

384 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIV. GP

1976 11 24

**Regierungsvorlage**

**Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX,  
mit dem die Eisenbahn-Verkehrsordnung  
geändert wird**

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Artikel I**

Die Eisenbahn-Verkehrsordnung, BGBl.  
Nr. 170/1967, wird wie folgt geändert:

1. Der § 2 hat zu lauten:

**„§ 2. Beförderungsbedingungen**

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, zu diesem Bundesgesetz und zu den zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen die notwendigen näheren Bestimmungen (Beförderungsbedingungen) festzusetzen.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt,

- a) für besondere Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse bezüglich einzelner Bahnstrecken, Bahnhöfe, Fahrzeuge, Züge, Zuggattungen oder Abfertigungsarten,
- b) zur vereinfachten Abwicklung des Güterverkehrs
  1. für die Beförderung von und nach unbesetzten Bahnhöfen,
  2. für Stückgut,
  3. für das Zu- oder Ausladen von Gütern unterwegs, jeweils in einen oder aus einem Wagen (Sammelwagen, Verteilerwagen) und im Rahmen desselben Frachtvertrages,

von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes abweichende Beförderungsbedingungen festzusetzen. Derartige Abweichungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Genehmigung der abweichenden Beförderungsbedingungen in der Veröffentlichung der Tarife ersichtlich zu machen.“

2. Die Abs. 2, 3 und 4 des § 3 haben zu lauten:

„(2) Die Eisenbahn ist ohne Genehmigung berechtigt, vorübergehend

- a) die Beförderung von Personen sowie die Annahme und die Beförderung von Reisegepäck und Gütern zu sperren,
- b) bestimmte Güter nur unter bestimmten Bedingungen, die von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes abweichen können, zur Beförderung zuzulassen,
- c) bestimmte Güter 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 den Bahnbenützern in geeigneter Weise, wie durch Auflage von Sperrverzeichnissen in den betroffenen Bahnhöfen, bekanntzumachen; diese Maßnahmen treten frühestens mit ihrer Bekanntmachung in Kraft.

(4) Aus zwingenden Gründen des öffentlichen Wohles kann der Bundesminister für Verkehr die im Abs. 2 angeführten Einschränkungen der Beförderungspflicht durch Verordnung vorsehen. Solche Verordnungen sind in den in Betracht kommenden Bahnhöfen durch Aushang kundzumachen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Kundmachung ohne Verzug durchzuführen. Die verbindende Kraft solcher Verordnungen beginnt, wenn in ihnen nicht anderes bestimmt ist, mit der Kundmachung. Soweit erforderlich, hat der Bundesminister für Verkehr die Verordnungen in geeigneter Weise auch nachrichtlich zu veröffentlichen.“

3. Der § 4 hat zu lauten:

**„§ 4. Beförderungsmittel**

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Führung von Sonderzügen und Sonderwagen sowie für die Benützung von Wagen besonderer Bauart besondere Vereinbarungen zu treffen.

(2) 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 Bundesministers für Verkehr; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Rücksichten nicht entgegenstehen. Der Einstellungsvertrag ist auch für den Benützer des Wagens verbindlich.

(3) 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.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, Personen, Gepäck und Güter mit Kraftwagen oder anderen Verkehrsmitteln nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zu befördern oder durch von ihr bestellte Unternehmer befördern zu lassen. Für solche Beförderungen gilt § 2 sinngemäß.“

4. Der § 6 hat zu lauten:

#### „§ 6. Tarife

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, in die von ihr zu erstellenden Tarife die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise und der Nebengebühren für Nebenleistungen der Eisenbahn notwendigen Angaben aufzunehmen.

(2) 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, Ermäßigun-

gen der Beförderungspreise, der Nebengebühren und sonstige Begünstigungen gemäß Abs. 5 sowie die Aufhebung von Tarifen, die nur für eine bestimmte Zeit gelten, zu veröffentlichen.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Tarife in dem vom Bundesminister für Verkehr herausgegebenen Anzeigebblatt für Verkehr zu veröffentlichen oder anzukündigen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Bezug der Tarife in den Tarifverkaufsstellen und durch Vermittlung der Bahnhöfe zu ermöglichen.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, in jedem besetzten Bahnhof die für diesen Bahnhof in Betracht kommenden Tarife während der Dienststunden zur unentgeltlichen Einsicht aufzulegen; im Versandbahnhof sind den Bahnbenützern auf Verlangen die Wege, über welche die Güter, von den Fällen des § 73 Abs. 1 abgesehen, befördert werden (Ladewege, Leitwege), bekanntzugeben.

(5) Die Tarife sind jedermann gegenüber in gleicher Weise anzuwenden. Die Eisenbahn ist jedoch berechtigt, für Zwecke der öffentlichen Verwaltung, für Wohlfahrtszwecke und für den Eisenbahndienst Ermäßigungen der Beförderungspreise, der Nebengebühren und sonstige Begünstigungen zu gewähren. Ermäßigungen der Beförderungspreise, der Nebengebühren und sonstige Begünstigungen sind auch zulässig für im Dienste öffentlicher Eisenbahnen stehende aktive und im Ruhestand befindliche Bedienstete sowie für deren Familienangehörige. Die Eisenbahn ist ferner berechtigt, den Beförderungspreis sowie die Nebengebühren im Einzelfalle zu ermäßigen und sonstige Begünstigungen zu gewähren, wenn und insoweit dies aus Rücksichten der kaufmännischen Betriebsführung notwendig ist; sie ist verpflichtet, Ermäßigungen des Beförderungspreises dem Bundesministerium für Verkehr anzuzeigen.

(6) 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.“

5. a) Im ersten Satz des § 7 Abs. 2 ist an Stelle des Wortes „neunzig“ das Wort „sechzig“ zu setzen.

b) Im zweiten Satz des § 7 Abs. 2 sind an Stelle der Worte „drei Jahre“ die Worte „ein Jahr“ zu setzen.

c) Im dritten Satz des § 7 Abs. 2 sind an Stelle der Worte „dreier Jahre“ die Worte „eines Jahres“ zu setzen.

d) Der letzte Satz des § 7 Abs. 2 hat zu lauten: „Die Eisenbahn ist berechtigt, beim Ausfolgen den Finderlohn sowie die im Zusammenhang mit dem verlorenen Gegenstand anfallenden Nebengebühren und Kosten, die durch Nebengebühren nicht gedeckt sind, einzuheben.“

6. Der zweite Satz des § 10 Abs. 1 hat zu entfallen.

7. Der Abs. 1 des § 11 hat zu lauten:

„(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Reisenden die Fahrpläne der Züge in geeigneter Weise zur Kenntnis zu bringen. Die Einschränkungen in der Benützung bestimmter Züge oder Wagenklassen müssen aus den Fahrplänen zu ersehen sein.“

8. Der § 12 hat zu lauten:

#### „§ 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 verpflichtet, die Warteräume in der Zeit von zweiundzwanzig bis sechs Uhr offenzuhalten. 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 offenzuhalten.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, Personen ohne gültigen Fahrausweis sowie Personen, welche die vorgeschriebene Ordnung nicht beachten, den zu ihrer Aufrechterhaltung getroffenen Anordnungen der Eisenbahnbediensteten nicht Folge leisten, durch ihren Zustand oder ihr Verhalten den Anstand verletzen oder infolge einer Krankheit oder aus sonstigen Gründen den anderen im Warteraum befindlichen Personen offensichtlich lästig fallen würden, den Aufenthalt in den Warteräumen zu verbieten. Die Eisenbahn ist berechtigt, von Personen, die trotz eines Hinweises ein solches Verbot nicht beachten, einen im Tarif festzusetzenden Betrag einzuheben.

(4) Stoffe, Gegenstände und lebende Tiere, deren Mitnahme in Personenwagen gemäß §§ 26 und 27 nicht zugelassen ist, dürfen auch in Warteräume nicht mitgenommen werden. Die Eisenbahn ist berechtigt, von Personen, die trotz eines Hinweises dieses Verbot nicht beachten, einen im Tarif festzusetzenden Betrag einzuheben.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, das Rauchen in den Warteräumen zu verbieten; sie ist berechtigt, von Personen, die trotz eines Hinweises ein solches Verbot nicht beachten, einen im Tarif festzusetzenden Betrag einzuheben.“

9. Der § 13 hat zu lauten:

#### „§ 13. Raucher-, Nichtraucherwagen. Raucher-, Nichtraucherabteile

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei Beförderungen, die über den Nahverkehr hinausgehen, in jedem Zuge für jede Wagenklasse eine angemessene Anzahl von Wagen oder Abteilen für Raucher und für Nichtraucher zu bestimmen und als solche innen 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.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Nahverkehr ausschließlich Wagen für Nichtraucher zu führen. Diese Wagen sind als solche innen kenntlich zu machen.“

10. Der Abs. 5 des § 15 hat zu entfallen.

11. Nach § 15 wird folgende Bestimmung eingefügt:

#### „§ 15 a. Geltungsdauer der Fahrausweise. Fahrtunterbrechung

Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif die Geltungsdauer der Fahrausweise und die Fahrtunterbrechung zu regeln.“

12. Der § 17 hat zu lauten:

#### „§ 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. In den Fahrplänen ist ersichtlich zu machen, bei welchen Zügen eine Platzsicherung vorgenommen wird.“

13. Der Abs. 1 des § 18 hat zu lauten:

„(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, daß einzelne Züge, die als solche in den Fahrplänen ersichtlich zu machen sind, ganz oder teilweise, nur mit Platzkarten gegen Zahlung eines Entgeltes oder Zulassungskarten benützt werden dürfen; diese Karten berechtigen den Reisenden zur Benützung solcher Züge nur in Verbindung mit einem gültigen Fahrausweis.“

14. Die Abs. 1 und 2 des § 19 haben zu lauten:

„(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Anweisung von Plätzen im Tarif zu regeln.“

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Belegen von Sitzplätzen im Tarif zu regeln. 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.“

15. Der § 20 hat zu lauten:

**„§ 20. Übergang. Änderung des Beförderungsweges**

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, in einen Zug mit höheren Fahrpreisen sowie die Änderung des Beförderungsweges zulässt.“

16. Der § 22 hat zu entfallen.

17. Der letzte Satz des § 25 Abs. 5 hat zu lauten:

„Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif für das Reinigen und für das Instandsetzen feste Sätze zu bestimmen.“

18. Die Abs. 4 und 5 des § 26 haben zu lauten:

„(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen sie Gegenstände, die entgegen den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 sowie des Abs. 3 lit. b in Personenwagen mitgenommen worden sind, als Handgepäck oder als Reisegepäck weiterbefördert.

(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. Kann die Person, die solche Gegenstände in Personenwagen mitgenommen hat, nicht festgestellt werden, so ist die Eisenbahn berechtigt, unter Beiziehung von zwei Zeugen nachzuprüfen, ob die mitgenommenen Gegenstände den Bestimmungen des Abs. 3 entsprechen; Eisenbahnbedienstete dürfen als Zeugen nur beigezogen werden, wenn andere Personen nicht zur Verfügung stehen.“

19. Der § 29 hat zu lauten:

**„§ 29. Erstattung. Nachzahlung**

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Fahrpreis ganz oder teilweise zu erstatten, wenn

a) der Fahrausweis nicht oder nur teilweise benützt worden ist,

b) der Fahrausweis wegen Platzmangels in einer niedrigeren als der darauf angegebenen Klasse oder Zuggattung benützt worden ist.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif die Erstattungsbeträge und die Verwaltungsrücklässe zu regeln und die zur Begründung des Erstattungsantrages vorzulegenden Unterlagen und Bescheinigungen zu bestimmen. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif in bestimmten Fällen, insbesondere bei Fahrausweisen zu ermäßigten Fahrpreisen, ausgenommen die Fahrausweise für Kinder gemäß § 16 Abs. 2, die Erstattung auszuschließen oder an Bedingungen zu knüpfen.

(3) Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung des Fahrpreises oder sonstiger Kosten Fehler vorgekommen, so ist der Unterschiedsbetrag von der Eisenbahn zu erstatten oder vom Reisenden nachzuzahlen, wenn der Unterschiedsbetrag je Fahrausweis zehn Schilling übersteigt.

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

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

(6) Im Falle der gerichtlichen Geltendmachung ist die Klage gegen die im Abs. 5 angeführte Eisenbahn einzubringen.

(7) 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.

(8) 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 Beläge 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.

(9) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Falle des Abs. 3 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 zweihundert 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.

(10) Für die Erstattung und die Nachzahlung des Beförderungspreises für in Personenwagen mitgenommene lebende Tiere gelten die Abs. 1 bis 9 sinngemäß.“

20. Die Abs. 2 und 3 des § 32 haben zu lauten:

„(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. Kann der Reisende, der das Reisegepäck aufgegeben hat, nicht festgestellt werden, so ist die Eisenbahn berechtigt, unter Beiziehung von zwei Zeugen nachzuprüfen, ob das Reisegepäck den Bestimmungen der §§ 30 und 31 entspricht; Eisenbahnbedienstete dürfen als Zeugen nur beigezogen werden, wenn andere Personen nicht zur Verfügung stehen.

(3) Die Eisenbahn ist, unbeschadet der Bestimmung des Abs. 1, berechtigt, bei Nichtbeachtung der Bestimmungen des § 31 vom Reisenden einen Frachtzuschlag einzuheben, den sie im Tarif festsetzt.“

21. Der Abs. 3 des § 33 hat zu lauten:

„(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bestimmungen über die Kennzeichnung der Gepäckstücke festzusetzen. Sie ist berechtigt, die Annahme von Gepäckstücken ohne die vorgeschriebene Kennzeichnung zu verweigern.“

22. Der Abs. 9 des § 34 hat zu entfallen.

23. Die lit. i des § 35 Abs. 3 hat zu entfallen.

24. Der § 37 hat zu entfallen.

25. Der Abs. 13 des § 40 hat zu entfallen.

26. Der § 42 hat zu lauten:

#### „§ 42. Erstattung. Nachzahlung

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Gepäckfracht ganz oder teilweise zu erstatten, wenn Reisegepäck im Versand- oder in einem Unterwegsbahnhof zurückgenommen worden ist.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif die Erstattungsbeträge und die Verwaltungsrücklässe zu regeln und die zur Begründung des Erstattungsantrages vorzulegenden Unterlagen und Bescheinigungen zu bestimmen. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif in bestimmten Fällen, insbesondere bei Reisegepäck zu ermäßigter Gepäckfracht, die Erstattung auszuschließen oder an Bedingungen zu knüpfen.

(3) Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung der Kosten Fehler vorgekommen, so ist der Unterschiedsbetrag von der Eisenbahn zu erstatten oder vom Reisenden nachzuzahlen, wenn der Unterschiedsbetrag je Gepäckschein zehn Schilling übersteigt.

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

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

(6) Im Falle der gerichtlichen Geltendmachung ist die Klage gegen die im Abs. 5 angeführte Eisenbahn einzubringen.

(7) 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.

(8) 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. 8.

(9) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Falle des Abs. 3 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 zweihundert 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 hiedurch bewirkten Verzögerung Zinsen zu zahlen.“

27. Der letzte Satz des § 45 Abs. 3 hat zu lauten:

„Ansprüche des Berechtigten auf Entschädigung wegen verspäteter Auslieferung gemäß § 47 bleiben vorbehalten.“

28. Der Abs. 1 des § 46 hat zu lauten:

„(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 im Tarif festzusetzenden Höchstbetrag,
- b) wenn der Betrag des Schadens nicht nachgewiesen ist, einen im Tarif festzusetzenden Betrag

zu leisten; diese Beträge dürfen jedoch für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes wertmäßig nicht niedriger sein als die im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr in der jeweils geltenden Fassung für diese Fälle vorgesehenen Beträge. 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.“

29. Der Abs. 1 des § 47 hat zu lauten:

„(1) Ist das Reisegepäck verspätet ausgeliefert worden und weist der Berechtigte nicht nach, daß ein Schaden hieraus entstanden ist, so ist die Eisenbahn verpflichtet, einen im Tarif festzusetzenden Betrag zu zahlen, der jedoch für jedes Kilogramm des Rohgewichtes des verspätet ausgelieferten Reisegepäcks für je angefangene vierundzwanzig Stunden seit der Abforderung wertmäßig nicht niedriger sein darf als der im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr in der jeweils geltenden Fassung für diesen Fall vorgesehene Betrag; der Betrag der Entschädigung darf jedoch die Gepäckfracht nicht übersteigen.“

30. Der § 48 hat zu entfallen.

31. Die Überschrift des IV. Abschnittes und die vor § 51 einzufügende Bestimmung haben zu lauten:

#### **„IV. Abholen und Zuführen von Gepäck. Gepäckträger. Aufbewahrung von Gepäck**

##### **§ 50 a. Abholen und Zuführen von Gepäck**

Die Eisenbahn ist in Bahnhöfen, in denen sie einen Rollfuhrdienst für Gepäck eingerichtet hat, auf Verlangen des Reisenden verpflichtet, Hand- und Reisegepäck von seiner Wohnung oder Ge-

schäftsstelle im Gemeindegebiet des Versandbahnhofes oder in benachbarten Gemeinden abzuholen oder in seine Wohnung oder Geschäftsstelle im Gemeindegebiet des Bestimmungsbahnhofes oder in benachbarten Gemeinden zuzuführen. Sie ist berechtigt, das Abholen oder Zuführen selbst zu besorgen oder durch von ihr bestellte Unternehmer besorgen zu lassen; in beiden Fällen hat die Eisenbahn die Rechte und Pflichten gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes. Die Eisenbahn ist verpflichtet, Bahnhöfe mit ihren Rollfuhrbereichen im Tarif und in den Fahrplänen, das Rollgeld sowie die näheren Rollfuhrbedingungen im Tarif und die Abhol- und Zufuhrzeiten bei den Reisegepäckabfertigungsstellen dieser Bahnhöfe durch Aushang zu veröffentlichen.“

32. Der zweite Satz des § 54 Abs. 1 hat zu lauten:

„Die Eisenbahn ist berechtigt, von der Festsetzung von Dienststunden für Samstage, Sonn- und Feiertage abzusehen, für Samstage jedoch nur insoweit, als ausreichende örtliche Verkehrsbedürfnisse erfahrungsgemäß nicht bestehen.“

33. a) Die Abs. 1 bis 5 des § 57 haben zu lauten:

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

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Muster des Frachtbriefes und die näheren Bestimmungen über Beschaffenheit und Verwendung des Frachtbriefes im Tarif festzusetzen. Das Muster und die näheren Bestimmungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

(3) Der Frachtbrief muß zur Bestätigung seiner Übereinstimmung mit dem genehmigten 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 die Kontrolle eine Nebengebühr einzuheben.

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

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, für bestimmte Beförderungen, wie bei Sendungen im Abonnement oder von Zeitungspaketen, das Muster eines anderen Beförderungspapiers als des Frachtbriefes und die näheren Bestimmungen über Beschaffenheit und Verwendung des anderen Beförderungspapieres im Tarif festzusetzen.

b) Im zweiten Satz des § 57 Abs. 6 ist an Stelle des Wortes „abgeänderten“ das Wort „überschrieben“ zu setzen.

34. a) Die lit. a des § 58 Abs. 1 hat zu entfallen.

b) Die lit. e des § 58 Abs. 1 hat zu lauten:

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

c) Die lit. f des § 58 Abs. 1 hat zu lauten:

„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;

bei Aufgabe des Gutes als Wagenladung

— die Wagennummer;

— bei einem Privatwagen auch dessen Eigengewicht;“

d) Die lit. g des § 58 Abs. 1 hat zu entfallen.

e) Im Abs. 3 des § 58 haben die Worte „und Beilagen“ zu entfallen.

f) Im zweiten Satz des § 58 Abs. 4 sind an Stelle der Worte „mit seinem Namen und seiner Adresse zu versehen“ die Worte „zu unterschreiben“ zu setzen.

35. Im Abs. 2 des § 61 haben die Worte „die zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen“ samt dem unmittelbar nachfolgenden Beistrich zu entfallen.

36. Der Abs. 1 des § 62 hat zu lauten:

„(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif die näheren Bestimmungen für die Wagenbestellung durch den Absender festzusetzen.“

37. a) Die Abs. 2 und 3 des § 63 haben zu lauten:

„(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 hierfür eine Frist (Aufgabefrist) festzusetzen, die vom Beginn der Auflieferung an berechnet wird. Die Aufgabefrist ruht an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen. Die Eisenbahn ist berechtigt, zusätzlich ein Ruhen für den Zeitraum außerhalb der allgemein üblichen Arbeitsstunden festzusetzen. 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 an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen; wird jedoch auf Verlangen des Absenders ein Wagen an einem Samstag, Sonn- oder Feiertag zum Beladen bereitgestellt, so ruht die Verladefrist an diesem Tage nicht. Die Eisenbahn ist berechtigt, zusätzlich ein Ruhen für den Zeitraum außerhalb der allgemein üblichen Arbeitsstunden festzusetzen. 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 einzuheben.“

b) Der Abs. 7 des § 63 hat zu lauten:

(7) Die Eisenbahn ist berechtigt, ohne Rücksicht auf die im § 6 Abs. 2 vorgesehene Frist in einzelnen oder in allen Bahnhöfen die Aufgabefrist und die Verladefrist abzukürzen, das Lager- und das Wagenstandgeld sowie die Abbestellgebühr zu erhöhen, wenn und soweit besondere Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse diese Maßnahmen erfordern, längstens jedoch für die Dauer eines Monats. 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, wie durch Presseverlautbarung, auch nachrichtlich zu veröffentlichen.“

38. Der Abs. 1 des § 64 hat zu lauten:

„(1) Die Eisenbahn ist in Bahnhöfen, in denen sie einen Rollfuhrdienst für Stückgut eingerichtet hat, auf Verlangen des Absenders verpflichtet, Stückgut von seiner Wohnung oder Geschäftsstelle im Gemeindegebiet des Versandbahnhofes oder in benachbarten Gemeinden abzuholen. Sie ist berechtigt, das Abholen selbst zu besorgen oder durch von ihr bestellte Unternehmer besorgen zu lassen; in beiden Fällen hat die Eisenbahn die Rechte und Pflichten gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes. Die Eisenbahn ist verpflichtet, Bahnhöfe mit ihren Rollfuhrbereichen, das Rollgeld sowie die näheren Rollfuhrbedingungen im Tarif und die Abholzeiten bei den Güterabfertigungsstellen dieser Bahnhöfe durch Aushang zu veröffentlichen.“

39. a) Der Abs. 1 des § 66 hat zu lauten:

„(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Absender zu verladen sind.“

b) Im Abs. 3 des § 66 hat der Satzteil „dieses Bundesgesetz, die zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen,“ zu entfallen.

40. a) Im ersten Halbsatz des § 68 Abs. 1 haben die Worte „bei der Annahme“ zu entfallen.

b) Im zweiten Satz des § 68 Abs. 5 sind an Stelle der Worte „privaten Gleiswaage“ die Worte „privaten Waage“ zu setzen.

41. a) Der zweite Satz des § 69 Abs. 1 hat zu lauten:

„Die Eisenbahn ist verpflichtet, nach vollständiger Auslieferung des Gutes und — sofern nicht nachträglich zentral die Fracht berechnet und mit besonderem Beleg in Rechnung gestellt wird — 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.“

b) Der Abs. 3 des § 69 hat zu lauten:

„(3) Bei vom Absender zu verladenden Gütern dienen jedoch die Angaben des Frachtbriefes über Gewicht oder Stückzahl nur dann als Beweis gegen die Eisenbahn, wenn sie diese Angaben nachgeprüft und das Ergebnis der Nachprüfung im Frachtbrief vermerkt hat. Außer durch bahnsseitiges Nachprüfen und Frachtbriefvermerk kann der Berechtigte diese Angaben in anderer Weise beweisen. Die Eisenbahn haftet weder für das Gewicht des Gutes noch für die Stückzahl entsprechend den Angaben im Frachtbrief, wenn der Unterschied in bezug auf Gewicht oder Stückzahl offensichtlich nicht auf einem tatsächlichen Verlust beruht.“

c) Nach § 69 Abs. 4 wird folgender Absatz eingefügt:

„(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, in bestimmten Fällen, insbesondere bei Auflieferung des Gutes an einer anderen als der allgemein hierfür vorgesehenen Stelle, mit dem Absender besondere Vereinbarungen über die Annahme von Gut und Frachtbrief zu treffen.“

42. a) Der Abs. 1 des § 70 hat zu lauten:

„(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, in folgenden Fällen Frachtzuschläge einzuheben:

a) bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der gemäß § 55 lit. d von der Beförderung ausgeschlossenen Güter sowie 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: einen von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Betrag, der jedoch für jedes Kilogramm des Rohgewichtes des ganzen Frachtstückes wertmäßig nicht höher sein darf als der im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung für diese Fälle vorgesehene Betrag;

b) in anderen Fällen unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Angaben des Absenders im Frachtbrief, wenn hiedurch eine Frachtverkürzung herbeigeführt werden kann: 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. 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;

c) bei Überschreitung der Lastgrenze eines vom Absender beladenen Wagens: einen von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Betrag, der jedoch für je einhundert Kilogramm des die Lastgrenze überschreitenden Gewichtes wertmäßig nicht höher sein darf als der im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung für diesen Fall vorgesehene Betrag.“

b) Die lit. e des § 70 Abs. 4 hat zu lauten:

„e) bei unrichtiger Angabe des Gewichtes ohne Überschreitung der Lastgrenze, wenn der Unterschied zwischen dem im Frachtbrief angegebenen und dem festgestellten Gewicht drei v. H. des angegebenen Gewichtes nicht übersteigt;“

c) Dem Abs. 4 des § 70 wird folgende lit. angefügt:

„f) bei Überschreitung der Lastgrenze, wenn die Eisenbahn die Lastgrenze weder veröffentlicht noch sie dem Absender bekanntgegeben hat.“



43. a) Der Abs. 1 des § 71 hat zu lauten:

„(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. Sind solche Papiere dem Frachtbrief nicht beigegeben, so ist der Absender verpflichtet, diese rechtzeitig zur Behandlung entweder dem Bahnhof oder dem Zollamt oder einer anderen amtlichen Stelle, wo die Förmlichkeiten zu erfüllen sind, zu übermitteln; wird jedoch gemäß Abs. 9 der Absender oder Empfänger oder Beauftragte beigezogen, genügt es, wenn die Begleitpapiere bei der Behandlung vorgelegt werden. Der Absender ist verpflichtet, im Falle der Übermittlung oder Vorlage der Begleitpapiere sowie im Falle, daß der Empfänger die Papiere beizubringen hat, im Frachtbrief die Stelle anzugeben, bei der diese Papiere der Eisenbahn zur Verfügung stehen werden.“

b) Der letzte Satz des § 71 Abs. 2 hat zu lauten:

„Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Dauer einer durch das Fehlen, die Unzulänglichkeit oder die Unrichtigkeit der Begleitpapiere verursachten Verzögerung Lager- oder Wagenstandgeld einzubeheben.“

c) Der Abs. 7 des § 71 hat zu lauten:

„(7) Hat der Absender im Frachtbrief die Erfüllung der Zollvorschriften durch die Eisenbahn vorgeschrieben oder in den Frachtbrief eine Frankaturvorschrift eingetragen, die den Zoll einschließt, oder ist zollhängiges Gut, für das sich der Empfänger die Veranlassung der Zollbehandlung nicht vorbehalten hat, gemäß § 89 Abs. 1 nach einer Stelle außerhalb des Bestimmungsbahnhofes zuzuführen, so ist die Eisenbahn verpflichtet, für die Erfüllung der Zollvorschriften zu sorgen; sie ist hiebei berechtigt, für diese Erfüllung entweder unterwegs oder im Bestimmungsbahnhof zu sorgen, wenn der Absender hiefür nicht einen bestimmten Bahnhof im Frachtbrief bezeichnet hat. Verlangt der Empfänger im Bestimmungsbahnhof die Erfüllung der Zollvorschriften durch die Eisenbahn, so ist diesem Verlangen zu entsprechen, sofern die Eisenbahn im Bestimmungsbahnhof Zolldeklaranten bestellt hat.“

d) Im 1. Satz des § 71 Abs. 8 ist an Stelle des Wortes „Ausnahme“ das Wort „Ausnahmen“ zu setzen.

44. Der § 72 hat zu lauten:

#### „§ 72. Begleitung

(1) Die Eisenbahn regelt im Tarif die Begleitung von Gütern während der Beförderung.

(2) In Zeiten, in denen durch äußere Ereignisse, wie Krieg, Unruhen, Naturkatastrophen, Gefahr für bestimmte Güter während der Beförderung besteht, kann der Bundesminister für Verkehr durch Verordnung die Begleitung dieser Güter regeln.“

45. Der Abs. 3 des § 74 hat zu lauten:

„(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, es sei denn, das Gut wird mit einem Frachtbrief befördert, der nicht als Beleg für die Frachtberechnung und Rechnungsstellung dient.“

46. a) Der Abs. 2 des § 75 hat zu lauten:

„(2) Der Absender ist verpflichtet, die Kosten, die er ganz oder teilweise zahlen will, mittels Frankaturvorschrift im Frachtbrief anzugeben. Die Eisenbahn ist verpflichtet, Frankaturvorschriften im Tarif vorzusehen.“

b) Die Abs. 3 und 4 des § 75 haben zu entfallen.

c) Der Abs. 9 des § 75 hat zu lauten:

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

47. Der § 76 hat zu lauten:

#### „§ 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 der Unterschiedsbetrag je Frachtbrief fünfzig Schilling übersteigt.

(2) Hat der Empfänger den Frachtbrief nicht eingelöst und auch den Frachtvertrag nicht abge-

ändert, 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 Zahlung er aufgrund der Frankaturvorschrift im Frachtbrief übernommen hat; zur Nachzahlung des Restbetrages ist der Empfänger verpflichtet.

(3) 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 zweihundert 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.

(4) Für den zur Nachzahlung Verpflichteten gilt Abs. 3 sinngemäß.“

48. a) Der erste Satz des § 82 Abs. 2 hat zu lauten:

„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 zweiundsiebzig Stunden, so ist die Eisenbahn verpflichtet, den Absender hievon ohne Verzug zu verständigen und um Anweisung zu ersuchen, wobei sie ihm alle nützlichen Angaben mitteilt, über welche sie verfügt.“

b) Im Abs. 12 des § 82 sind an Stelle der Worte „sechsendneunzig Stunden“ die Worte „zweiundsiebzig Stunden“ zu setzen.

49. Der § 83 hat zu lauten:

#### „§ 83. Lieferfrist

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

(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 die ersten 200 Tarifkilometer . 24 Stunden und darüber hinaus für je auch nur angefangene 300 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 verschiedenen Spurweiten,
  - 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 dem Regeltarif enthalten, und

d) für besondere Verhältnisse, die eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten zur Folge haben,

wenn und soweit besondere Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse diese Zuschlagsfristen erfordern, im Falle der lit. d längstens jedoch für die Dauer eines Monats.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet,

a) die Zuschlagsfristen gemäß Abs. 4 lit. a bis c in den Tarif aufzunehmen; für ihr Inkrafttreten gilt § 6 Abs. 2;

b) die Zuschlagsfrist gemäß Abs. 4 lit. d in geeigneter Weise, wie durch Aushang, Presseverlautbarung, zu veröffentlichen; sie tritt frühestens mit ihrer Veröffentlichung in Kraft.

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

(7) Die Lieferfrist wird um die Dauer des Aufenthaltes verlängert, der ohne Verschulden der Eisenbahn verursacht wird

- a) durch das Nachprüfen gemäß § 67 und das Feststellen des Gewichtes gemäß § 68 Abs. 7, sofern hiebei Abweichungen von den Eintragungen im Frachtbrief festgestellt werden,
- b) durch die Zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Behandlung,
- c) durch die vom Absender oder vom Empfänger verfügte Abänderung des Frachtvertrages,
- d) durch besondere Vorkehrungen für das Gut, wie Ausbesserungsarbeiten am Gute oder an dessen Verpackung, Abladen, Umladen oder Richten der Ladung, Beigabe von Eis,
- e) durch jede Verkehrsunterbrechung, durch welche der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird.

(8) Die Lieferfrist ruht an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen.

(9) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Ursache und Dauer der Verlängerung der Lieferfrist im Frachtbrief zu vermerken. Die Eisenbahn ist jedoch berechtigt, auch auf andere Weise die Verlängerung zu beweisen.

(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 Werktages 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 oder
- b) das Gut zur Abnahme im Bestimmungsbahnhof bereitgestellt worden ist, sofern der Empfänger von der Ankunft der Sendung nicht zu benachrichtigen ist, oder
- c) das Gut dem Empfänger gemäß § 89 Abs. 1 oder 3 bei einer Stelle außerhalb des Bestimmungsbahnhofes abgeliefert worden 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.“

50. Der § 85 hat zu lauten:

#### „§ 85. Benachrichtigung

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfänger von der Ankunft der Sendung im Bestimmungsbahnhof innerhalb der Dienststunden der Güterabfertigungsstelle ohne Verzug zu benachrichtigen und ihm hiebei, ausgenommen bei Benachrichtigung durch Telegramm, den Zeitpunkt des Ablaufes der Abnahmefrist, die Höhe eines Frachtzuschlages sowie eine auch nur vermutliche Beschädigung oder Unvollständigkeit des Gutes mitzuteilen.

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

- a) der Absender verlangt hat, das Gut bahnlagernd zu stellen,
- b) der Empfänger schriftlich auf die Benachrichtigung verzichtet hat,
- c) das Gut dem Empfänger nach einer Stelle außerhalb des Bestimmungsbahnhofes 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 und bei Benachrichtigung mit Benachrichtigungsschreiben durch die Post zwölf Stunden nach der Aufgabe;
- c) bei jeder anderen Art der Benachrichtigung mit der Übergabe des Benachrichtigungsschreibens.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, vom Empfänger für die Benachrichtigung eine Nebengebühr und Kosten, die durch die Nebengebühr nicht gedeckt sind, einzuheben.“

51. a) Der Abs. 1 des § 86 hat zu lauten:

„(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Empfänger im Bestimmungsbahnhof oder, sofern das Gut gemäß § 89 Abs. 1 oder 3 zugeführt wird, bei einer Stelle außerhalb des Bestimmungsbahnhofes den Frachtbrief zu übergeben und das Gut abzuliefern, wenn der Empfänger den Empfang des Gutes bescheinigt hat und

wenn er — sofern nicht nachträglich zentral die Fracht berechnet und mit besonderem Beleg in Rechnung gestellt wird — die sich aus dem Frachtvertrag zu seinen Lasten ergebenden Beträge gezahlt hat.“

b) Der Abs. 10 des § 86 hat zu lauten:

„(10) Die Eisenbahn ist berechtigt, in bestimmten Fällen, insbesondere bei Abnahme des Gutes an einer anderen als der allgemein hierfür vorgesehenen Stelle, mit dem Empfänger besondere Vereinbarungen über die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes zu treffen.“

52. a) Der Abs. 1 des § 88 hat zu lauten:

„(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Empfänger auszuladen sind.“

b) Der Abs. 4 des § 88 hat zu lauten:

„(4) Der Empfänger ist verpflichtet, vor der Rückgabe des von ihm entladene Wagens an die Eisenbahn jede durch das empfangene Ladegut verursachte Verunreinigung des Wagens und des unmittelbaren Ladebereiches zu beseitigen; kommt er dieser Verpflichtung nicht nach, so ist die Eisenbahn berechtigt, die ihr daraus in der Folge erwachsenen Kosten vom Empfänger einzuheben.“

53. Der § 89 hat zu lauten:

#### „§ 89. Zuführen

(1) Die Eisenbahn ist in Bahnhöfen, in denen sie einen Rollfuhrdienst für Stückgut eingerichtet hat, verpflichtet, Stückgut dem Empfänger in seine Wohnung oder Geschäftsstelle im Gemeindegebiet des Bestimmungsbahnhofes oder in benachbarten Gemeinden zuzuführen. Sie ist berechtigt, das Zuführen selbst zu besorgen oder durch von ihr bestellte Unternehmer besorgen zu lassen; in beiden Fällen hat die Eisenbahn die Rechte und Pflichten gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes. Die Eisenbahn ist verpflichtet, Bahnhöfe mit ihren Rollfuhrbereichen, das Rollgeld sowie die näheren Rollfuhrbedingungen im Tarif und die Zufuhrzeiten bei den Güterabfertigungsstellen dieser Bahnhöfe durch Aushang zu veröffentlichen.

(2) Das Zuführen hat zu unterbleiben, wenn dies

- a) der Absender durch eine widersprechende Erklärung im Frachtbrief oder
- b) der Empfänger noch vor der Ankunft des Stückgutes dem Bestimmungsbahnhof gegenüber schriftlich — dies kann er auch allgemein für das für ihn ankommende Stückgut tun — verlangt.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, das Recht des Absenders und des Empfängers, das Zuführen von Stückgut zu untersagen, aufzuheben, wenn, solange und soweit besondere Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse diese Maßnahme 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, wie durch Presseverlautbarung, auch nachrichtlich zu veröffentlichen.

(4) 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 zuführt. 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.“

54. a) Der Abs. 2 des § 90 hat zu lauten:

„(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Abnahme dieser Güter eine Frist (Abnahmefrist) im Tarif festzusetzen; diese Frist verlängert sich im Falle einer durch den Empfänger im Bestimmungsbahnhof veranlaßten Verzollung, Freischreibung oder Vormerkabfertigung um fünf Stunden. Die Abnahmefrist wird nicht verlängert, wenn der Empfänger im Bestimmungsbahnhof über ein Zolleigenlager verfügt. Die Eisenbahn ist verpflichtet, eine allfällige sonstige Verlängerung der Abnahmefrist bei den Güterabfertigungsstellen der betreffenden Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen.“

b) Der Abs. 4 des § 90 hat zu lauten:

„(4) Die Abnahmefrist ruht an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen; wird jedoch auf Verlangen des Empfängers ein Gut, das von ihm auszuladen ist, an einem Samstag, Sonn- oder Feiertag zur Abnahme bereitgestellt, so ruht die Abnahmefrist an diesem Tage nicht. Die Eisenbahn ist berechtigt, zusätzlich ein Ruhen für den Zeitraum außerhalb der allgemein üblichen Arbeitsstunden festzusetzen.“

c) Der Abs. 8 des § 90 hat zu lauten:

„(8) Die Eisenbahn ist berechtigt, ohne Rücksicht auf die im § 6 Abs. 2 vorgesehene Frist in einzelnen oder in allen Bahnhöfen die Abnahmefrist abzukürzen sowie das Lager- und das Wagenstandgeld zu erhöhen, wenn und soweit besondere Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse diese Maßnahmen er-

fordern, längstens jedoch für die Dauer eines Monats. 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, wie durch Presseverlautbarung, auch nachrichtlich zu veröffentlichen.“

55. Im Abs. 2 des § 93 haben die Worte „auf Verlangen“ zu entfallen.

56. a) Der zweite Abs. des § 94 Abs. 3 lit. c hat zu lauten:

„Verladen in Wagen mit für den Absender offensichtlichen Mängeln oder 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;“

b) Die lit. g des § 94 Abs. 3 hat zu lauten:

„g) Beförderung von Sendungen, die nach den maßgebenden Bestimmungen begleitet werden müssen, sofern der Verlust oder die Beschädigung aus einer Gefahr entstanden ist, die durch die Begleitung abgewendet werden sollte.“

57. Der Abs. 1 des § 96 hat zu lauten:

„(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 — falls nicht anderes nachgewiesen wird — vermutet, daß der teilweise Verlust oder die Beschädigung während des letzten Frachtvertrages eingetreten ist, sofern das Gut

a) stets im Gewahrsam der Eisenbahn verblieben ist und

b) unverändert in dem Zustand neu aufgegeben worden ist, in dem es im Bahnhof der Neuaufgabe angekommen ist.“

58. Der Abs. 2 des § 98 hat zu lauten:

„(2) Die Eisenbahn ist vorbehaltlich der im § 102 vorgesehenen Begrenzung berechtigt, die Entschädigung für Verlust des Gutes auf einen im Tarif festzusetzenden Betrag zu begrenzen, der jedoch für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes wertmäßig nicht niedriger sein darf als der im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung für diesen Fall vorgesehene Höchstbetrag.“

59. Der Abs. 1 des § 101 hat zu lauten:

„(1) Ist die Lieferfrist um mehr als vierundzwanzig Stunden überschritten und weist der

Berechtigte nicht nach, daß ein Schaden hieraus entstanden ist, so ist die Eisenbahn verpflichtet, ein Zehntel der Fracht zu zahlen, höchstens jedoch einen im Tarif festzusetzenden Betrag, der jedoch für die Sendung wertmäßig nicht niedriger sein darf als der im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung für diesen Fall vorgesehene Betrag.“

60. Der § 105 hat zu lauten:

#### „§ 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 zweihundert 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.“

61. Der Abs. 2 des § 108 hat zu lauten:

„(2) Der Absender hat bei Einreichung einer Reklamation das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Ist ihm dies nicht möglich, so kann er Ansprüche gemäß § 107 Abs. 3 lit. a nur dann reklamieren, wenn der Empfänger zustimmt oder wenn der Absender nachweist, daß der Empfänger das Einlösen des Frachtbriefes ausdrücklich verweigert hat. Der Empfänger hat bei Einreichung einer Reklamation den Frachtbrief vorzulegen, wenn dieser ihm übergeben worden ist.“

62. Der Abs. 6 des § 109 hat zu lauten:

„(6) Der Absender hat bei der gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Ist ihm dies nicht möglich, so kann er Ansprüche gemäß § 107 Abs. 3 lit. a nur dann gerichtlich geltend machen, wenn der Empfänger zustimmt oder wenn der Absender nachweist, daß der Empfänger das Einlösen des Frachtbriefes ausdrücklich verweigert hat. Der Empfänger hat bei der gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen den Frachtbrief vorzulegen, wenn dieser ihm übergeben worden ist.“

63. In der Überschrift des § 110 haben die Worte „aus dem Frachtvertrag“ zu entfallen.

64. a) In der Überschrift des § 111 haben die Worte „aus dem Frachtvertrag“ zu entfallen.

b) Im Abs. 2 des § 111 sind an Stelle der Worte „In drei Jahren“ die Worte „In zwei Jahren“ zu setzen.

65. Im Abs. 1 des § 112 haben die Worte „nach den zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen“ samt dem unmittelbar voranstehenden Beistrich zu entfallen.

66. Der Abs. 2 des § 117 hat zu lauten:

„(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Muster des Frachtbriefes für Expresgut und die näheren Bestimmungen über Beschaffenheit und Verwendung dieses Frachtbriefes im Tarif festzusetzen. Das Muster und die näheren Bestimmungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.“

67. Der § 118 hat zu lauten:

#### „§ 118. Frachtzuschläge

Die Eisenbahn ist berechtigt, auch bei Nichtbeachtung der Bestimmungen des § 116 Frachtzuschläge einzuheben; hierfür gilt § 70 Abs. 1 lit. a sinngemäß.“

68. An § 121 wird folgender Absatz angefügt:

„(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif Bedingungen über die Beförderung von Leichen festzusetzen.“

69. Der Abs. 3 des § 122 hat zu entfallen.

70. Der § 123 hat zu entfallen.

71. Der § 124 hat zu lauten:

#### „§ 124. Ablieferung

Nimmt der Empfänger die Leiche nicht innerhalb der Abnahmefrist ab, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Leiche gegen Einhebung einer Nebengebühr auf Gefahr des Berechtigten auszuladen und der zuständigen Verwaltungsbehörde zu übergeben.“

72. Der Abs. 3 des § 125 hat zu lauten:

„(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif Bedingungen über die Beförderung lebender Tiere festzusetzen.“

73. Die Abs. 1 bis 5 des § 126 haben zu entfallen.

74. Der § 127 hat zu entfallen.

75. Der § 128 hat zu entfallen.

76. Der § 129 hat zu entfallen.

77. Der Abs. 2 des § 130 hat zu entfallen.

78. Der Abs. 1 des § 131 hat zu entfallen.

79. Der Unterabschnitt „E. Sonderbestimmungen“ hat zu entfallen.

80. Der Abs. 1 des § 136 hat zu lauten:

„(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 oder des Tarifes eingehoben hat oder hätte einheben sollen; die Eisenbahnen sind berechtigt, hievon abweichende Vereinbarungen zu treffen. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die Art und Weise der Zahlung durch Vereinbarung zu regeln.“

81. a) Im Abs. 1 des § 137 ist an Stelle der Fundstelle „BGBl. Nr. 170/1967“ die Fundstelle „BGBl. Nr. 170/1967 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. XXX/197X“ zu setzen.

b) Der Abs. 2 des § 137 hat zu entfallen.

c) Der Abs. 3 des § 137 hat zu lauten:

„(3) Die Bestimmungen des § 4 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 63/1952, zuletzt geändert durch Bundesgesetz BGBl. Nr. 54/1963, die Bestimmungen des Kraftfahrlineigesetzes 1952, BGBl. Nr. 84, zuletzt geändert durch Bundesgesetz BGBl. Nr. 20/1970, die Bestimmungen des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes, BGBl. Nr. 48/1959, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 69/1968 und des Atomhaftpflichtgesetzes, BGBl. Nr. 117/1964, werden durch die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht berührt.“

82. Der § 138 hat zu entfallen.

83. Der § 139 hat zu lauten:

#### „§ 139. Vollziehung

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr, in zivilrechtlichen Belangen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Justiz betraut.“

#### Artikel II

(1) Dieses Bundesgesetz tritt mit Beginn des siebenten auf seine Kundmachung folgenden Monats in Kraft.

(2) Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes treten die zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, BGBl. Nr. 170/1967, erlassenen Verordnungen, und zwar die Durchführungsverordnung I, BGBl. Nr. 386/1967, in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 471/1972 und die Durchführungsverordnung II, BGBl. Nr. 387/1967, in der Fassung der Verordnung BGBl. Nr. 360/1971, außer Kraft.

(3) Tarife zu diesem Bundesgesetz treten frühestens gleichzeitig mit diesem in Kraft.

(4) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr, in zivilrechtlichen Belangen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Justiz betraut.

## Erläuterungen

### Allgemeines

Ein historischer Rückblick im Bereich des Eisenbahnbeförderungsrechtes zeigt, daß es — beginnend mit der Unterzeichnung des „Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr“ am 14. Oktober 1890 in Bern (R.GBl. Nr. 186/1892) — wiederholt erforderlich war, das Österreichische (nationale) Eisenbahnbeförderungsrecht an internationale Übereinkommen anzupassen.

Zuletzt fand in Bern die 7. Revisionskonferenz statt; Österreich nahm an dieser Konferenz teil und unterzeichnete am 7. Feber 1970 das neue „Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM)“ und das neue „Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV)“. Diese internationalen Übereinkommen — kundgemacht in BGBl. Nr. 744/1974, in Kraft getreten am 1. Jänner 1975, siehe BGBl. Nr. 747/1974 — unterscheiden sich von ihren vorhergehenden nicht durch Struktur und Aufbau, sondern durch Änderungen in zahlreichen Details. Die gegenständliche Novelle soll eine Anpassung an die CIM und die CIV bewirken. Leitgedanke der Anpassung ist, einen Gleichklang der Bestimmungen für den österreichischen Eisenbahnverkehr mit den Bestimmungen für den internationalen Eisenbahnverkehr soweit zu erzielen, als nicht Zweckmäßigkeitsgründe eine eigene innerstaatliche Regelung geboten erscheinen lassen.

Die Novelle sieht darüber hinaus den Entfall von Genehmigungen vor, die bisher der Bundesminister für Verkehr erteilte; dies gilt insbesondere für die von den Eisenbahnen zu erstellenden Beförderungsbedingungen. Der Entfall von Genehmigungen läßt jedoch § 22 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes 1957 unberührt, wonach „die Behörde jederzeit Änderungen der Tarife (der Tarifbegriff im weiteren Sinn umfaßt auch die Beförderungsbedingungen) und Fahrpläne anordnen kann, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist und die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnunternehmens hiedurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird“. In mehreren Fällen verweist die Novelle Regelungen, die bisher in der EVO selbst oder in deren Durchführungsverordnungen erfolgten, in

die von den Eisenbahnen zu erstellenden Tarife (Tarifverweisungen); auch diesfalls kann der für Haupt- und Nebenbahnen — nur diese öffentlichen Eisenbahnen unterliegen dem Geltungsbereich der EVO — zuständige Bundesminister für Verkehr im öffentlichen Interesse erforderliche Tarifänderungen gemäß § 22 Abs. 3 EisebG anordnen; für Beförderungen, die sich auf Eisenbahnen mehrerer Eisenbahnunternehmen erstrecken, käme auch eine Anordnung (gegebenenfalls Festsetzung) eines durchgehenden Tarifes im öffentlichen Verkehrsinteresse durch den Bundesminister für Verkehr gemäß § 23 EisebG in Frage. Die weiterhin bestehende Möglichkeit, solche eisenbahngesetzliche Maßnahmen zu ergreifen, läßt den — von den Bahnverwaltungen angestrebten — Entfall von Genehmigungen zu.

Die Novelle trägt weiters von den Bahnverwaltungen geäußerten Änderungswünschen Rechnung, die auf eine zweckmäßigere Betriebs- und Verkehrsabwicklung abzielen.

Die Novelle bewirkt keine finanziellen Mehraufwendungen des Bundes.

Die verfassungsgesetzliche Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung und Vollziehung gründet sich auf Artikel 19 Abs. 1 Z. 6 und 9 B-VG.

Eine Legiskavanz von zirka einem halben Jahr soll den Bahnverwaltungen genügend Zeit zur Erstellung ihrer Tarife bieten und sowohl den Bahnverwaltungen als auch den Bahnkunden die praktische Umstellung auf die geänderte Rechtslage ermöglichen.

### Zu den einzelnen Bestimmungen

(Paraphenangaben ohne nähere Bezeichnung eines Gesetzes bedeuten Paraphenangaben des Entwurfes)

#### Zu Z. 1:

Die bisherige behördliche Genehmigung der Beförderungsbedingungen entfällt. (Der Bundesminister für Verkehr kann jedoch auch weiterhin gemäß § 22 Abs. 3 EisebG die Änderung von Beförderungsbedingungen anordnen; siehe hiezu die Ausführungen im allgemeinen Teil der Erläuterungen.) Ein Verzicht auf die Genehmigung

solcher Beförderungsbedingungen, die keine Abweichungen zu den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes festlegen, erscheint auch deshalb möglich, weil durch die notwendigen engen Kontakte zwischen Eisenbahnunternehmen und der verladenden Wirtschaft die betroffenen Kreise — nicht zuletzt innerhalb der Interessenverbände — vor Erlassung von erschwerenden Beförderungsbedingungen von deren Inhalt Kenntnis erlangen, und weil dieses Bundesgesetz im Unterschied zu dem für den Transport auf der Straße geltenden Gesetz durch umfangreiche Detailbestimmungen die Beförderung regelt.

Der bisherige Unterabschnitt E. Sonderbestimmungen wird in den Abs. 2 des § 2 aufgenommen.

#### Zu Z. 2:

Im Unterschied zu § 2 Abs. 2 bedarf es im Falle der besonderen Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse gemäß § 3 Abs. 2 lit. b keiner Genehmigung des Bundesministers für Verkehr; es handelt sich hiebei um dringliche Maßnahmen, die vorübergehend und mit sofortiger Wirkung in Kraft gesetzt werden können.

Der Abs. 4 des § 3 stellt eine *lex specialis* zum § 2 Abs. 1 lit. f des Bundesgesetzes über das Bundesgesetzblatt 1972 dar.

#### Zu Z. 3:

Unter „Wagen besonderer Bauart“ (§ 4 Abs. 1) sind jene Wagen zu verstehen, zu deren Vorkhaltung die Eisenbahn nicht verpflichtet ist (§ 3 Abs. 1 lit. b). Welche Wagen im einzelnen unter diese Bestimmung fallen, wird von der Eisenbahn im Tarif anzuführen sein. Auch Vereinbarungen gemäß § 4 Abs. 1 können, soweit es für diese Fälle notwendig ist, von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes ohne Genehmigung abweichen.

Der Abs. 4 des § 4 soll lediglich regeln, daß die Eisenbahn im Vertragsverhältnis gegenüber dem Bahnkunden berechtigt ist, in bestimmten Fällen die Beförderung mit Fahrzeugen durchzuführen, die nicht an Schienen gebunden sind; diese Bestimmung trifft keine Aussage über den Umfang der eisenbahngesetzlichen Konzession.

#### Zu Z. 5:

Die Änderungen durch § 7 Abs. 2 tragen den Wünschen der Bahnen auf Grund deren praktischen Erfahrungen mit Fundgegenständen Rechnung.

#### Zu Z. 6:

Dem zweiten Satz des § 10 Abs. 1 der geltenden EVO ermangelt es an praktischer Bedeutung; dieser Satz entfällt nunmehr.

#### Zu Z. 7:

Anpassung an Art. 12, §§ 2 und 3 CIV.

#### Zu Z. 8:

Die Bahnen sollen — deren praktischen Erfordernissen Rechnung tragend — nunmehr auch bei verbotenen Aufenthalt in Warteräumen und bei verbotener Mitnahme von Gegenständen und lebenden Tieren in Warteräumen berechtigt sein, einen Betrag einzuheben.

#### Zu Z. 9:

Durch die Neufassung des § 13 der geltenden EVO soll zweifelsfrei gestellt werden, daß z. B. bei Schnellbahnzügen keine Raucherabteile mitgeführt werden müssen. Auch in Hamburg und München wurden im Jahre 1973 Raucherabteile in S-Bahn-Zügen abgeschafft, nachdem sich die überwiegende Mehrheit der Fahrgäste gegen das Rauchen in S-Bahn-Zügen ausgesprochen hat.

#### Zu Z. 10 und 11:

Anpassung an Art. 7 CIV.

#### Zu Z. 14:

Anpassung an Art. 7 CIV.

#### Zu Z. 15:

Anpassung an Art. 8 CIV.

#### Zu Z. 16:

Anpassung an Art. 7 CIV.

#### Zu Z. 18:

Der Abs. 4 des § 26 ist das Ergebnis einer Anpassung an Art. 11 § 3 CIV. Der letzte Satz des Abs. 5 wird in Anlehnung an Art. 11 § 4 CIV neu aufgenommen.

#### Zu Z. 19:

Die vereinfachte Regelung der Erstattungsfälle in Abs. 1, die Tarifverweisungen in Abs. 2 und die Einführung einer Betragsgrenze für den Unterschiedsbetrag durch Abs. 3 des § 29 ist das Ergebnis einer Anpassung an Art. 23 CIV.

#### Zu Z. 20:

Der letzte Satz des § 32 Abs. 2 wird in Anlehnung an Art. 16 § 2 CIV neu aufgenommen (vergl. Z. 18, zweiter Satz). Die Verweisung der Regelung des Frachtzuschlages in den Tarif durch Abs. 3 erfolgt in Anpassung an Art. 16 § 3 CIV.

#### Zu Z. 21:

Tarifverweisung.

#### Zu Z. 22:

Der Abs. 9 des § 34 der geltenden EVO entfällt im Hinblick auf die Neuformulierung des Rollfuhrdienstes (siehe § 50 a).



**Zu Z. 23 und 24:**

Die Angabe des Interesses an der Lieferung bei Reisegepäck entfällt als Ergebnis der Anpassung an die CIV.

**Zu Z. 25:**

Der Abs. 13 des § 40 der geltenden EVO entfällt im Hinblick auf die Neuformulierung des Rollfuhrdienstes (siehe § 50 a).

**Zu Z. 26:**

Hier gelten die Erläuterungen zu Z. 19 sinngemäß.

**Zu Z. 27:**

Siehe die Erläuterungen zu Z. 23, 24 und 30.

**Zu Z. 28 und 29:**

Während Art. 30 bzw. Art. 32 § 1 CIV die Höhe der Entschädigung selbst regelt, erfolgt in den §§ 46 Abs. 1 und 47 Abs. 1 eine Tarifverweisung, die den Bahnen die von ihnen gewünschte Möglichkeit bietet, gegebenenfalls auch höhere als in der CIV vorgesehene Entschädigungen im Tarif festzusetzen.

Mit dem „Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr in der jeweils geltenden Fassung“ ist die für die Republik Österreich — auf Gesetzesstufe stehende — jeweils geltende Fassung gemeint.

**Zu Z. 30:**

Siehe die Erläuterungen zu Z. 23, 24 und 27.

**Zu Z. 31:**

Die Eisenbahn hat beim Rollfuhrdienst — im Unterschied zum § 34 Abs. 9 und § 40 Abs. 13 der geltenden EVO — grundsätzlich nicht mehr die Rechte und Pflichten eines Frachtführers gemäß den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, sondern es ist die Haftung nach EVO gegeben. Die Haftung erfolgt somit (für den Rollfuhrdienst und die Schienenbeförderung) einheitlich nach EVO, sofern nicht in sinngemäßer Anwendung des § 2 Abs. 2 abweichende Beförderungsbedingungen festgesetzt werden. Siehe auch die Erläuterungen zu Z. 22 und 25.

**Zu Z. 33. a):**

Der Abs. 2 des § 57 ist das Ergebnis einer Anpassung an Art. 6 CIM. Im Falle des Abs. 5 wird — im Unterschied zu Abs. 2 — keine Genehmigung erforderlich sein (z. B. Sammelbogen für Zeitungspakete, Beförderungsschein für Sendungen — etwa Milchsendungen — im Abonnement).

**Zu Z. 34. a):**

Anpassung an Art. 6 CIM.

**Zu Z. 34. c):**

Bei Aufgabe des Gutes als Stückgut entfällt die Eintragung der Zeichen und Nummern der Frachtstücke in den Frachtbrief oder die Angabe, daß diese Stücke die Adresse des Empfängers tragen (Anpassung an Art. 6 § 5 lit. e CIM).

**Zu Z. 34. d):**

Die lit. g des § 58 Abs. 1 erübrigt sich im Hinblick auf § 58 Abs. 2 im Zusammenhalt mit § 66 Abs. 2 und im Hinblick auf § 66 Abs. 1 der geltenden EVO.

**Zu Z. 36:**

Tarifverweisung.

**Zu Z. 37. a):**

Als Zeitraum „außerhalb der allgemein üblichen Arbeitsstunden“ ist der Zeitraum von 17 Uhr bis 8 Uhr zu verstehen. Wenn von diesen Zeiten abgewichen wird, werden die Eisenbahnunternehmen vorher mit den Interessenverbänden der verladenden Wirtschaft die notwendigen Kontakte aufzunehmen haben. Widersprechen diese Abweichungen dem öffentlichen Interesse, so gilt auch hierfür das behördliche Änderungsrecht gemäß § 22 Abs. 3 EisbG.

**Zu Z. 37. b):**

Entfall der behördlichen Genehmigung; siehe die Erläuterungen im allgemeinen Teil.

**Zu Z. 38:**

Die Erläuterungen zu Z. 31 gelten hier sinngemäß.

**Zu Z. 41. a):**

Die Anpassung an Art. 8 § 2 und Art. 60 § 4 lit. f CIM nimmt auf die Mechanisierung des Abrechnungsverfahrens (nachfolgende zentrale Abrechnung) Bedacht. Siehe die Erläuterungen zu Z. 45.

**Zu Z. 41. b):**

Der letzte Satz des § 69 Abs. 3 ist das Ergebnis einer Anpassung an Art. 8 § 4 CIM.

**Zu Z. 41. c):**

Wie für die Ablieferung (§ 86 Abs. 10 der geltenden EVO) soll auch für die Annahme eine Möglichkeit für Einzelvereinbarungen ausdrücklich normiert werden.

**Zu Z. 42. a):**

Während Art. 7 § 7 CIM die Höhe der Frachtzuschläge selbst regelt, erfolgt im § 70 Abs. 1 eine Tarifverweisung, die den Bahnen die von

ihnen gewünschte Möglichkeit bietet, gegebenenfalls auch niedrigere als in der CIM vorgesehene Frachtzuschläge im Tarif festzusetzen.

Mit dem „Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung“ ist die für die Republik Österreich — auf Gesetzesstufe stehende — jeweils geltende Fassung gemeint.

#### Zu Z. 42. b):

Der Prozentsatz „drei v. H.“ (bisher zwei v. H.) ist das Ergebnis einer Anpassung an Art. 7 § 10 lit. e CIM.

#### Zu Z. 42. c):

Die neue lit. f ist das Ergebnis einer Anpassung an Art. 7 § 10 lit. f CIM.

#### Zu Z. 43. a):

Der Abs. 1 des § 71 ist das Ergebnis einer Anpassung an Art. 13 § 1 Abs. 2 CIM.

Unter „sonstigen Rechtsvorschriften“ sind beispielsweise folgende Vorschriften zu verstehen: Außenhandelsgesetz 1968, BGBl. Nr. 314, zuletzt geändert durch Bundesgesetz BGBl. Nr. 145/1975; Devisengesetz, BGBl. Nr. 162/1946, zuletzt geändert durch Bundesgesetz BGBl. Nr. 175/1963; Handelsstatistisches Gesetz 1958, BGBl. Nr. 137, zuletzt geändert durch Bundesgesetz BGBl. Nr. 122/1973; Außenhandelsförderungs-Beitragsgesetz, BGBl. Nr. 214/1954; Pflanzenschutzgesetz, BGBl. Nr. 124/1948, zuletzt geändert durch Bundesgesetz BGBl. Nr. 181/1970, und Bundesgesetz über Maßnahmen zum Schutze des Waldes anlässlich der Einfuhr und Durchfuhr von Holz, BGBl. Nr. 115/1962.

#### Zu Z. 43. c):

Die Erweiterung des Abs. 7 des § 71 trägt den Wünschen der Verfrächterschaft Rechnung.

#### Zu Z. 44:

Der neue § 72 soll bloß eine einfachere Formulierung des geltenden Textes darstellen.

#### Zu Z. 45:

Die Anpassung an Art. 60 § 4 lit. f CIM nimmt auf die Mechanisierung des Abrechnungsverfahrens Bedacht. Der Absender bzw. Empfänger bezahlt diesfalls die von ihm übernommenen Kosten erst nach Annahme bzw. Ablieferung von Gut und Frachtbrief durch die Bahn im Zuge einer nachfolgenden zentralen Abrechnung, wobei dem Absender bzw. Empfänger ein besonderer Rechnungsbeleg zugeht; in diesem Fall verliert der Frachtbrief den Charakter eines Rechnungsdokumentes. Siehe die Erläuterungen zu Z. 41. a).

#### Zu Z. 46. a) und b):

Während die Frankaturvorschriften in der CIM selbst geregelt sind, sieht der Abs. 2 des § 75 — den Wünschen der Bahnen nach flexiblerer Gestaltung entsprechend — eine Tarifverweisung vor (vergleiche die Tarifverweisungen im § 75 Abs. 4 der geltenden EVO). Vor Erlassung der Frankaturvorschriften werden die Bahnen die einschlägigen Interessenvertretungen anhören.

#### Zu Z. 46. c):

Der Abs. 9 des § 75 ist das Ergebnis einer Anpassung an Art. 17 § 7 CIM; dadurch soll klar werden, daß nicht nur im Falle der Hinterlegung einer Sicherheit eine fristgerechte Abrechnung mit dem Absender vorzunehmen ist.

#### Zu Z. 47:

§ 76 regelt den Parallellfall zu §§ 29 und 42; siehe die Erläuterungen zu Z. 19 und 26.

#### Zu Z. 48. a):

Die Anfügung des Satzteilens „wobei sie ihm alle nützlichen Angaben mitteilt, über welche sie verfügt“ ist das Ergebnis einer Anpassung an Art. 24 § 1 CIM.

#### Zu Z. 49:

Die Verkürzung der Beförderungsfrist bei Wagenladungen ist das Ergebnis einer Anpassung an Art. 11 § 2 CIM. Die in den Abs. 5 und 6 des § 83 der geltenden EVO enthaltenen Bestimmungen über die Genehmigung von Zuschlagsfristen entfallen (siehe den dritten Absatz des allgemeinen Teiles der Erläuterungen). Die Abs. 7 bis 9 sind das Ergebnis einer Anpassung an Art. 11 §§ 7 bis 9 CIM; dadurch soll klargestellt werden, daß eine Verkürzung der Lieferfristüberschreitung bewirkt wird, wenn einer der Tatbestände des Abs. 7 erst nach Ablauf der Lieferfrist eintritt.

#### Zu Z. 50:

Der Abs. 5 des § 85 der geltenden EVO entfällt wegen praktischer Bedeutungslosigkeit. Der Abs. 6 des § 85 der geltenden EVO erscheint entbehrlich: Enden die Fristen nach Abs. 4 lit. b erst nach Schluß der für die Güterabfertigungsstelle des Bestimmungsbahnhofes vorgesehenen Dienststunden, so beginnt innerhalb der dienstfreien Stunden infolge der als bewirkt geltenden Benachrichtigung die Abnahmefrist nicht zu laufen, weil gemäß § 90 Abs. 3 innerhalb der dienstfreien Stunden das Gut nicht zur Abnahme bereitgestellt ist, und weil die Eisenbahn gemäß § 90 Abs. 4 im Tarif ein Ruhen der Abnahmefrist für die Dauer der dienstfreien Stunden festsetzen kann.

**Zu Z. 51. a):**

Die Anpassung an die CIM nimmt auf die Mechanisierung des Abrechnungsverfahrens (nachfolgende zentrale Abrechnung) Bedacht. Siehe die Erläuterungen zu Z. 41. a) und Z. 45.

**Zu Z. 51. b):**

Siehe die Erläuterungen zu Z. 41. c).

**Zu Z. 53:**

Vergleiche die Erläuterungen zu Z. 38.

**Zu Z. 54. b):**

Siehe die Erläuterungen zu Z. 37. a).

**Zu Z. 54. c):**

Entfall der behördlichen Genehmigung; siehe die Erläuterungen im allgemeinen Teil.

**Zu Z. 55:**

Ergebnis einer Anpassung an Art. 45 § 1 CIM.

**Zu Z. 56. a):**

Anpassung an Art. 27 § 3 lit. c CIM.

Für die sichere und ordnungsgemäße Beschaffenheit der Fahrbetriebsmittel ist auf Grund des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60 (§ 19 Abs. 1, § 36 Abs. 3 und 4, § 37), das Eisenbahnunternehmen verantwortlich. Ein „Verladen in Wagen mit für den Absender offensichtlichen Mängeln“ kann wohl nur dann eine Haftungsbefreiung für die Eisenbahn bewirken, wenn z. B. der Laderaum für einen bei der Verladung Beschäftigten mit Durchschnittskenntnissen deutlich sichtbare Mängel an den Wänden, am Boden oder am Dach aufweist. Eine darüber hinausgehende eisenbahntechnische Prüfung des Wagenzustandes ist dem Absender wohl nicht zumutbar.

**Zu Z. 56. b):**

Anpassung an Art. 27 § 3 lit. h CIM.

**Zu Z. 57:**

Anpassung an Art. 29 § 1 CIM.

**Zu Z. 58 und 59:**

Die Erläuterungen zu Z. 28 und 29 gelten hier sinngemäß. Während Art. 34 § 1 CIM eine Frist von 48 Stunden vorsieht, erscheint für den Verkehr auf den verhältnismäßig kürzeren Strecken innerhalb Österreichs lediglich eine geringere Stundenanzahl im § 101 Abs. 1 sachlich gerechtfertigt.

**Zu Z. 61 und 62:**

Der Abs. 6 des § 109 ist das Ergebnis einer Anpassung an Art. 42 § 4 CIM. Der Abs. 2 des § 108 wird an den Abs. 6 des § 109 angeglichen.

**Zu Z. 64. b):**

Anpassung an Art. 47 § 1 CIM.

**Zu Z. 66:**

Siehe die Erläuterungen zu § 57 Abs. 2 in Z. 33. a).

**Zu Z. 68 bis 71:**

Durch die Schaffung eines neuen Abs. 3 zu § 121 und die dadurch bewirkte Verweisung von Regelungen über die Beförderung von Leichen in den Tarif entfallen eine Reihe von Bestimmungen der geltenden EVO.

**Zu Z. 72:**

Wie bei der Beförderung von Leichen (siehe die Erläuterungen zu Z. 68 bis 71) sollen nunmehr auch die Details der Beförderung lebender Tiere durch die Bahntarife geregelt werden. Hierzu ist — soweit dies nach den Gegebenheiten der inländischen Tierbeförderung tunlich ist — auf das — speziell in die österreichische Rechtsordnung zu transformierende — Europäische Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim Internationalen Transport, BGBl. Nr. 579/1973, zu verweisen.

**Zu Z. 73 bis 76:**

§ 126 Abs. 1 bis 4, § 127, § 128 und § 129 Abs. 2 der geltenden EVO entfallen im Hinblick auf § 125 Abs. 3, wonach solche Regelungen nunmehr durch die Bahntarife getroffen werden sollen. § 126 Abs. 5 und § 129 Abs. 1 der geltenden EVO entfallen als bloße Wiederholungen von § 71 Abs. 1 und § 73 Abs. 1 der geltenden EVO.

**Zu Z. 77:**

§ 130 Abs. 2 erübrigt sich im Hinblick auf § 83 Abs. 7 lit. d.

**Zu Z. 78:**

§ 131 Abs. 1 entfällt im Hinblick auf § 125 Abs. 3, wonach solche Regelungen nunmehr durch die Bahntarife getroffen werden sollen.

**Zu Z. 79:**

Der bisherige Unterabschnitt E wird in den Abs. 2 des § 2 aufgenommen.

**Zu Z. 80:**

Durch die neue Bestimmung „die Eisenbahnen sind berechtigt, hievon abweichende Vereinbarungen zu treffen“ soll die Möglichkeit geschaffen werden, Spitzabrechnungen auszuschließen.

**Zu Art. II Abs. 2:**

Die Durchführungsverordnung I zur EVO regelt derzeit das Frachtbriefmuster, die Durchführungsverordnung II die Beförderung lebender Tiere.

## TEXTGEGENÜBERSTELLUNG

## Geltender Text:

1.

## § 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.

2.

## § 3. Beförderungspflicht

(1) Die Eisenbahn ist zur Beförderung verpflichtet, wenn

- a) der Bahnbenützer 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 abzuwehren vermag.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt,

- a) die Beförderung von Personen vorübergehend ganz oder teilweise zu sperren,

## Entwurfstext:

1.

## § 2. Beförderungsbedingungen

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, zu diesem Bundesgesetz und zu den zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen die notwendigen näheren Bestimmungen (Beförderungsbedingungen) festzusetzen.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt,

- a) für besondere Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse bezüglich einzelner Bahnstrecken, Bahnhöfe, Fahrzeuge, Züge, Zuggattungen oder Abfertigungsarten,
- b) zur vereinfachten Abwicklung des Güterverkehrs
  1. für die Beförderung von und nach unbesetzten Bahnhöfen,
  2. für Stückgut,
  3. für das Zu- oder Ausladen von Gütern unterwegs, jeweils in einen oder aus einem Wagen (Sammelwagen, Verteilerwagen) und im Rahmen desselben Frachtvertrages,

von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes abweichende Beförderungsbedingungen festzusetzen. Derartige Abweichungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Genehmigung der abweichenden Beförderungsbedingungen in der Veröffentlichung der Tarife ersichtlich zu machen.

2.

## § 3. Beförderungspflicht

(1) — unverändert.

(2) Die Eisenbahn ist ohne Genehmigung berechtigt, vorübergehend

- a) die Beförderung von Personen sowie die Annahme und die Beförderung von Reisegepäck und Gütern zu sperren,
- b) bestimmte Güter nur unter bestimmten Bedingungen, die von den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes abweichen können, zur Beförderung zuzulassen,
- c) bestimmte Güter vorzugsweise zur Beförderung anzunehmen,

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

## Geltender Text:

- 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.

3.

## § 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 (Ein-

## Entwurfstext:

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Maßnahmen gemäß Abs. 2 den Bahnbenützern in geeigneter Weise, wie durch Auflage von Sperrverzeichnissen in den betroffenen Bahnhöfen, bekanntzumachen; diese Maßnahmen treten frühestens mit ihrer Bekanntmachung in Kraft.

(4) Aus zwingenden Gründen des öffentlichen Wohles kann der Bundesminister für Verkehr die im Abs. 2 angeführten Einschränkungen der Beförderungspflicht durch Verordnung vorsehen. Solche Verordnungen sind in den in Betracht kommenden Bahnhöfen durch Aushang kundzumachen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Kundmachung ohne Verzug durchzuführen. Die verbindende Kraft solcher Verordnungen beginnt, wenn in ihnen nicht anders bestimmt ist, mit der Kundmachung. Soweit erforderlich, hat der Bundesminister für Verkehr die Verordnungen in geeigneter Weise auch nachrichtlich zu veröffentlichen.

(5) — unverändert.

(6) — unverändert.

3.

## § 4. Beförderungsmittel

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Führung von Sonderzügen und Sonderwagen sowie für die Benützung von Wagen besonderer Bauart besondere Vereinbarungen zu treffen.

(2) Es werden lediglich im vorletzten Satz anstelle der Worte „des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen“ die Worte „des Bundesministers für Verkehr“ gesetzt; ansonsten unverändert wie geltender Abs. 3 des § 4.

4

## Geltender Text:

stellungsvertrag) 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 Benützer 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.

4.

## § 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.

## Entwurfstext:

(3) — lautet wie geltender Abs. 4 des § 4.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, Personen, Gepäck und Güter mit Kraftwagen oder anderen Verkehrsmitteln nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zu befördern oder durch von ihr bestellte Unternehmer befördern zu lassen. Für solche Beförderungen gilt § 2 sinngemäß.“

4.

## § 6. Tarife

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, in die von ihr zu erstellenden Tarife die Beförderungsbedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise und der Nebengebühren für Nebenleistungen der Eisenbahn notwendigen Angaben aufzunehmen.

(2) — lautet, mit Ausnahme des letzten Satzes, wie geltender Abs. 5 des § 6; der letzte Satz lautet: Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Ermäßigungen der Beförderungspreise, der Nebengebühren und sonstige Begünstigungen gemäß Abs. 5 sowie die Aufhebung von Tarifen, die nur für eine bestimmte Zeit gelten, zu veröffentlichen.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Tarife in dem vom Bundesminister für Verkehr herausgegebenen Anzeigebblatt für Verkehr zu veröffentlichen oder anzukündigen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Bezug der Tarife in den Tarifverkaufsstellen und durch Vermittlung der Bahnhöfe zu ermöglichen.

(4) Die Eisenbahn ist verpflichtet, in jedem besetzten Bahnhof die für diesen Bahnhof in Betracht kommenden Tarife während der Dienststunden zur unentgeltlichen Einsicht aufzulegen;

## Geltender Text:

(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 anzuzeigen.

(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 Anzeigebblatt 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 Bahnbenutzern 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.

## Entwurfstext:

im Versandbahnhof sind den Bahnbenutzern auf Verlangen die Wege, über welche die Güter, von den Fällen des § 73 Abs. 1 abgesehen, befördert werden (Ladewege, Leitwege), bekanntzugeben.

(5) Die Tarife sind jedermann gegenüber in gleicher Weise anzuwenden. Die Eisenbahn ist jedoch berechtigt, für Zwecke der öffentlichen Verwaltung, für Wohlfahrtszwecke und für den Eisenbahndienst Ermäßigungen der Beförderungspreise, der Nebengebühren und sonstige Begünstigungen zu gewähren. Ermäßigungen der Beförderungspreise, der Nebengebühren und sonstige Begünstigungen sind auch zulässig für im Dienste öffentlicher Eisenbahnen stehende aktive und im Ruhestand befindliche Bedienstete sowie für deren Familienangehörige. Die Eisenbahn ist ferner berechtigt, den Beförderungspreis sowie die Nebengebühren im Einzelfall zu ermäßigen und sonstige Begünstigungen zu gewähren, wenn und insoweit dies aus Rücksichten der kaufmännischen Betriebsführung notwendig ist; sie ist verpflichtet, Ermäßigungen des Beförderungspreises dem Bundesministerium für Verkehr anzuzeigen.

(6) — lautet wie geltender Abs. 3 des § 6.

## Geltender Text:

5.

**§ 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 vermindern 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 dieser 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 einzuheben.

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

6.

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

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die in einer ausländischen Währung ausgedrückten Beträge ausschließlich in inländischer Währung einzuheben. Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen kann im Einver-

## Entwurfstext:

5.

**§ 7. Verlorene und zurückgelassene Gegenstände**

(1) — unverändert.

(2) — Im ersten Satz wird an Stelle des Wortes „neunzig“ das Wort „sechzig“ gesetzt.

— Im zweiten Satz werden an Stelle der Worte „drei Jahre“ die Worte „ein Jahr“ gesetzt.

— Im dritten Satz werden an Stelle der Worte „dreier Jahre“ die Worte „eines Jahres“ gesetzt.

— Der letzte Satz lautet: Die Eisenbahn ist berechtigt, beim Ausfolgen den Finderlohn sowie die im Zusammenhang mit dem verlorenen Gegenstand anfallenden Nebengebühren und Kosten, die durch Nebengebühren nicht gedeckt sind, einzuheben.

(3) — unverändert.

6.

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

(1) — 1. Satz unverändert.

— 2. Satz entfällt.

(2) — unverändert

(3) — unverändert



**Geltender Text:**

nehmen 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 einzuheben.

(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.

7.

**§ 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 Bahnbenützern 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.

**Entwurfstext:**

7.

**§ 11. Fahrpläne, Auskunft. Fahrpreisaushang**

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Reisenden die Fahrpläne der Züge in geeigneter Weise zur Kenntnis zu bringen. Die Einschränkungen in der Benützung bestimmter Züge oder Wagenklassen müssen aus den Fahrplänen zu ersehen sein.

(2) — unverändert.

(3) — unverändert.

(4) — unverändert.

## Geltender Text:

8.

## § 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 verpflichtet, die Warteräume in der Zeit von zweiundzwanzig bis sechs Uhr offenzuhalten. 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 offenzuhalten.

(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 einzuheben, den sie im Tarif festsetzt.

9.

## § 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.

## Entwurfstext:

8.

## § 12. Warteräume

(1) — unverändert.

(2) — unverändert.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, Personen ohne gültigen Fahrausweis sowie Personen, welche die vorgeschriebene Ordnung nicht beachten, den zu ihrer Aufrechterhaltung getroffenen Anordnungen der Eisenbahnbediensteten nicht Folge leisten, durch ihren Zustand oder ihr Verhalten den Anstand verletzten oder infolge einer Krankheit oder aus sonstigen Gründen den anderen im Warteraum befindlichen Personen offensichtlich lästig fallen würden, den Aufenthalt in den Warteräumen zu verbieten. Die Eisenbahn ist berechtigt, von Personen, die trotz eines Hinweises ein solches Verbot nicht beachten, einen im Tarif festzusetzenden Betrag einzuheben.

(4) Stoffe, Gegenstände und lebende Tiere, deren Mitnahme in Personenwagen gemäß §§ 26 und 27 nicht zugelassen ist, dürfen auch in Warteräume nicht mitgenommen werden. Die Eisenbahn ist berechtigt, von Personen, die trotz eines Hinweises dieses Verbot nicht beachten, einen im Tarif festzusetzenden Betrag einzuheben.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, das Rauchen in den Warteräumen zu verbieten; sie ist berechtigt, von Personen, die trotz eines Hinweises ein solches Verbot nicht beachten, einen im Tarif festzusetzenden Betrag einzuheben.

9.

§ 13. Raucher-, Nichtraucherwagen.  
Raucher-, Nichtraucherabteile

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, bei Beförderungen, die über den Nahverkehr hinausgehen, in jedem Zuge für jede Wagenklasse eine angemessene Anzahl von Wagen oder Abteilen für Raucher und für Nichtraucher zu bestimmen und als solche innen 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.

(2) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Nahverkehr ausschließlich Wagen für Nichtraucher zu führen. Diese Wagen sind als solche innen kenntlich zu machen.

## Geltender Text:

10.

## § 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.

## Entwurfstext:

10.

## § 15. Fahrausweise

(1) bis (4) — unverändert.

(5) — entfällt.

(6) bis (9) — unverändert.

**Geltender Text:**

(9) Die Eisenbahn ist berechtigt, die Gewährung von Fahrpreismäßigungen, 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 Fahrpreismäßigung zu entziehen, wenn die Einsichtnahme verweigert wird.

11.

§ 15 a. — bisher nicht vorhanden.

12.

**§ 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.

13.

**§ 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 benützt 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 benützen, einen Betrag einzuheben, den sie im Tarif festsetzt.

14.

**§ 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 Fahraus-

**Entwurfstext:**

11.

**§ 15 a. Geltungsdauer der Fahrausweise.  
Fahrunterbrechung**

Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif die Geltungsdauer der Fahrausweise und die Fahrunterbrechung zu regeln.

12.

An § 17 wird folgender Satz angefügt:

In den Fahrplänen ist ersichtlich zu machen, bei welchen Zügen eine Platzsicherung vorgenommen wird.

13.

**§ 18. Platz- und zulassungskartenpflichtige Züge**

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif zu bestimmen, daß einzelne Züge, die als solche in den Fahrplänen ersichtlich zu machen sind, ganz oder teilweise, nur mit Platzkarten gegen Zahlung eines Entgeltes oder Zulassungskarten benützt werden dürfen; diese Karten berechtigen den Reisenden zur Benützung solcher Züge nur in Verbindung mit einem gültigen Fahrausweis.

(2) — unverändert.

14.

**§ 19. Einnehmen der Plätze**

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Anweisung von Plätzen im Tarif zu regeln.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Belegen von Sitzplätzen im Tarif zu regeln. 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) bis (6) — unverändert.

**Geltender Text:**

weisen 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.

15.

**§ 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.

16.

**§ 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.

**Entwurfstext:**

15.

**§ 20. Übergang. Änderung des Beförderungsweges**

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, in einen Zug mit höheren Fahrpreisen sowie die Änderung des Beförderungsweges zuläßt.

16.

§ 22 — entfällt.

**Geltender Text:**

(2) Der Reisende ist gegebenenfalls berechtigt, die unterbrochene Fahrt auch von einem anderen, dem Bestimmungsbahnhof näher gelegenen Bahnhof des Beförderungsweges oder, wenn es die Eisenbahn im Tarif zuläßt, auch eines anderen Weges fortzusetzen.

17.

Abs. 5 des § 25:

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, von Personen, die Anlagen, Betriebsmittel oder Ausrüstungsgegenstände der Eisenbahn verunreinigen, die Reinigungskosten einzuheben. Sie ist berechtigt, von Personen, die solche Anlagen, Betriebsmittel oder Ausrüstungsgegenstände beschädigen, die Instandsetzungskosten einzuheben, 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.

18.

**§ 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;

**Entwurfstext:**

17.

Abs. 5 des § 25:

(5) — 1. bis 3. Satz unverändert.

Der letzte Satz lautet:

Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif für das Reinigen und für das Instandsetzen feste Sätze zu bestimmen.

18.

**§ 26. Mitnahme von Handgepäck**

(1) bis (3) — unverändert.

(4) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bedingungen festzusetzen, unter denen sie Gegenstände, die entgegen den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 sowie des Abs. 3 lit. b in Personenwagen mitgenommen worden sind, als Handgepäck oder als Reisegepäck weiterbefördert.

(5) — An den geltenden Abs. 5 wird folgender Satz angefügt: Kann die Person, die solche Gegenstände in Personenwagen mitgenommen hat, nicht festgestellt werden, so ist die Eisenbahn berechtigt, unter Beiziehung von zwei Zeugen nachzuprüfen, ob die mitgenommenen Gegenstände den Bestimmungen des Abs. 3 entsprechen; Eisenbahnbedienstete dürfen als Zeugen nur beigezogen werden, wenn andere Personen nicht zur Verfügung stehen.

(6) bis (8) — unverändert.

## Geltender Text:

- 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 auszuschließen 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.

## Entwurfstext:

## Geltender Text:

19.

## § 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 benützt 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 benützt 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),

## Entwurfstext:

19.

## § 29. Erstattung. Nachzahlung

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Fahrpreis ganz oder teilweise zu erstatten, wenn

- a) der Fahrausweis nicht oder nur teilweise benützt worden ist,
- b) der Fahrausweis wegen Platzmangels in einer niedrigeren als der darauf angegebenen Klasse oder Zuggattung benützt worden ist.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif die Erstattungsbeträge und die Verwaltungsrücklässe zu regeln und die zur Begründung des Erstattungsantrages vorzulegenden Unterlagen und Bescheinigungen zu bestimmen. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif in bestimmten Fällen, insbesondere bei Fahrausweisen zu ermäßigten Fahrpreisen, ausgenommen die Fahrausweise für Kinder gemäß § 16 Abs. 2, die Erstattung auszuschließen oder an Bedingungen zu knüpfen.

(3) Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung des Fahrpreises oder sonstiger Kosten Fehler vorgekommen, so ist der Unterschiedsbetrag von der Eisenbahn zu erstatten oder vom Reisenden nachzuzahlen, wenn der Unterschiedsbetrag je Fahrausweis zehn Schilling übersteigt.

- (4) — lautet wie geltender Abs. 7 des § 29.
- (5) — lautet wie geltender Abs. 8 des § 29.
- (6) — lautet wie geltender Abs. 9 des § 29.
- (7) — lautet wie geltender Abs. 10 des § 29.
- (8) — lautet wie geltender Abs. 11 des § 29.
- (9) — lautet wie geltender Abs. 12 des § 29; lediglich der Betrag von „einhundert Schilling“ wird auf „zweihundert Schilling“ angehoben.
- (10) — lautet wie geltender Abs. 13 des § 29.



**Geltender Text:**

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 Erhebung 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

**Entwurfstext:**

**Geltender Text:**

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.

20.

**§ 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

**Entwurfstext:**

20.

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

(1) — unverändert.

(2) — An den geltenden Abs. 2 wird folgender Satz angefügt: Kann der Reisende, der das Reisegepäck aufgegeben hat, nicht festgestellt werden, so ist die Eisenbahn berechtigt, unter Beiziehung von zwei Zeugen nachzuprüfen, ob das Reisegepäck den Bestimmungen der §§ 30 und 31 entspricht; Eisenbahnbedienstete dürfen als Zeugen nur beigezogen werden, wenn andere Personen nicht zur Verfügung stehen.

(3) Die Eisenbahn ist, unbeschadet der Bestimmung des Abs. 1, berechtigt, bei Nichtbeachtung der Bestimmungen des § 31 vom Reisenden einen Frachtzuschlag einzuheben, den sie im Tarif festsetzt.

## Geltender Text:

Frachtzuschläge einzuheben; der Frachtzuschlag beträgt für jedes Kilogramm des Gepäckstückes, in dem von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossene Stoffe und Gegenstände enthalten sind,

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

21.

Abs. 3 des § 33:

(3) Der Reisende ist verpflichtet, die einzelnen Gepäckstücke an gut sichtbarer Stelle mit seinem Namen, seiner Adresse und dem Bestimmungsbahnhof haltbar, deutlich, unauslöschbar 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.

22.

Abs. 9 des § 34:

(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.

23.

Abs. 3 des § 35:

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Gepäckschein anzugeben

- a) den Versandbahnhof,
- b) den Bestimmungsbahnhof,
- c) den Beförderungsweg,

## Entwurfstext:

21.

Abs. 3 des § 33:

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif Bestimmungen über die Kennzeichnung der Gepäckstücke festzusetzen. Sie ist berechtigt, die Annahme von Gepäckstücken ohne die vorgeschriebene Kennzeichnung zu verweigern.

22.

Abs. 9 des § 34 entfällt.

23.

Im Abs. 3 des § 35 entfällt lit. i.

**Geltender Text:**

- 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.

24.

**§ 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 ersetzenden 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 einzuheben.

25.

Abs. 13 des § 40:

(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 Zufuhrzeiten bei den Reisegepäckabfertigungsstellen dieser Bahnhöfe durch Aushang bekanntzumachen.

26.

**§ 42. Erstattung. Nachzahlung**

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

**Entwurfstext:**

24.

§ 37 entfällt.

25.

Abs. 13 des § 40 entfällt.

26.

**§ 42. Erstattung. Nachzahlung**

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Gepäckfracht ganz oder teilweise zu erstatten, wenn Reisegepäck im Versand- oder in einem Unterwegsbahnhof zurückgenommen worden ist.

## Geltender Text:

(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 ermäßigter 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 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) 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.

## Entwurfstext:

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif die Erstattungsbeträge und die Verwaltungsrücklässe zu regeln und die zur Begründung des Erstattungsantrages vorzulegenden Unterlagen und Bescheinigungen zu bestimmen. Die Eisenbahn ist berechtigt, im Tarif in bestimmten Fällen, insbesondere bei Reisegepäck zu ermäßigter Gepäckfracht, die Erstattung auszuschließen oder an Bedingungen zu knüpfen.

(3) Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung der Kosten Fehler vorgekommen, so ist der Unterschiedsbetrag von der Eisenbahn zu erstatten oder vom Reisenden nachzuzahlen, wenn der Unterschiedsbetrag je Gepäckschein zehn Schilling übersteigt.

(4) — lautet wie geltender Abs. 7 des § 42.

(5) — lautet wie geltender Abs. 8 des § 42.

(6) — lautet wie geltender Abs. 9 des § 42.

(7) — lautet wie geltender Abs. 10 des § 42.

(8) — lautet wie geltender Abs. 11 des § 42.

(9) — lautet wie geltender Abs. 12 des § 42; lediglich der Betrag von „einhundert Schilling“ wird auf „zweihundert Schilling“ angehoben.

## Geltender Text:

(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 hiedurch bewirkten Verzögerung Zinsen zu zahlen.

27.

Letzter Satz des § 45 Abs. 3:

Ansprüche des Berechtigten auf Entschädigung wegen verspäteter Auslieferung gemäß § 47 und gegebenenfalls § 48 bleiben vorbehalten.

28.

Abs. 1 des § 46:

(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.

29.

Abs. 1 des § 47.

(1) Ist das Reisegepäck verspätet ausgeliefert worden und weist der Berechtigte nicht nach, daß ein Schaden hieraus entstanden ist, so ist

## Entwurfstext:

27.

Letzter Satz des § 45 Abs. 3:

Ansprüche des Berechtigten auf Entschädigung wegen verspäteter Auslieferung gemäß § 47 bleiben vorbehalten.

28.

Abs. 1 des § 46:

(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 im Tarif festzusetzenden Höchstbetrag,
- b) wenn der Betrag des Schadens nicht nachgewiesen ist, einen im Tarif festzusetzenden Betrag

zu leisten; diese Beträge dürfen jedoch für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes wertmäßig nicht niedriger sein als die im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr in der jeweils geltenden Fassung für diese Fälle vorgesehenen Beträge. 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.

29.

Abs. 1 des § 47:

(1) Ist das Reisegepäck verspätet ausgeliefert worden und weist der Berechtigte nicht nach, daß ein Schaden hieraus entstanden ist, so ist die

**Geltender Text:**

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.

30.

**§ 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.

31.

**IV. Gepäckträger. Aufbewahrung von Gepäck**

§ 50 a. — bisher nicht vorhanden

32.

Abs. 1 des § 54:

(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.

**Entwurfstext:**

Eisenbahn verpflichtet, einen im Tarif festzusetzenden Betrag zu zahlen, der jedoch für jedes Kilogramm des Rohgewichtes des verspätet ausgelieferten Reisegepäcks für je angefangene vierundzwanzig Stunden seit der Abforderung wertmäßig nicht niedriger sein darf als der im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr in der jeweils geltenden Fassung für diesen Fall vorgesehene Betrag; der Betrag der Entschädigung darf jedoch die Gepäckfracht nicht übersteigen.

30.

§ 48 entfällt.

31.

**IV. Abholen und Zuführen von Gepäck. Gepäckträger. Aufbewahrung von Gepäck****§ 50 a. Abholen und Zuführen von Gepäck**

Die Eisenbahn ist in Bahnhöfen, in denen sie einen Rollfuhrdienst für Gepäck eingerichtet hat, auf Verlangen des Reisenden verpflichtet, Hand- und Reisegepäck von seiner Wohnung oder Geschäftsstelle im Gemeindegebiet des Versandbahnhofes oder in benachbarten Gemeinden abzuholen oder in seine Wohnung oder Geschäftsstelle im Gemeindegebiet des Bestimmungsbahnhofes oder in benachbarten Gemeinden zuzuführen. Sie ist berechtigt, das Abholen oder Zuführen selbst zu besorgen oder durch von ihr bestellte Unternehmer besorgen zu lassen; in beiden Fällen hat die Eisenbahn die Rechte und Pflichten gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes. Die Eisenbahn ist verpflichtet, Bahnhöfe mit ihren Rollfuhrbereichen im Tarif und in den Fahrplänen, das Rollgeld sowie die näheren Rollfuhrbedingungen im Tarif und die Abhol- und Zufuhrzeiten bei den Reisegepäckabfertigungsstellen dieser Bahnhöfe durch Aushang zu veröffentlichen.

32.

Abs. 1 des § 54:

(1) — 1. Satz unverändert.

Der 2. Satz lautet:

Die Eisenbahn ist berechtigt, von der Festsetzung von Dienststunden für Samstage, Sonn- und Feiertage abzusehen, für Samstage jedoch nur insoweit, als ausreichende örtliche Verkehrsbedürfnisse erfahrungsgemäß nicht bestehen.

## Geltender Text:

33.

## § 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 einzuheben.

(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 einzigen 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,

## Entwurfstext:

33.

## § 57. Frachtbrief

(1) — unverändert.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Muster des Frachtbriefes und die näheren Bestimmungen über Beschaffenheit und Verwendung des Frachtbriefes im Tarif festzusetzen. Das Muster und die näheren Bestimmungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

(3) Der Frachtbrief muß zur Bestätigung seiner Übereinstimmung mit dem genehmigten 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 die Kontrolle eine Nebengebühr einzuheben.

(4) — unverändert.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, für bestimmte Beförderungen, wie bei Sendungen im Abonnement oder von Zeitungspaketen, das Muster eines anderen Beförderungspapiers als des Frachtbriefes und die näheren Bestimmungen über Beschaffenheit und Verwendung des anderen Beförderungspapiers im Tarif festzusetzen.

(6) — Es wird lediglich im 2. Satz an Stelle des Wortes „abgeänderten“ das Wort „überschriebenen“ gesetzt; ansonsten unverändert.

(7) — unverändert.

(8) — unverändert.



## 384 der Beilagen

41

## Geltender Text:

- 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 zusammen geladen werden dürfen.

34.

Abs. 1 des § 58:

(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;
- 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;

## Entwurfstext:

34.

Abs. 1 des § 58:

(1) — lit. a entfällt.

— lit. e lautet:

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

— lit. f lautet:

- 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;
- bei Aufgabe des Gutes als Wagenladung
  - die Wagennummer;
  - bei einem Privatwagen auch dessen Eigengewicht;

— lit. g entfällt, ansonsten Abs. 1 unverändert.

## Geltender Text:

- 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.

## Abs. 3 des § 58:

(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.

## Abs. 4 des § 58:

(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 der 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.

35.

## Abs. 2 des § 61:

(2) Soweit dieses Bundesgesetz, die zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, die Zoll- oder sonstigen Rechtsvorschriften, die Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtver-

## Entwurfstext:

## Abs. 3 des § 58:

(3) — lediglich die Worte „und Beilagen“ entfallen; ansonsten unverändert.

## Abs. 4 des § 58:

(4) — lediglich im zweiten Satz werden anstelle der Worte „mit seinem Namen und seiner Adresse zu versehen“ die Worte „zu unterschreiben“ gesetzt; ansonsten unverändert.

35.

## Abs. 2 des § 61:

(2) — lediglich die Worte „die zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen,“ entfallen; ansonsten unverändert.

**Geltender Text:**

kehr 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.

36.

Abs. 1 des § 62:

(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.

37.

**§ 63. Auflieferung. Abgabefrist. 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

**Entwurfstext:**

36.

Abs. 1 des § 62:

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif die näheren Bestimmungen für die Wagenbestellung durch den Absender festzusetzen.

37.

**§ 63. Auflieferung. Aufgabefrist. Verladefrist**

(1) — unverändert.

(2) — 1. und 2. Satz unverändert. Der dritte und vierte Satz lauten:

Die Aufgabefrist ruht an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen. Die Eisenbahn ist berechtigt, zusätzlich ein Ruhen für den Zeitraum außerhalb der allgemein üblichen Arbeitsstunden festzusetzen.

Der letzte Satz lautet wie der geltende letzte Satz des Abs. 2.

(3) — 1. Satz unverändert.

Der 2. und 3. Satz lauten:

Die Verladefrist ruht an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen; wird jedoch auf Verlangen des Absenders ein Wagen an einem Samstag, Sonn- oder Feiertag zum Beladen bereitgestellt, so ruht die Verladefrist an diesem Tage nicht. Die Eisenbahn ist berechtigt, zusätzlich ein Ruhen für den Zeitraum außerhalb der allgemein üblichen Arbeitsstunden festzusetzen.

Der letzte Satz lautet wie der geltende letzte Satz des Abs. 3.

(4) — unverändert.

(5) — unverändert.

(6) — unverändert.

**Geltender Text:**

er die von ihm zu zahlenden Kosten nicht innerhalb dieser Frist, so ist die Eisenbahn berechtigt, für die Dauer der Überschreitung Wagenstandgeld einzuheben.

(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 einzuheben.

(5) Wird die Verladefrist um mehr als sechs- undneunzig 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 Abstellgebühr 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.

38.

**§ 64. Abholen**

Die Eisenbahn ist berechtigt, Stückgut auf Verlangen des Absenders 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 Absender auf Verlangen Einsicht nehmen zu lassen. Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Bahnhöfe, in denen ein Rollfuhrdienst für Stückgut eingerichtet ist, im

**Entwurfstext:**

„(7) Die Eisenbahn ist berechtigt, ohne Rücksicht auf die im § 6 Abs. 2 vorgesehene Frist in einzelnen oder in allen Bahnhöfen die Aufgabefrist und die Verladefrist abzukürzen, das Lager- und das Wagenstandgeld sowie die Abstellgebühr zu erhöhen, 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, wie durch Presseverlautbarung, auch nachrichtlich zu veröffentlichen.“

38.

**§ 64. Abholen**

(1) Die Eisenbahn ist in Bahnhöfen, in denen sie einen Rollfuhrdienst für Stückgut eingerichtet hat, auf Verlangen des Absenders verpflichtet, Stückgut von seiner Wohnung oder Geschäftsstelle im Gemeindegebiet des Versandbahnhofes oder in benachbarten Gemeinden abzuholen. Sie ist berechtigt, das Abholen selbst zu besorgen oder durch von ihr bestellte Unternehmer besorgen zu lassen; in beiden Fällen hat die Eisenbahn die Rechte und Pflichten gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes. Die Eisenbahn ist verpflichtet, Bahnhöfe mit ihren Rollfuhrbereichen, das Rollgeld sowie die näheren Rollfuhrbedingungen im Tarif und die Abholzeiten bei den Güterabfertigungsstellen dieser Bahnhöfe durch Aushang zu veröffentlichen.

## Geltender Text:

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.

39.

Abs. 1 des § 66:

(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.

Abs. 3 des § 66:

(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.

40.

Abs. 1 des § 68:

(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.

Abs. 5 des § 68:

(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.

41.

## § 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

## Entwurfstext:

(2) — unverändert.

39.

Abs. 1 des § 66:

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Absender zu verladen sind.

Abs. 3 des § 66:

(3) — lediglich der Satzteil „dieses Bundesgesetz, die zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen,“ entfällt; ansonsten unverändert.

40.

Abs. 1 des § 68:

(1) — lediglich im ersten Halbsatz entfallen die Worte „bei der Annahme“, ansonsten unverändert.

Abs. 5 des § 68:

(5) — lediglich im 2. Satz werden anstelle der Worte „privaten Gleiswaage“ die Worte „privaten Waage“ gesetzt, ansonsten unverändert.

41.

## § 69. Abschluß des Frachtvertrages

(1) — 1. Satz unverändert.

Der zweite Satz lautet:

Die Eisenbahn ist verpflichtet, nach vollständiger Auflieferung des Gutes und — sofern nicht

**Geltender Text:**

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 bei-zuwohnen.

(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.

42.

**§ 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 hiedurch eine

**Entwurfstext:**

nachträglich zentral die Fracht berechnet und mit besonderem Beleg in Rechnung gestellt wird — 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.

— letzter Satz unverändert.

(2) — unverändert.

(3) Bei vom Absender zu verladenden Gütern dienen jedoch die Angaben des Frachtbriefes über Gewicht oder 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 in anderer Weise beweisen. Die Eisenbahn haftet weder für das Gewicht des Gutes noch für die Stückzahl entsprechend den Angaben im Frachtbrief, wenn der Unterschied in bezug auf Gewicht oder Stückzahl offensichtlich nicht auf einem tatsächlichen Verlust beruht.

(4) — unverändert

neu:

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, in bestimmten Fällen, insbesondere bei Auflieferung des Gutes an einer anderen als der allgemein hierfür vorgesehenen Stelle, mit dem Absender besondere Vereinbarungen über die Annahme von Gut und Frachtbrief zu treffen.

42.

**§ 70. Frachtzuschläge**

(1) Die Eisenbahn ist berechtigt, in folgenden Fällen Frachtzuschläge einzuheben:

- a) bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der gemäß § 55 lit. d von der Beförderung ausgeschlossenen Güter sowie 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: einen von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Betrag, der jedoch für jedes Kilogramm des Rohgewichtes des ganzen Frachtstückes wertmäßig nicht höher sein darf als der im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung für diese Fälle vorgesehene Betrag;

## Geltender Text:

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 allfälligen 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;

## Entwurfstext:

- b) in anderen Fällen unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Angaben des Absenders im Frachtbrief, wenn hiedurch eine Frachtverkürzung herbeigeführt werden kann; 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. 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;

- c) bei Überschreitung der Lastgrenze eines vom Absender beladenen Wagens: einen von der Eisenbahn im Tarif festzusetzenden Betrag, der jedoch für je einhundert Kilogramm des die Lastgrenze überschreitenden Gewichtes wertmäßig nicht höher sein darf als der im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung für diesen Fall vorgesehene Betrag.

(2) — unverändert.

(3) — unverändert.

(4) — bis einschließlich lit. d unverändert. In lit. e wird lediglich „zwei v. H.“ geändert auf „drei v. H.“, ansonsten lit. e unverändert.

Folgende neue lit. f wird angefügt:

- f) bei Überschreitung der Lastgrenze, wenn die Eisenbahn die Lastgrenze weder veröffentlicht noch sie dem Absender bekanntgegeben hat.

(5) — unverändert.

(6) — unverändert.

## Geltender Text:

- 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 bekannt geworden ist.

43.

Abs. 1 des § 71:

(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.

Abs. 2 des § 71:

(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

## Entwurfstext:

43.

Abs. 1 des § 71:

(1) — 1. Satz unverändert. Der 2. und 3. Satz lauten: Sind solche Papiere dem Frachtbrief nicht beigegeben, so ist der Absender verpflichtet, diese rechtzeitig zur Behandlung entweder dem Bahnhof oder dem Zollamt oder einer anderen amtlichen Stelle, wo die Förmlichkeiten zu erfüllen sind, zu übermitteln; wird jedoch gemäß Abs. 9 der Absender oder Empfänger oder Beauftragte beigezogen, genügt es, wenn die Begleitpapiere bei der Behandlung vorgelegt werden. Der Absender ist verpflichtet, im Falle der Übermittlung oder Vorlage der Begleitpapiere sowie im Falle, daß der Empfänger die Papiere beizubringen hat, im Frachtbrief die Stelle anzugeben, bei der diese Papiere der Eisenbahn zur Verfügung stehen werden.

Abs. 2 des § 71:

(2) — 1. und 2. Satz unverändert.

Der letzte Satz lautet:

Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Dauer einer durch das Fehlen, die Unzulänglichkeit oder die



**Geltender Text:**

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 hiedurch verursachten Verzögerung Lager- oder Wagenstandgeld einzuheben.

**Abs. 7 des § 71:**

(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.

**Abs. 8 des § 71:**

(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.

44.

**§ 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 Eisen-

**Entwurfstext:**

Unrichtigkeit der Begleitpapiere verursachten Verzögerung Lager- oder Wagenstandgeld einzuheben.

**Abs. 7 des § 71:**

(7) Hat der Absender im Frachtbrief die Erfüllung der Zollvorschriften durch die Eisenbahn vorgeschrieben oder in den Frachtbrief eine Frankaturvorschrift eingetragen, die den Zoll einschließt, oder ist zollhängiges Gut, für das sich der Empfänger die Veranlassung der Zollbehandlung nicht vorbehalten hat, gemäß § 89 Abs. 1 nach einer Stelle außerhalb des Bestimmungsbahnhofes zuzuführen, so ist die Eisenbahn verpflichtet, für die Erfüllung der Zollvorschriften zu sorgen; sie ist hiebei berechtigt, für diese Erfüllung entweder unterwegs oder im Bestimmungsbahnhof zu sorgen, wenn der Absender hiefür nicht einen bestimmten Bahnhof im Frachtbrief bezeichnet hat. Verlangt der Empfänger im Bestimmungsbahnhof die Erfüllung der Zollvorschriften durch die Eisenbahn, so ist diesem Verlangen zu entsprechen, sofern die Eisenbahn im Bestimmungsbahnhof Zolldeklaranten bestellt hat.

**Abs. 8 des § 71:**

(8) — lediglich im 1. Satz wird an Stelle des Wortes „Ausnahme“ das Wort „Ausnahmen“ gesetzt, ansonsten unverändert.

44.

**§ 72. Begleitung**

(1) Die Eisenbahn regelt im Tarif die Begleitung von Gütern während der Beförderung.

(2) In Zeiten, in denen durch äußere Ereignisse, wie Krieg, Unruhen, Naturkatastrophen, Gefahr

**Geltender Text:**

bahn 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.

45.

Abs. 3 des § 74:

(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.

46.

**§ 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;

**Entwurfstext:**

für bestimmte Güter während der Beförderung besteht, kann der Bundesminister für Verkehr durch Verordnung die Begleitung dieser Güter regeln.

45.

Abs. 3 des § 74:

(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, es sei denn, das Gut wird mit einem Frachtbrief befördert, der nicht als Beleg für die Frachtberechnung und Rechnungsstellung dient.

46.

**§ 75. Zahlung der Kosten**

(1) — unverändert.

(2) Der Absender ist verpflichtet, die Kosten, die er ganz oder teilweise zahlen will, mittels Frankaturvorschrift im Frachtbrief anzugeben. Die Eisenbahn ist verpflichtet, Frankaturvorschriften im Tarif vorzusehen.

(3) — entfällt.

(4) — entfällt.

(5) bis (8) — unverändert.

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

(10) — unverändert.

## Geltender Text:

- 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 tretenden 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.

## Entwurfstext:

## Geltender Text:

(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.

47.

## § 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 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.

## Entwurfstext:

47.

## § 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 der Unterschiedsbetrag je Frachtbrief fünfzig Schilling übersteigt.

(2) 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 Zahlung er aufgrund der Frankaturvorschrift im Frachtbrief übernommen hat; zur Nachzahlung des Restbetrages ist der Empfänger verpflichtet.

(3) — lautet wie geltender Abs. 4 des § 76; lediglich der Betrag von „einhundert Schilling“ wird auf „zweihundert Schilling“ angehoben.

(4) — lautet wie geltender Abs. 5 des § 76.

## Geltender Text:

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

48.

Abs. 2 des § 82:

(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 zweiundsiebzig 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.

Abs. 12 des § 82:

(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 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.

49.

## § 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 Beförderungs-

## Entwurfstext:

48.

Abs. 2 des § 82:

(2) — Am Ende des 1. Satzes wird folgender Satzteil angefügt: „... , wobei sie ihm alle nützlichen Angaben mitteilt, über welche sie verfügt.“

2. Satz unverändert.

Abs. 12 des § 82:

(12) — lediglich anstelle der Worte „sechsundneunzig Stunden“ werden die Worte „zweiundsiebzig Stunden“ gesetzt, ansonsten unverändert.

49.

## § 83. Lieferfrist

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

(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 die ersten 200 Tarifkilometer . 24 Stunden und darüber hinaus für je auch nur angefangene 300 Tarifkilometer . . . . . 24 Stunden.

## Geltender Text:

frist 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 Monats.

(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.

## Entwurfstext:

(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 verschiedenen Spurweiten,
  - 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 dem Regeltarif enthalten, und
- d) für besondere Verhältnisse, die eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten zur Folge haben,

wenn und soweit besondere Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse diese Zuschlagsfristen erfordern, im Falle der lit. d längstens jedoch für die Dauer eines Monats.

(5) Die Eisenbahn ist verpflichtet,

- a) die Zuschlagsfristen gemäß Abs. 4 lit. a bis c in den Tarif aufzunehmen; für ihr Inkrafttreten gilt § 6 Abs. 2;
- b) die Zuschlagsfrist gemäß Abs. 4 lit. d in geeigneter Weise, wie durch Aushang, Presseverlautbarung, zu veröffentlichen; sie tritt frühestens mit ihrer Veröffentlichung in Kraft.

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

(7) Die Lieferfrist wird um die Dauer des Aufenthaltes verlängert, der ohne Verschulden der Eisenbahn verursacht wird

- a) durch das Nachprüfen gemäß § 67 und das Feststellen des Gewichtes gemäß § 68 Abs. 7, sofern hiebei Abweichungen von den Eintragungen im Frachtbrief festgestellt werden,
- b) durch die Zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Behandlung,

## Geltender Text:

(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 Verschulden 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, Abladen, 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 Werktages 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,

## Entwurfstext:

c) durch die vom Absender oder vom Empfänger verfügte Abänderung des Frachtvertrages,

d) durch besondere Vorkehrungen für das Gut, wie Ausbesserungsarbeiten am Gute oder an dessen Verpackung, Abladen, Umladen oder Richten der Ladung, Beigabe von Eis,

e) durch jede Verkehrsunterbrechung, durch welche der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird.

(8) Die Lieferfrist ruht an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen.

(9) Die Eisenbahn ist verpflichtet, Ursache und Dauer der Verlängerung der Lieferfrist im Frachtbrief zu vermerken. Die Eisenbahn ist jedoch berechtigt, auch auf andere Weise die Verlängerung zu beweisen.

(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 Werktages 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 oder

b) das Gut zur Abnahme im Bestimmungsbahnhof bereitgestellt worden ist, sofern der Empfänger von der Ankunft der Sendung nicht zu benachrichtigen ist, oder

c) das Gut dem Empfänger gemäß § 89 Abs. 1 oder 3 bei einer Stelle außerhalb des Bestimmungsbahnhofes abgeliefert worden 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.

## Geltender Text:

- 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.

50.

## § 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 bahnlagernd 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.

## Entwurfstext:

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfänger von der Ankunft der Sendung im Bestimmungsbahnhof innerhalb der Dienststunden der Güterabfertigungsstelle ohne Verzug zu benachrichtigen und ihm hiebei, ausgenommen bei Benachrichtigung durch Telegramm, den Zeitpunkt des Ablaufes der Abnahmefrist, die Höhe eines Frachtzuschlages sowie eine auch nur vermutliche Beschädigung oder Unvollständigkeit des Gutes mitzuteilen.

50.

## § 85. Benachrichtigung

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfänger von der Ankunft der Sendung im Bestimmungsbahnhof innerhalb der Dienststunden der Güterabfertigungsstelle ohne Verzug zu benachrichtigen und ihm hiebei, ausgenommen bei Benachrichtigung durch Telegramm, den Zeitpunkt des Ablaufes der Abnahmefrist, die Höhe eines Frachtzuschlages sowie eine auch nur vermutliche Beschädigung oder Unvollständigkeit des Gutes mitzuteilen.

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

- a) der Absender verlangt hat, das Gut bahnlagernd zu stellen,
- b) der Empfänger schriftlich auf die Benachrichtigung verzichtet hat,
- c) das Gut dem Empfänger nach einer Stelle außerhalb des Bestimmungsbahnhofes 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 und bei Benachrichtigung mit Benachrichtigungsschreiben durch die Post zwölf Stunden nach der Aufgabe;
- c) bei jeder anderen Art der Benachrichtigung mit der Übergabe des Benachrichtigungsschreibens.

(5) Die Eisenbahn ist berechtigt, vom Empfänger für die Benachrichtigung eine Nebengebühr und Kosten, die durch die Nebengebühr nicht gedeckt sind, einzuheben.



## Geltender Text:

(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 Werktages 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.

51.

Abs. 1 des § 86:

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Empfänger im Bestimmungsbahnhof oder, sofern 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 Beträge gezahlt und den Empfang des Gutes bescheinigt hat.

Abs. 10 des § 86:

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

52.

## § 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.

## Entwurfstext:

51.

Abs. 1 des § 86:

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Empfänger im Bestimmungsbahnhof oder, sofern das Gut gemäß § 89 Abs. 1 oder 3 zugeführt wird, bei einer Stelle außerhalb des Bestimmungsbahnhofes den Frachtbrief zu übergeben und das Gut abzuliefern, wenn der Empfänger den Empfang des Gutes bescheinigt hat und wenn er — sofern nicht nachträglich zentral die Fracht berechnet und mit besonderem Beleg in Rechnung gestellt wird — die sich aus dem Frachtvertrag zu seinen Lasten ergebenden Beträge gezahlt hat.

Abs. 10 des § 86:

(10) Die Eisenbahn ist berechtigt, in bestimmten Fällen, insbesondere bei Abnahme des Gutes an einer anderen als der allgemein hierfür vorgesehenen Stelle, mit dem Empfänger besondere Vereinbarungen über die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes zu treffen.

52.

## § 88. Ausladen

(1) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif zu bestimmen, ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Empfänger auszuladen sind.

(2) — unverändert.

## Geltender Text:

(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 entladene(n) 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 verwaltungsbehördlicher Vorschriften obliegende Reinigen oder Entseuchen von Wagen eine Nebengebühr einzuheben.

53.

## § 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.

## Entwurfstext:

(3) — unverändert.

(4) Der Empfänger ist verpflichtet, vor der Rückgabe des von ihm entladene(n) Wagens an die Eisenbahn jede durch das empfangene Ladegut verursachte Verunreinigung des Wagens und des unmittelbaren Ladebereiches zu beseitigen; kommt er dieser Verpflichtung nicht nach, so ist die Eisenbahn berechtigt, die ihr daraus in der Folge erwachsenen Kosten vom Empfänger einzuheben.

(5) — unverändert.

53.

## § 89. Zuführen

(1) Die Eisenbahn ist in Bahnhöfen, in denen sie einen Rollfuhrdienst für Stückgut eingerichtet hat, verpflichtet, Stückgut dem Empfänger in seine Wohnung oder Geschäftsstelle im Gemeindegebiet des Bestimmungsbahnhofes oder in benachbarten Gemeinden zuzuführen. Sie ist berechtigt, das Zuführen selbst zu besorgen oder durch von ihr bestellte Unternehmer besorgen zu lassen; in beiden Fällen hat die Eisenbahn die Rechte und Pflichten gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes. Die Eisenbahn ist verpflichtet, Bahnhöfe mit ihren Rollfuhrbereichen, das Rollgeld sowie die näheren Rollfuhrbedingungen im Tarif und die Zufuhrzeiten bei den Güterabfertigungsstellen dieser Bahnhöfe durch Aushang zu veröffentlichen.

(2) Das Zuführen hat zu unterbleiben, wenn dies

- a) der Absender durch eine widersprechende Erklärung im Frachtbrief oder
- b) der Empfänger noch vor der Ankunft des Stückgutes dem Bestimmungsbahnhof ge-

**Geltender Text:**

(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 anzuzeigen (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 zuführt. 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.

54.

**§ 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 Eisen-

**Entwurfstext:**

genüber schriftlich — dies kann er auch allgemein für das für ihn ankommende Stückgut tun — verlangt.

(3) Die Eisenbahn ist berechtigt, das Recht des Absenders und des Empfängers, das Zuführen von Stückgut zu untersagen, aufzuheben, wenn, solange und soweit besondere Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse diese Maßnahme 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, wie durch Presseverlautbarung, auch nachrichtlich zu veröffentlichen.

(4) — lautet wie geltender Abs. 6 des § 89.

54.

**§ 90. Abnahme**

(1) — unverändert.

(2) — Der 1. und 2. Satz lauten:

Die Eisenbahn ist berechtigt, für die Abnahme dieser Güter eine Frist (Abnahmefrist) im Tarif festzusetzen; diese Frist verlängert sich im Falle einer durch den Empfänger im Bestimmungsbahnhof veranlaßten Verzollung, Freischreibung oder Vormerkabfertigung um fünf Stunden. Die Abnahmefrist wird nicht verlängert, wenn der Em-

## Geltender Text:

bahn 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 sieben 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 Monats. 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.

## Entwurfstext:

pfänger im Bestimmungsbahnhof über ein Zolleigenlager verfügt.

Der letzte Satz lautet wie der geltende letzte Satz des Abs. 2.

(3) — unverändert.

(4) Die Abnahmefrist ruht an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen; wird jedoch auf Verlangen des Empfängers ein Gut, das von ihm auszuladen ist, an einem Samstag, Sonn- oder Feiertag zur Abnahme bereitgestellt, so ruht die Abnahmefrist an diesem Tage nicht. Die Eisenbahn ist berechtigt, zusätzlich ein Ruhen für den Zeitraum außerhalb der allgemein üblichen Arbeitsstunden festzusetzen.

(5) — unverändert.

(6) — unverändert.

(7) — unverändert.

(8) Die Eisenbahn ist berechtigt, ohne Rücksicht auf die im § 6 Abs. 2 vorgesehene Frist in einzelnen oder in allen Bahnhöfen die Abnahmefrist abzukürzen sowie das Lager- und das Wagenstandgeld zu erhöhen, wenn und soweit besondere Verkehrs- oder Betriebsverhältnisse oder örtliche Verhältnisse diese Maßnahmen erfordern, längstens jedoch für die Dauer eines Monats. 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, wie durch Presseverlautbarung, auch nachrichtlich zu veröffentlichen.

## Geltender Text:

55.

## § 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 einzuhoben und den Ersatz der ihr erwachsenden Kosten zu verlangen.

56.

## § 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 Ver-

## Entwurfstext:

55.

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

(1) — unverändert.

(2) — lediglich die Worte „auf Verlangen“ entfallen, ansonsten unverändert.

(3) — unverändert.

56.

## § 94. Umfang der Haftung

(1) — unverändert,

(2) — unverändert.

(3) — bis einschließlich des 1. Abs. der lit. c unverändert.

Der 2. Abs. der lit. c lautet:

Verladen in Wagen mit für den Absender offensichtlichen Mängeln oder 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;

lit. d — unverändert,

lit. e — unverändert.

lit. f — unverändert,

lit. g lautet:

g) Beförderung von Sendungen, die nach den maßgebenden Bestimmungen begleitet werden müssen, sofern der Verlust oder die Beschädigung aus einer Gefahr entstanden ist, die durch die Begleitung abgewendet werden sollte.

(4) — unverändert.

(5) — unverändert.

**Geltender Text:**

lust 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 bezweckt.

(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.

57.

**§ 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

**Entwurfstext:**

57.

**§ 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 — falls nichts anderes nachge-

## Geltender Text:

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 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.

58.

## § 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.

59.

Abs. 1 des § 101:

(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.

## Entwurfstext:

wiesen wird — vermutet, daß der teilweise Verlust oder die Beschädigung während des letzten Frachtvertrages eingetreten ist, sofern das Gut

- a) stets im Gewahrsam der Eisenbahn verblieben ist und
  - b) unverändert in dem Zustand neu aufgegeben worden ist, in dem es im Bahnhof der Neuaufgabe angekommen ist.
- (2) — unverändert.

58.

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

(1) — unverändert.

(2) Die Eisenbahn ist vorbehaltlich der im § 102 vorgesehenen Begrenzung berechtigt, die Entschädigung für Verlust des Gutes auf einen im Tarif festzusetzenden Betrag zu begrenzen, der jedoch für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes wertmäßig nicht niedriger sein darf als der im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung für diesen Fall vorgesehene Höchstbetrag.

(3) — unverändert.

59.

Abs. 1 des § 101:

(1) Ist die Lieferfrist um mehr als vierundzwanzig Stunden überschritten und weist der Berechtigte nicht nach, daß ein Schaden hieraus entstanden ist, so ist die Eisenbahn verpflichtet, ein Zehntel der Fracht zu zahlen, höchstens jedoch einen im Tarif festzusetzenden Betrag, der jedoch für die Sendung wertmäßig nicht niedriger sein darf als der im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr in der jeweils geltenden Fassung für diesen Fall vorgesehene Betrag.

## Geltender Text:

60.

**§ 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 hiedurch bewirkten Verzögerung Zinsen zu zahlen.

61.

Abs. 2 des § 108:

(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.

62.

Abs. 6 des § 109:

(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.

63.

Überschrift des § 110:

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

64.

Überschrift des § 111:

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

## Entwurfstext:

60.

Im § 105 wird lediglich der Betrag von „einhundert Schilling“ auf „zweihundert Schilling“ angehoben, ansonsten unverändert.

61.

Abs. 2 des § 108:

(2) Der Absender hat bei Einreichung einer Reklamation das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Ist ihm dies nicht möglich, so kann er Ansprüche gemäß § 107 Abs. 3 lit. a nur dann reklamieren, wenn der Empfänger zustimmt oder wenn der Absender nachweist, daß der Empfänger das Einlösen des Frachtbriefes ausdrücklich verweigert hat. Der Empfänger hat bei Einreichung einer Reklamation den Frachtbrief vorzulegen, wenn dieser ihm übergeben worden ist.

62.

Abs. 6 des § 109:

(6) Der Absender hat bei der gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Ist ihm dies nicht möglich, so kann er Ansprüche gemäß § 107 Abs. 3 lit. a nur dann gerichtlich geltend machen, wenn der Empfänger zustimmt oder wenn der Absender nachweist, daß der Empfänger das Einlösen des Frachtbriefes ausdrücklich verweigert hat. Der Empfänger hat bei der gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen den Frachtbrief vorzulegen, wenn dieser ihm übergeben worden ist.

63.

Überschrift des § 110:

**§ 110. Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn**

64.

Überschrift des § 111:

**§ 111. Verjährung der Ansprüche**



## Geltender Text:

## Abs. 2 des § 111:

- (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.

65.

## Abs. 1 des § 112:

(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 innehat.

66.

## § 117. Frachtbrief

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

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

67.

## § 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.

## Entwurfstext:

## Abs. 2 des § 111:

- (2) — lediglich anstelle der Worte „In drei Jahren“ werden die Worte „In zwei Jahren“ gesetzt, ansonsten unverändert.

65.

## Abs. 1 des § 112:

(1) — lediglich die Worte „nach den zur Durchführung dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen“ entfallen, ansonsten unverändert.

66.

## § 117. Frachtbrief

(1) — unverändert.

(2) Die Eisenbahn ist verpflichtet, das Muster des Frachtbriefes für Expresgut und die näheren Bestimmungen über Beschaffenheit und Verwendung dieses Frachtbriefes im Tarif festzusetzen. Das Muster und die näheren Bestimmungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr; die Genehmigung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

67.

## § 118. Frachtzuschläge

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

**Geltender Text:**

68.

**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 Expresgut sinngemäß.

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

69.

**§ 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 Expresgut 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.

70.

**§ 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.

**Entwurfstext:**

68.

**C. Leichen****§ 121. Allgemeine Bestimmungen**

(1) — unverändert.

(2) — unverändert.

neu:

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif Bedingungen über die Beförderung von Leichen festzusetzen.

69.

**§ 122. Annahme zur Beförderung**

(1) — unverändert.

(2) — unverändert.

(3) — entfällt.

(4) bis (6) — unverändert.

70.

§ 123 — entfällt.

## Geltender Text:

71.

## § 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.

72.

## 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 Expresgut 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.

73.

## § 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 Expresstückgut 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.

(3) Die Eisenbahn ist zur Annahme kranker oder gebrechlicher Tiere nur verpflichtet, wenn deren Beförderung von einem Tierarzt im

## Entwurfstext:

71.

## § 124. Ablieferung

Nimmt der Empfänger die Leiche nicht innerhalb der Abnahmefrist ab, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Leiche gegen Einhebung einer Nebengebühr auf Gefahr des Berechtigten auszuladen und der zuständigen Verwaltungsbehörde zu übergeben.

72.

## D. Lebende Tiere

## § 125. Allgemeine Bestimmungen

(1) — unverändert.

(2) — unverändert.

(3) Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Tarif Bedingungen über die Beförderung lebender Tiere festzusetzen.

73.

## § 126. Annahme zur Beförderung

(1) bis (5) — entfallen.

(6) — unverändert.

(7) — unverändert.

**Geltender Text:**

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 bahnlagernd zu stellen.

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

74.

**§ 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 Futtermittelvorrat, 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.

75.

**§ 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

**Entwurfstext:**

74.

§ 127 — entfällt.

75.

§ 128 — entfällt.

## Geltender Text:

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 Verfügungsrecht 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 anzuweisen, wenn solche Wagen im Zuge mitgeführt werden.

76.

## § 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 Verfügungsrecht 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

## Entwurfstext:

76.

§ 129 — entfällt.

**Geltender Text:**

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

77.

**§ 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.

78.

**§ 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.

79.

**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 Expresgut 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.

**Entwurfstext:**

77.

**§ 130. Lieferfrist**

(1) — unverändert.

(2) — entfällt.

78.

**§ 131. Ablieferung**

(1) — entfällt.

(2) — unverändert.

79.

Unterabschnitt „E. Sonderbestimmungen“ — entfällt.

## Geltender Text:

**§ 134. Vereinfachter Expresstückgutverkehr**

Die Eisenbahn ist berechtigt, zur vereinfachten Abwicklung des Expresstückgutverkehrs 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.

80.

Abs. 1 des § 136:

(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.

81.

**§ 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. 170/1967, keine besonderen Bestimmungen enthält.“

(2) Für die Angelegenheiten der Eisenbahnaufsicht 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 hiedurch nicht berührt.

## Entwurfstext:

80.

Abs. 1 des § 136:

(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 oder des Tarifes eingehoben hat oder hätte einheben sollen; die Eisenbahnen sind berechtigt, hievon abweichende Vereinbarungen zu treffen. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die Art und Weise der Zahlung durch Vereinbarung zu regeln.

81.

**§ 137. Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften**

(1) — lediglich anstelle der Fundstelle „BGBl. Nr. 170/1967“ wird die Fundstelle „BGBl. Nr. 170/1967 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. XX/197.“ gesetzt, ansonsten unverändert.

(2) — entfällt.

(3) Die Bestimmungen des § 4 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 63/1952, zuletzt geändert durch Bundesgesetz BGBl. Nr. 54/1963, die Bestimmungen des Kraftfahrliiniengesetzes 1952, BGBl. Nr. 84, zuletzt geändert durch Bundesgesetz BGBl. Nr. 20/1970, die Bestimmungen des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes, BGBl. Nr. 48/1959, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 69/1968, und des Atomhaftpflichtgesetzes, BGBl. Nr. 117/1964, werden durch die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht berührt.

(3) Die Bestimmungen des § 4 des Güterbeförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 63/1952, die Bestimmungen des Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetzes, BGBl. Nr. 48/1959, und des Atomhaftpflichtgesetzes, BGBl. Nr. 117/1964, werden durch die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht berührt.

82.

#### § 138. Inkrafttreten

(1) Dieses Bundesgesetz tritt am 1. Jänner 1968 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.

83.

#### § 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.

Entwurfstext:

82.

§ 138 — entfällt.

83.

#### § 139. Vollziehung

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr, in zivilrechtlichen Belangen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Justiz, betraut.