der Entschädigung für Verlust des Gutes nicht mehr im Wege einer Verordnung, sondern analog Artikel 31 der CIM im Gesetz selbst festgesetzt sein. Die Bestimmung des § 89 Abs. 3 der geltenden EVO scheint im vorliegenden Entwurf nicht mehr auf, da sie lediglich den Charakter eines Hinweises hat und daher entbehrlich werden kann. § 89 Abs. 4 der geltenden EVO wurde aus Gründen der besseren Systematik als Abs. 3 in den § 10 des Entwurfes übernommen.

#### Zu § 99:

In den vorliegenden Paragraphen wurden unter Angleichung an den Wortlaut des Artikels 32 der CIM die Bestimmungen des § 87 der geltenden EVO, im wesentlichen unverändert, übernommen.

#### Zu § 100:

Aus der in Anpassung an Artikel 33 der CIM und zur Klarstellung teilweise vorgenommenen Neufassung der gegenständlichen Bestimmungen gegenüber denen des § 89 der geltenden EVO ergeben sich materiell im wesentlichen keine Unterschiede. Neu ist die Bestimmung des letzten Satzes im Abs. 1, welche die Eisenbahn analog der Regelung in der CIM ausdrücklich verpflichtet, im Verhältnis der Wertverminderung auch Fracht, Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des Gutes gezahlte Beträge, jedoch ohne weiteren Schadenersatz, zu erstatten.

#### Zu § 101:

Die Bestimmungen des § 101 weichen von denen des § 90 der geltenden EVO insoweit ab, als entsprechend Artikel 34 der CIM die Höchstentschädigung für die Überschreitung der Lieferfrist, wenn ein Schaden nicht nachgewiesen wird, ein Viertel der Fracht (derzeit die Hälfte der Fracht), wenn jedoch ein Schaden nachgewiesen wird, das Doppelte der Fracht (derzeit die einfache Fracht) betragen soll. Im übrigen wurden die Bestimmungen dieses Paragraphen inhaltlich denen des Artikels 34 der CIM angeglichen.

#### Zu § 102:

§ 102 wurde mit Artikel 35 der CIM übereingestimmt und unterscheidet sich von § 91 der geltenden EVO im wesentlichen dahingehend, daß

die Haftungsbegrenzung in Tarifen, die eine Ermäßigung gegenüber den Regeltarifen enthalten, nicht nur dann Platz greifen soll, wenn die Anwendung eines solchen Tarifes im Frachtbrief verlangt, sondern auch dann, wenn ein solcher Tarif ohne Verlangen angewendet wird. Diese Regelung ergibt sich daraus, daß Ausnahmetarife von der Eisenbahn auch ohne Verlangen im Frachtbrief anzuwenden sind und daher die Eisenbahn billigerweise, soll diese Bestimmung ihren Zweck erfüllen, auch in der Lage sein soll, die in diesen vorgesehenen Haftungsbegrenzungen ohne Rücksicht auf ein solches Verlangen im Frachtbrief für sich in Anspruch nehmen zu können. Dessenungeachtet soll es jedoch dem Absender, der die volle Haftung beanspruchen will, unbenommenen bleiben, durch entsprechendes Verlangen im Frachtbrief die Anwendung des Ausnahmetarifes und damit die Haftungsbegrenzung auszuschließen.

#### Zu § 103:

Die vorliegende Regelung wurde an die des Artikels 36 der CIM angeglichen und damit gegenüber der Regelung des § 92 der geltenden EVO auf eine einfachere Formel gebracht. Im wesentlichen liegt der Unterschied zur geltenden Regelung darin, daß bei Überschreitung der Lieferfrist ohne Schadensnachweis nur die hiefür vorgesehene Entschädigung beansprucht werden kann. Bezüglich des nicht mehr aufgenommenen Wortes „nachgewiesenen“ im Zusammenhang mit dem Worte „Schaden“ wird auf die Ausführung zu § 48 des Entwurfes verwiesen.

#### Zu § 104:

Die Bestimmung dieses Paragraphen gleicht inhaltlich der des § 93 der geltenden EVO. Bezüglich des nicht mehr aufgenommenen Wortes „nachgewiesenen“ wird auf die Ausführung zu § 48 des Entwurfes verwiesen.

#### Zu § 105:

Die Bestimmungen dieses Paragraphen entsprechen § 94 der geltenden EVO mit der Maßgabe, daß für die Verzinsung der Entschädigung analog Artikel 38 der CIM ein fixer Satz von fünf v. H. vorgesehen und der Betrag, unter dem von der Eisenbahn Zinsen nicht zu zahlen sind, mit Rücksicht auf den geänderten Geldwert von derzeit fünfzig Schilling auf einhundert Schilling für den Frachtbrief nachgezogen werden soll; analog § 76 Abs. 4 des Entwurfes wurde die Bestimmung aufgenommen, wonach für den Fall, daß der Berechtigte die zur Behandlung notwendigen Unterlagen nicht innerhalb einer ihm gestellten Frist vorlegt, für die Dauer der hierdurch bewirkten Verzögerung Zinsen von der Eisenbahn nicht zu zahlen sind.

#### Zu § 106:

Dieser Paragraph enthält eine dem Artikel 40 der CIM nachgebildete, in der geltenden EVO fehlende Regelung über die Geltendmachung außervertraglicher Ansprüche, deren Aufnahme sich als notwendig erwiesen hat, da wiederholt die Frage aufgeworfen wurde, ob neben der auf Grund der EVO bestehenden Haftung der Eisenbahn aus dem Beförderungsvertrag auch eine deliktische, also außervertragliche Haftung der Eisenbahn bestehe. Diese Frage soll durch die gegenständliche Regelung nunmehr eindeutig dahingehend geklärt werden, daß außervertragliche Ansprüche zwar geltend gemacht werden können, jedoch nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen, wie sie in der EVO vorgesehen sind. Diese Regelung soll gemäß dem vorliegenden Abs. 2 auch für Ansprüche gegen die Personen gelten, für welche die Eisenbahn gemäß § 5 des Entwurfes haftet; die Bestimmungen des Dienstnehmerhaftpflichtgesetzes, BGBL Nr. 80/1965, bezüglich der Schadloshaltung des in Anspruch genommenen Bediensteten bleiben unberührt.

#### Zu §§ 107 bis 109:

Die im § 97 der geltenden EVO enthaltenen Bestimmungen über die Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrag wurden aus Gründen des besseren Verständnisses und der besseren Übersichtlichkeit in Übereinstimmung mit der CIM in drei Paragraphen geteilt und in teilweiser Angleichung an die Bestimmungen der Artikel 41 bis 43 der CIM neu gefaßt.

#### Zu § 107:

§ 107 bestimmt, wer zur Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn, und zwar sowohl zur gerichtlichen Geltendmachung als auch zur außergerichtlichen Geltendmachung (Reklamation), legitimiert ist, und entspricht inhaltlich im wesentlichen Artikel 42 der CIM im Zusammenhang mit Artikel 41 § 2 der CIM. Durch die vorliegenden Bestimmungen werden die diesbezüglichen Bestimmungen des § 72 Abs. 4 (Erstattung), § 73 Abs. 2 (Nachnahme) und § 97 Abs. 2 der geltenden EVO, letztere im Zusammenhang mit § 75 Abs. 10 der geltenden EVO, zusammengefaßt. Im wesentlichen entsprechen diese Bestimmungen der geltenden Regelung. Lediglich Abs. 3 wurde präziser gefaßt und bezieht die neu geschaffene Empfängerverfügung ein.

#### Zu § 108:

Dieser Paragraph regelt, ausgenommen die bereits im § 107 des Entwurfes behandelte Aktivlegitimation, die außergerichtliche Geltendmachung von Erstattungs- und Entschädigungs-

ansprüchen aus dem Frachtvertrag, die in der geltenden EVO in den §§ 72, 73 und 97 geregelt ist, unter weitgehender Angleichung an die Bestimmungen des Artikels 41 §§ 1, 3 und 4 der CIM.

**Zu § 109:**

Dieser Paragraph regelt die Passivlegitimation, und zwar sowohl hinsichtlich der gerichtlichen Geltendmachung als auch, gemäß § 108 Abs. 1 des Entwurfes, hinsichtlich der außergerichtlichen Geltendmachung (Reklamation). Er faßt die Bestimmungen der §§ 72 Abs. 6, 73 Abs. 6 sowie 99 Abs. 3 der geltenden EVO zusammen und stimmt im wesentlichen mit Artikel 43 der CIM überein; der vorliegende Abs. 6 entspricht inhaltlich Artikel 42 § 3, letzter Absatz, der CIM. Eine von der geltenden Regelung abweichende Regelung ergibt sich im wesentlichen nur aus Abs. 1, der zum Unterschied von § 72 Abs. 6 der geltenden EVO dem Berechtigten die Wahl einräumt, Erstattungsansprüche entweder gegen die Eisenbahn geltend zu machen, welche den Betrag eingehoben hat, oder gegen die Eisenbahn, zu deren Gunsten der zu hohe Betrag eingehoben worden ist.

**Zu § 110:**

Die Bestimmungen dieses Paragraphen wurden weitgehend mit denen des Artikels 46 der CIM übereingestimmt. Im wesentlichen ergeben sich hierdurch Unterschiede gegenüber § 95 der geltenden EVO aus Abs. 2 lit. b, der vorsieht, daß Entschädigungsansprüche wegen Lieferfristüberschreitung dann nicht erlöschen, wenn sie innerhalb von sechzig statt derzeitig dreißig Tagen geltend gemacht werden, und aus Abs. 2 lit. d Ziffer 1, worin bestimmt ist, daß die Frist für das Verlangen auf eisenbahnseitige Feststellung eines bei der Annahme des Gutes äußerlich nicht erkennbaren Schadens erst zwei Stunden nach Dienstbeginn des darauffolgenden Werktagen endet, wenn sie an einem Samstag, Sonn- oder Feiertag ablaufen würde, wobei der Samstag nicht als Werktag gelten soll.

**Zu § 111:**

Gegenüber dem den gleichen Gegenstand behandelnden § 96 der geltenden EVO wurden im wesentlichen folgende Änderungen vorgenommen: Gemäß der vorliegenden lit. d des Abs. 2 soll in Übereinstimmung mit Artikel 47 § 1 lit. d der CIM die dreijährige Verjährungsfrist auch für Ansprüche im Falle eines Betruges, worunter der zivilrechtliche Betrug im Sinne des § 870 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zu verstehen ist, gelten. In der lit. d des Abs. 3 sieht der Entwurf analog der Regelung im Artikel 47 § 2 lit. d der CIM vor, daß bei Ansprüchen der

Eisenbahn auf Zahlung von Beträgen, welche der Empfänger statt des Absenders oder welche der Absender statt des Empfängers gezahlt hat und welche die Eisenbahn dem Berechtigten erstatten muß, die Verjährung mit Ablauf des Tages beginnen soll, an welchem die Erstattung verlangt wird, und nicht, wie nach der geltenden Regelung, erst mit Ablauf des Tages der Erstattung des Betrages. Die Bestimmung des Abs. 3 lit. g wurde präziser gefaßt und soll der Vollständigkeit halber nicht nur für Nachzahlungen, die von der Zollbehörde, sondern auch für solche, die von sonstigen Verwaltungsbehörden verlangt werden, gelten. In der lit. h des Abs. 3 sieht der Entwurf zur Vermeidung von Anwendungsschwierigkeiten vor, daß die Verjährung in allen anderen Fällen mit Ablauf des neunzigsten Tages nach Ablauf der Lieferfrist beginnt. § 96 Abs. 4 der geltenden EVO, der bestimmt, daß die Regelung dieses Paragraphen auf Rückgriffsansprüche der Eisenbahnen untereinander keine Anwendung findet, soll, da sich die vorliegenden Bestimmungen nur auf Ansprüche aus dem Frachtvertrag beziehen, nicht mehr aufgenommen werden; für die Verjährung der Rückgriffsansprüche der Eisenbahnen untereinander gelten die einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches.

**Zu § 112:**

Im Vergleich zu § 98 der geltenden EVO wurden in die vorliegenden Bestimmungen auch die zur Durchführung der EVO erlassenen Verordnungen einbezogen, da sich auch aus diesen Forderungen der Eisenbahn ergeben können.

**Zu § 113:**

Aus der teilweisen Neufassung dieser Bestimmungen, die in Angleichung an Artikel 26 der CIM und zur Klarstellung vorgenommen wurde, ergeben sich materielle Änderungen gegenüber § 99 Abs. 1 und 2 der geltenden EVO nicht.

**Zu Abschnitt V, Unterabschnitt B:**

In der geltenden EVO sind die Bestimmungen über die Beförderung von Gütern als Expreßgut in einem eigenen Abschnitt V enthalten. Durch die im vorliegenden Entwurf vorgenommene Einbeziehung dieser Bestimmungen in den Abschnitt V „Beförderung von Gütern“ (derzeitig Abschnitt VIII) als Unterabschnitt B soll augenfällig zum Ausdruck gebracht werden, daß es sich bei Expreßgut nicht um eine Beförderung besonderer Art, sondern um eine Güterbeförderung handelt, die lediglich ihres besonderen Charakters wegen gewisse abweichende Regelungen erfordert.

**Zu § 114:**

Diese Bestimmung entspricht ihrem Wesen nach der Generalklausel des § 45 der geltenden

## 336 der Beilagen

79

EVO, doch wurde sie auf Grund der geänderten Systematik an den Anfang der Bestimmungen über die Beförderung von Gütern als Expressgut gestellt. Danach sollen, soweit in diesem Unterabschnitt nichts anderes bestimmt ist, für die Beförderung von Gütern als Expressgut die Bestimmungen des Unterabschnittes A über die Beförderung von Gütern als Frachtgut sinngemäß gelten. Im folgenden sind daher nur jene Bestimmungen angeführt, die von den Bestimmungen des Unterabschnittes A abweichen und den Besonderheiten dieser Beförderung Rechnung tragen. Die Neugestaltung dieser Bestimmungen wurde gleichzeitig zum Anlaß genommen, soweit wie möglich, eine Gleichstellung der Bestimmungen über die Beförderung von Gütern als Frachtgut und als Expressgut herzustellen, wodurch es möglich war, auf verschiedene Bestimmungen des Abschnittes V der geltenden EVO zu verzichten. Es sind dies im einzelnen folgende Bestimmungen:

## § 39 Abs. 5 (Kennzeichnung des Gutes)

Abs. 6 (Angabe des Interesses an der Lieferung)

Abs. 7 (Nachnahme und Barvorschuß)

Abs. 8 (Auflieferung)

Abs. 9 (Verpackung des Gutes)

Abs. 10 (Zustand des Gutes)

Abs. 11 (Erfüllung der Zoll- und sonstigen Rechtsvorschriften)

Abs. 12 und 13 (Abschluß des Beförderungsvertrages; Bescheinigung der Annahme)

Abs. 14 (Abänderung des Beförderungsvertrages)

## § 40 Abs. 1 (Haftung für die Angaben und Erklärungen im Beförderungspapier)

Abs. 2 (Nachprüfen)

## § 41 (Zahlung der Kosten; Nachzahlung)

## § 43 (Ablieferung; Benachrichtigung, Zuführen, Abnahme)

## § 44 (Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Gutes; Haftung der Eisenbahn)

Aus dem Weglassen dieser Bestimmungen ergibt sich im wesentlichen, daß für die Zahlung der Kosten, die Ablieferung, die Benachrichtigung, das Zuführen, die Abnahme und die Haftung für die zeitgerechte Ablieferung keine Sonderregelungen mehr bestehen, sondern die gleichen Regelungen wie für Frachtgut gelten sollen.

## Zu § 115:

§ 115 regelt in zusammenfassender Weise die Voraussetzungen für die Annahme von Gütern zur Beförderung als Expressgut, die derzeit teils im Gesetz, teils im Tarif angeführt sind. Gemäß Abs. 1 soll die Eisenbahn verpflichtet sein, solche

Güter zur Beförderung als Expressgut anzunehmen, die im Hinblick auf ihre Form, ihren Umfang, ihr Gewicht und ihre sonstige Beschaffenheit sich zur Beförderung in den Gepäckwagen oder Gepäckabteilen der dem Personenverkehr dienenden Züge eignen und nach den vorhandenen Vorrichtungen und dem vorhandenen Personal der Bahnhöfe während des fahrplanmäßigen Aufenthaltes der Züge verladen, umgeladen und ausgeladen werden können. Die im § 39 Abs. 1 der geltenden EVO enthaltene Bedingung, daß die Abfertigungsbefugnisse des Versand- und des Bestimmungsbahnhofes die Beförderung als Expressgut zulassen und Beförderungspreise für die gewünschte Bahnhofverbindung im Tarif vorgesehen sein müssen, wurde im Hinblick auf die Bestimmungen des § 53 des Entwurfes als entbehrlich nicht mehr aufgenommen. Für die Beförderung von lebenden Tieren als Expressgut, derzeit im § 39 Abs. 2 der EVO geregelt, sollen die diesbezüglichen Bestimmungen des Unterabschnittes D des Entwurfes gelten.

## Zu § 116:

Die gegenständliche Regelung entspricht der im § 2 der Anlage IX zur CIM (Internationale Ordnung für die Beförderung von Expressgut) enthaltenen Regelung und soll die des § 39 Abs. 3 der geltenden EVO ersetzen, die vorsieht, daß gefährliche Güter zur Beförderung als Expressgut dann zugelassen sind, wenn sie zur Beförderung als Eilstückgut zugelassen sind, jedoch im Hinblick auf den Wegfall der Beförderungsart „Eilgut“ nicht angewendet werden könnte. Durch die vorliegende Bestimmung soll nunmehr die gleiche Rechtslage wie im internationalen Verkehr hergestellt werden und die Beförderung solcher Güter als Expressgut dann zugelassen sein, wenn dies in der Anlage I zur CIM (Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter) oder auf Grund des vorliegenden Abs. 2 im Tarif ausdrücklich vorgesehen ist. Für die Zulassung gemäß Abs. 2 gilt selbstverständlich in gleicher Weise wie für § 56 Abs. 2 des Entwurfes die Voraussetzung, daß hierdurch die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und -betriebes nicht gefährdet werden darf. Die Bestimmung des letzten Satzes im § 39 Abs. 3 der geltenden EVO wurde, da eine abweichende Regelung gegenüber Frachtgut nicht erforderlich erscheint, nicht mehr aufgenommen.

## Zu § 117:

Der Unterschied zwischen den Bestimmungen dieses Paragraphen und denen des § 39 Abs. 4 der geltenden EVO liegt im wesentlichen darin, daß im Interesse einer Vereinheitlichung der Beförderungspapiere an Stelle des Expressgutscheines der Frachtbrief für Expressgut treten soll.

**Zu § 118:**

Diese Bestimmung berücksichtigt die Regelung des § 116 des Entwurfes und weicht von § 40 Abs. 3 der geltenden EVO insoweit ab, als sie auf Grund des Hinweises auf § 70 Abs. 1 alle dort angeführten Fälle in die Regelung über Frachtzuschläge einbezieht.

des zweiten Satzes soll den Besonderheiten der Beförderung von Expreßgut, das unterwegs umgeladen werden muß, insbesondere im Hinblick auf die beschränkten Beförderungsmöglichkeiten auf Nebenstrecken, Rechnung tragen.

**Zu § 119:**

Die Bestimmungen dieses Paragraphen wurden unter teilweiser Neufassung dem § 42 Abs. 1 der geltenden EVO entnommen. Um Mißverständnisse auszuschließen, wird im Abs. 1 ausdrücklich bestimmt, daß die Vorschreibung eines bestimmten Zuges einer Vorschreibung des Beförderungsweges gleichgehalten wird. Gemäß Abs. 2 soll die Eisenbahn für den Fall, daß der Absender im Frachtbrief keinen bestimmten Zug vorgeschrieben hat, verpflichtet sein, das Gut mit dem nächsten Zuge, welcher der Beförderung von Expreßgut dient, abzubefördern, wenn es rechtzeitig vor der Abfahrt dieses Zuges aufgegeben worden ist. Die Bestimmung des § 42 Abs. 2 der geltenden EVO wurde im Hinblick auf die Bestimmungen der §§ 115 und 120 des Entwurfes als gegenstandslos nicht mehr übernommen.

**Zu Abschnitt V, Unterabschnitt C:**

Die Beförderung von Leichen ist in der geltenden EVO in einem eigenen Abschnitt VI geregelt. Durch die im vorliegenden Entwurf vorgenommene Einbeziehung dieser Regelung in den Abschnitt V „Beförderung von Gütern“ (derzeit Abschnitt VIII) als Unterabschnitt C soll in gleicher Weise wie bei Expreßgut augenfällig zum Ausdruck gebracht werden, daß es sich hierbei nicht um eine Beförderung besonderer Art, sondern um eine Güterbeförderung handelt, die lediglich zufolge ihres besonderen Charakters verschiedentlich abweichende Regelungen erfordert. Hierbei wurden die im § 49 Abs. 1 der geltenden EVO enthaltenen Sonderbestimmungen über „Anatomieleichen“ mangels sachlicher Begründung für eine Sonderregelung und mangels praktischer Bedeutung in den Entwurf nicht mehr übernommen.

**Zu § 120:**

Derzeit gilt gemäß § 43 Abs. 1 der EVO hinsichtlich der zeitgerechten Ablieferung von als Expreßgut aufgegebenen Gütern eine im wesentlichen dem Reisegepäck angepaßte Regelung, die noch aus der Zeit stammt, als Expreßgut im Rahmen der Personen- und Gepäckbeförderung behandelt wurde. Da es sich aber, wie bereits erwähnt, bei Expreßgut ebenso wie bei Frachtgut um eine Güterbeförderungsart handelt, war es notwendig, eine Regelung zu treffen, die einerseits diesem Umstand Rechnung trägt und andererseits den besonderen Charakter der gegenständlichen Beförderungsart entsprechend berücksichtigt. Für die zeitgerechte Ablieferung von Expreßgut sollen daher die diesbezüglichen Bestimmungen für Frachtgut mit der Besonderheit einer einheitlichen Lieferfrist sinngemäß gelten, die, sofern die Eisenbahn im Tarif nicht eine kürzere Frist vorsieht, für je auch nur angefangene vierhundert Tarifkilometer vierundzwanzig Stunden betragen und mit der Abfahrtszeit des Zuges, mit welchem das Gut gemäß § 119 zu befördern ist, beginnen soll; die Anwendung von Zuschlagsfristen bei Expreßgut ist nicht vorgesehen. Gemäß Abs. 2 soll, wie im internationalen Expreßgutverkehr (Artikel 11 § 4 des Einheitlichen Reglements betreffend den internationalen Eisenbahn-Expreßgutverkehr — TIEx), die Lieferfrist gewahrt sein, wenn vor ihrem Ablauf das Expreßgut im Bestimmungsbahnhof zur Abnahme bereitgestellt worden ist; die Bestimmung

**Zu § 121:**

Die Bestimmung des § 121 hat ihrem Wesen nach eine dem § 49 Abs. 2 der geltenden EVO analoge Generalklausel zum Inhalt, doch wurde diese auf Grund der geänderten Systematik an den Anfang der Bestimmungen über die Beförderung von Leichen gestellt. Gemäß Abs. 1 sollen danach, soweit in diesem Unterabschnitt nichts anderes bestimmt ist, für die Beförderung von Leichen, da gemäß § 122 des Entwurfes zum Unterschied von der geltenden Regelung Leichen im Hinblick auf den Wegfall der Beförderungsart „Eilgut“ nur zur Beförderung als Expreßgut angenommen werden sollen, die Bestimmungen des Unterabschnittes B über die Beförderung von Gütern als Expreßgut sinngemäß gelten. Abs. 2 entspricht § 48 Abs. 3, letzter Halbsatz, der geltenden EVO mit der Maßgabe, daß nicht nur bei Überschreitung der Abnahmefrist, sondern in allen Fällen an die Stelle des Einlagerns oder des Hinterlegens die Übergabe der Leiche an die zuständige Verwaltungsbehörde treten soll. Für die Begleitung von Leichen seien die folgenden Bestimmungen eine besondere Regelung, wie sie derzeit im § 47 Abs. 2 der EVO enthalten ist, nicht mehr vor; die Begleitung, deren Zweck im wesentlichen darin besteht, die zeitgerechte Abholung der Leiche im Bestimmungsbahnhof sicherzustellen, erscheint mit Rücksicht auf den heutigen Stand der Nachrichtentechnik als nicht mehr erforderlich, und es sollen daher Leichen nicht mehr begleitet werden müssen.

**Zu § 122:**

§ 122 regelt die Annahme von Leichen zur Beförderung im wesentlichen in gleicher Weise wie § 46 der geltenden EVO. Die Regelung des Abs. 2, wonach Leichen nur gegen vorherige Vereinbarung und als Expreßgut zur Beförderung angenommen werden sollen, ergibt sich zwangsläufig daraus, daß der Entwurf die derzeit für Leichen festgesetzte Beförderungsart „Eilgut“ nicht mehr vorsieht, eine rasche Beförderung von Leichen aber unbedingt erforderlich ist, die durch die Beförderung als Expreßgut und die vorherige Vereinbarung sichergestellt werden soll. Die Bestimmung des § 46 Abs. 3 der geltenden EVO, derzufolge Leichen mindestens zwölf Stunden vor Abgang des Zuges, mit dem sie befördert werden sollen, beim Versandbahnhof anzumelden sind, erscheint im Hinblick auf die zu treffende Vereinbarung entbehrlich und soll daher nicht mehr aufgenommen werden. § 46 Abs. 5 der geltenden EVO scheint im § 123 als Abs. 2 auf.

**Zu § 123:**

Im vorliegenden Paragraphen wurden die in der geltenden EVO in den §§ 47 Abs. 1 und 46 Abs. 5 enthaltenen Bestimmungen über die bei der Beförderung von Leichen zu verwendenden Wagen, über das Verladen von Leichen sowie über das Beiladen von zu Leichen gehörenden Gegenständen zusammengefaßt. Unterschiede zur geltenden Regelung ergeben sich insofern, als die Bestimmung des § 47 Abs. 1, fünfter Satz, der geltenden EVO mangels praktischer Bedeutung nicht mehr aufgenommen und die Regelung der Beiladung von Gegenständen, die zu Leichen gehören, aus Zweckmäßigskeitsgründen dem Tarif überlassen werden soll.

**Zu § 124:**

Die Bestimmungen dieses Paragraphen tragen dem Umstand Rechnung, daß durch den Entfall einer dem § 47 Abs. 2 der geltenden EVO analogen Regelung zwischen begleiteten und unbegleiteten Leichen nicht mehr zu unterscheiden ist, und sehen eine Regelung vor, wie sie § 48 Abs. 1 beziehungsweise Abs. 3 der geltenden EVO für unbegleitete Leichen vorsieht. Gemäß dem vorliegenden Abs. 2 soll die Abnahmefrist, die, wie derzeit, sechs Stunden betragen soll, entsprechend der Regelung für Frachtgut in der Zeit von siebzehn bis acht Uhr gegenüber derzeit achtzehn bis acht Uhr, jedoch analog der geltenden Regelung nicht auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ruhen. Zufolge des Abs. 3 ist bei Überschreitung der Abnahmefrist, wie derzeit, Wagenstandgeld auch für Samstage, Sonn- und Feiertage zu entrichten. Die Bestimmung des § 48 Abs. 2 der geltenden EVO, die

regelt, wann der Empfänger die Ablieferung der Leiche verlangen kann, wurde im Hinblick auf die sinngemäße Geltung des § 86 Abs. 4 des Entwurfes als überflüssig nicht übernommen.

**Zu Abschnitt V, Unterabschnitt D:**

In der geltenden EVO sind die Bestimmungen über die Beförderung von lebenden Tieren in einem eigenen Abschnitt VII enthalten. Durch die im vorliegenden Entwurf vorgenommene Einbeziehung dieser Bestimmungen in den Abschnitt V „Beförderung von Gütern“ (derzeit Abschnitt VIII) als Unterabschnitt D soll augenfällig zum Ausdruck gebracht werden, daß es sich bei lebenden Tieren ebenso wie bei Expreßgut und Leichen nicht um eine Beförderung besonderer Art, sondern um eine Güterbeförderung handelt, die im Hinblick auf ihren besonderen Charakter lediglich gewisse abweichende Regelungen erfordert. Durch die Bestimmungen dieses Unterabschnittes werden die maßgebenden tierseuchengesetzlichen Bestimmungen nicht berührt.

**Zu § 125:**

Die Generalklausel des § 125 Abs. 1 entspricht ihrem Wesen nach der Generalklausel des § 54 Abs. 2 der geltenden EVO, doch wurde diese auf Grund der geänderten Systematik an den Anfang der Bestimmungen über die Beförderung von lebenden Tieren gestellt. Danach sollen, soweit in diesem Unterabschnitt nichts anderes bestimmt ist, für die Beförderung von lebenden Tieren die Bestimmungen der Unterabschnitte A und B über die Beförderung von Fracht- und von Expreßgut sinngemäß gelten. Aus Abs. 1 ergibt sich, daß lebende Tiere sowohl als Frachtgut als auch, da die Beförderungsart „Eilgut“ wegfallen soll, als Expreßgut aufgegeben werden können. Gemäß dem vorliegenden Abs. 2 soll an Stelle des Einlagerns oder des Hinterlegens das Hinterstellen der Tiere bei einem Dritten treten, bei dessen Auswahl die Eisenbahn für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes haftet. Abs. 3 ist neu und enthält die in der geltenden EVO fehlende Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft durch Verordnung nähere Bestimmungen über die Beförderung lebender Tiere festzusetzen.

**Zu § 126:**

Durch die Bestimmungen des vorliegenden Paragraphen werden die auf die Annahme lebender Tiere zur Beförderung Bezug habenden Bestimmungen des § 50 der geltenden EVO teilweise neu gefaßt und übersichtlicher gegliedert. Die Regelung des Abs. 1 über die Verpackung der Tiere ist in dieser ausdrücklichen Form in

der geltenden EVO nicht enthalten. Durch die Bestimmungen dieses Absatzes soll in Anlehnung an die Bestimmungen des § 60 Abs. 3 und 4 des Entwurfes und unter Einbeziehung der die Verpackung von als Expressgut aufgegebenen Tieren regelnden Bestimmung des § 39 Abs. 2 der geltenden EVO eine klare Rechtslage geschaffen werden; ob Tiere verpackt sein müssen, ergibt sich aus § 60 Abs. 2 des Entwurfes. Gemäß Abs. 2 soll die Eisenbahn im Tarif bestimmen können, unter welchen Bedingungen gefährliche Tiere zur Beförderung angenommen werden; zum Unterschied von der Regelung des § 50 Abs. 4 der geltenden EVO soll demnach die Eisenbahn die Möglichkeit haben, Bedingungen nicht nur, wie derzeit, aus Gründen der Sicherheit, sondern auch aus anderen Gründen, etwa zur Hintanhaltung von Verunreinigungen anderer Gegenstände oder des Wagens bei Aufgabe von gefährlichen Tieren als Stückgut, festzusetzen zu können. Abs. 3 präzisiert die Bestimmungen des § 50 Abs. 3 der geltenden EVO dahingehend, daß die Eisenbahn zur Beförderung kranker oder gebrechlicher Tiere nur verpflichtet sein soll, wenn ein Tierarzt die Beförderung im Frachtbrief als zulässig erklärt, und äußerlich verletzte Tiere nur dann zur Beförderung annehmen muß, wenn der Absender, analog § 60 Abs. 3 des Entwurfes, die Verletzungen im Frachtbrief anerkennt sowie nach Art und Umfang beschreibt. Abs. 4 bestimmt, daß Tiere und andere Güter nicht mit demselben Frachtbrief aufgegeben werden dürfen, und unterscheidet sich von der im § 50 Abs. 1 der geltenden EVO enthaltenen diesbezüglichen Bestimmung dahingehend, daß die Eisenbahn berechtigt sein soll, Ausnahmen hievon im Tarif zuzulassen. Die Abs. 5 und 6 entsprechen im wesentlichen den im § 50 Abs. 5 und 9 der geltenden EVO enthaltenen diesbezüglichen Bestimmungen mit der Maßgabe, daß die Eisenbahn im Hinblick darauf, daß sie für das Einlagern von Tieren nicht eingerichtet ist, auch nicht verpflichtet sein soll, Tiere bahnlagernd zu stellen. Abs. 7 wurde im Vergleich zu § 50 Abs. 10 der geltenden EVO aus Zweckmäßigkeitssgründen insoweit anders gefaßt, als die Kosten grundsätzlich frankiert werden sollen, die Eisenbahn jedoch im Tarif Ausnahmen von der Frankierung zulassen kann; diese Regelung entspricht der bereits derzeit geübten Praxis. Die übrigen Bestimmungen des § 50 der geltenden EVO mit Ausnahme der Abs. 2, 6 und 8 scheinen in den folgenden §§ 127 und 128 auf. Die Bestimmungen des § 50 Abs. 2 der geltenden EVO, welche die Annahme von Tieren an Sonn- und Feiertagen sowie an Werktagen außerhalb der Dienststunden regeln, wurden im Hinblick auf § 54 des Entwurfes, der eine zusammenfassende und einheitliche Regelung hinsichtlich der Dienststunden der Güterabfertigungsstellen enthält und die Möglichkeit

der Aufgabe auch außerhalb der Dienststunden vorsieht, in den vorliegenden Unterabschnitt nicht übernommen. § 50 Abs. 6 der geltenden EVO, der bestimmt, daß Tiere so rechtzeitig aufzuliefern sind, daß sie mit dem für ihre Beförderung bestimmten Zuge abgefördert werden können, und der aus einer Zeit stammt, in der lebende Tiere noch mit eigenen Tierzügen befördert wurden, ist als überholt anzusehen und wurde daher ebenfalls nicht aufgenommen. Die im § 50 Abs. 8 der geltenden EVO vorgesehene Berechtigung der Eisenbahn, im Tarif Bestimmungen über das Verladen und Ausladen unterwegs festzusetzen, ergibt sich nunmehr aus § 135 des Entwurfes, der eine Regelung über sogenannte Sammel- und Verteilerwagen vorsieht, und konnte daher im Rahmen dieses Unterabschnittes unberücksichtigt bleiben.

#### Zu § 127:

Die Bestimmung des Abs. 1, derzufolge der Absender verpflichtet sein soll, bei der Wagenbestellung auch die Anzahl der Tiere anzugeben, ist derzeit im Tarif enthalten und wurde als notwendige Ergänzung zu den sinngemäß geltenden Bestimmungen des § 62 des Entwurfes über die Wagenbestellung aufgenommen. Abs. 2 bestimmt, wer das Verladen der Tiere sowie ihr sicheres und vorschriftsmäßiges Unterbringen im Wagen zu besorgen und die erforderlichen Befestigungsmittel beizustellen hat, und entspricht im wesentlichen der im § 50 Abs. 5 der geltenden EVO vorgesehenen diesbezüglichen Bestimmung. Die Regelung des Abs. 3 entspricht der im § 50 Abs. 1 der geltenden EVO enthaltenen Regelung.

#### Zu § 128:

Dieser Paragraph faßt die Bestimmungen über die Begleitung von lebenden Tieren zusammen, die in der geltenden EVO im § 50 Abs. 7 sowie im § 51 Abs. 2 und 3 enthalten sind. Abs. 1 sieht in Angleichung an Artikel 4 § 1 lit. d der CIM vor, daß der Absender verpflichtet sein soll, jeder Sendung von Tieren, ausgenommen verpackten kleinen Tieren, einen Begleiter beizugeben und im Falle eines Verzichtes der Eisenbahn auf die Begleitung im Frachtbrief den Vermerk „Ohne Begleiter“ anzubringen; für Tierbegleiter sollen im übrigen die auf Grund des sinngemäß anzuwendenden § 72 des Entwurfes im Tarif festzusetzenden Bedingungen, worunter auch die Festsetzung einer Nebengebühr für die Beförderung der Begleiter fällt, gelten. Gegenüber § 51 Abs. 2, erster Satz, der geltenden EVO sieht der vorliegende Abs. 1 vor, daß dem Begleiter neben der Wartung der Tiere insbesondere auch die erforderliche Hilfeleistung bei der veterinärbehördlichen Untersuchung obliegen soll. Unter „Wartung der Tiere“ sind alle Maßnahmen zu verstehen, die getroffen werden müs-

## 336 der Beilagen

83

sen, damit die Tiere weder selbst Schaden nehmen noch Schaden anrichten können, wie Tränken, Füttern, Bespritzen, Beigabe von Streu, Verhinderung des Entweichens, Verhütung von Wagenbeschädigungen; da es somit zweifellos zur Aufgabe des Begleiters gehört, sich erforderlichenfalls in dem Wagen, in dem die Tiere befördert werden, aufzuhalten, wurde die diesbezügliche Bestimmung im § 51 Abs. 3 der geltenden EVO als entbehrlich nicht mehr aufgenommen. Gemäß Abs. 2 soll die Eisenbahn zur Ausführung einer Anweisung des Begleiters nur verpflichtet sein, wenn er die Anweisung in den Frachtbrief eingetragen und überdies, wie derzeit bereits im Tarif vorgesehen, mit seiner Unterschrift bestätigt hat; neu gegenüber der geltenden Regelung ist die Bestimmung des letzten Satzes, welche das neu geschaffene Verfügungsrecht des Empfängers berücksichtigt und bestimmt, daß die Eisenbahn im zutreffenden Falle zur Ausführung einer Anweisung des Begleiters nur verpflichtet sein soll, wenn der Empfänger seine Zustimmung hiezu erteilt hat. Abs. 3 entspricht im wesentlichen der geltenden Regelung.

## Zu § 129:

In den Abs. 1 wurde die Bestimmung des § 51 Abs. 1, erster Satz, der geltenden EVO, entsprechend modifiziert, übernommen; die weiteren Bestimmungen konnten im Hinblick auf die sinngemäße Geltung des § 73 Abs. 1 des Entwurfes entfallen. Abs. 2 stimmt im wesentlichen mit § 51 Abs. 4 der geltenden EVO überein, doch wurde das neu geschaffene Verfügungsrecht des Empfängers berücksichtigt. Die Bestimmung des § 51 Abs. 5 der geltenden EVO, welche die Eisenbahn berechtigt, im Tarif vorzusehen, daß bei begleiteten Tieren Verfügungen oder Anweisungen des Absenders ohne Vermittlung des Versandbahnhofes und nur über einen Teil der Sendung getroffen werden können, wurde, da sich ein Bedürfnis nach einer solchen Regelung bisher nicht ergeben hat, nicht mehr aufgenommen.

## Zu § 130:

Abs. 1 regelt in gleicher Weise wie § 53 Abs. 1 der geltenden EVO die Lieferfrist für unverpackt zur Beförderung als Frachtgut aufgegebene Tiere; die Lieferfrist für als Expressgut aufgegebene Tiere richtet sich nach § 120. Die Bestimmung des Abs. 2 über das Ruhens der Lieferfrist soll sowohl für als Frachtgut als auch für als Expressgut verpackt oder unverpackt aufgegebene Tiere gelten. Das derzeit im § 53 Abs. 3 der EVO für die Dauer der Ladetätigkeit beim Ver- oder Ausladen unterwegs vorgesehene Ruhens der Lieferfrist soll auf Grund des § 135 des Entwurfes, der eine Regelung über sogenannte Sammel- und

Verteilerwagen vorsieht, einer allfälligen Regelung im Tarif vorbehalten bleiben. Die weiteren Bestimmungen des § 53 der geltenden EVO konnten im Hinblick auf die sinngemäße Geltung des § 83 des Entwurfes entfallen.

## Zu § 131:

Im wesentlichen entsprechen die Bestimmungen dieses Paragraphen denen des § 52 der geltenden EVO, doch wurden jene Bestimmungen, die gleiche Regelungen enthalten, wie sie bereits der Unterabschnitt A vorsieht, nicht mehr aufgenommen. Die Bestimmung des § 54 Abs. 1 der geltenden EVO über das Reinigen und Entseuchen der Wagen könnte im Hinblick auf die sinngemäße Geltung der im § 88 des Entwurfes enthaltenen Bestimmung gleichen Inhalts als überflüssig weggelassen werden.

## Zu Abschnitt V, Unterabschnitt E:

Dieser Unterabschnitt ist neu und enthält Sonderregelungen, die über den Rahmen der Bestimmungen der Unterabschnitte A bis D hinausgehen.

## Zu § 132:

§ 132 enthält eine ähnliche Generalklausel, wie sie in den Unterabschnitten B bis D vorgesehen ist, und bestimmt, daß, soweit in diesem Unterabschnitt nichts anderes festgesetzt ist, für die Beförderung von Gütern nach den Bestimmungen dieses Unterabschnittes die Bestimmungen der Unterabschnitte A und B über die Beförderung von Gütern als Frachtgut und als Expressgut sowie die Bestimmungen der Unterabschnitte C und D über die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren sinngemäß gelten.

## Zu § 133:

Durch diese Bestimmung, welche die Eisenbahn berechtigt, für die Beförderung von Gütern von und nach unbesetzten Bahnhöfen besondere Beförderungsbedingungen festzusetzen, die von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, somit auch von dessen Haftungsbestimmungen, abweichen können, soll eine in der geltenden EVO bestehende Lücke geschlossen werden.

## Zu § 134:

Auf Grund der Bestimmung des vorliegenden Paragraphen soll die Eisenbahn berechtigt sein, für ein vereinfachtes Verfahren bei der Abwicklung des Expressstückgutverkehrs besondere Beförderungsbedingungen festzusetzen, die analog § 133 von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes abweichen können. Dem Verfrächter soll damit die Möglichkeit gegeben werden, zwischen zwei Verfahren zu wählen und sich, je nachdem,

welches seinen Zwecken besser entspricht, zu entscheiden, ob er die Beförderung von Expressstückgut nach den Bestimmungen der vorstehenden Unterabschnitte oder nach den auf Grund der gegenständlichen Bestimmung festzusetzenden Beförderungsbedingungen in Anspruch nehmen will.

**Zu § 135:**

Im Einklang mit den internationalen Bestrebungen, im Rahmen desselben Frachtvertrages in Unterwegsbahnhöfen das Zuladen von Gütern in sogenannte Sammelwagen und das Ausladen von Gütern aus sogenannten Verteilerwagen zu ermöglichen, soll die Eisenbahn berechtigt sein, hiefür besondere Beförderungsbedingungen festzusetzen, die analog § 133 von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes abweichen können.

**Zu § 136:**

Die für alle nach diesem Bundesgesetz abgeschlossenen Beförderungsverträge geltenden Bestimmungen über das Verhältnis der Eisenbahnen untereinander wurden gegenüber dem den gleichen Gegenstand behandelnden § 100 der geltenden EVO durch Aufnahme der Bestimmungen des § 76 Abs. 1, letzter Satz, und § 78 Abs. 9 der geltenden EVO zu einer zusammenfassenden Regelung erweitert. Die Einbeziehung der Verordnungen zur EVO in den Abs. 1 erfolgte der Vollständigkeit wegen. Im übrigen wurden die vorliegenden Bestimmungen in Anlehnung an Artikel 48 der CIM zum Teil präziser gefaßt; materielle Unterschiede gegenüber der geltenden Regelung ergeben sich jedoch nicht.

**Zu § 137:**

Dieser Paragraph regelt das Verhältnis der EVO zu anderen Rechtsvorschriften. Durch Abs. 1 soll § 453 des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897 eine Fassung erhalten, welche den geänderten Titel des gegenständlichen Bundesgesetzes berücksichtigt und die subsidiäre Geltung des Handelsgesetzbuches verdeutlicht. Die Abs. 2 und 3 regeln das Verhältnis der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zu den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957, des Güterbeförderungsgesetzes, des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes und des Atomhaftpflichtgesetzes. Die Bestimmung des § 101 Abs. 3 der geltenden EVO wurde nicht mehr aufgenommen, da als selbstverständlich vorausgesetzt werden kann, daß die Bestimmungen eines Verfassungsgesetzes von den Bestimmungen eines einfachen Gesetzes nicht berührt werden können.

**Zu § 138:**

Dieser Paragraph enthält analog § 102 der geltenden EVO die näheren Bestimmungen über das Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes, der Verordnungen hiezu sowie über das Außerkrafttreten der derzeit geltenden Rechtsvorschriften. Mit Rücksicht auf die notwendigen Vorbereitungen für die praktische Handhabung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes im Eisenbahndienst und bei den Bahnbenützern sollte eine sechsmonatige Legislakanz vorgesehen werden, wobei es wünschenswert wäre, daß dieses Bundesgesetz am Ersten des auf den Ablauf dieser sechs Monate folgenden Monates in Kraft tritt.

**Zu § 139:**

Dieser Paragraph enthält die Vollzugsklausel.