

Das Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte  
(Eisenbahn- Beförderungs – und Fahrgastrechtegesetz – EisbBFG)

Von Hon. Prof. Dr. Kurt Spera, Präsident des IVT, Wien

Mit Wirkung vom 1. Juli 2013 ist von der Öffentlichkeit relativ wenig beachtet, das oben erwähnte Gesetz in Kraft getreten. Dieses übernimmt in erster Linie, die von der Europäischen Union verordneten Passagierrechte in seinen Text. Neben neuen Bestimmungen über die Bildung eines Fahrgastbeirates sowie die Verwendung von Wagen und die Nutzung der Infrastruktur, bilden auch wesentlich geänderte Bedingungen des vorher in Geltung gestandenen Bundesgesetzes vom 10. März 1988 über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern mit der Eisenbahn, Eisenbahnbeförderungsgesetz – EBG, BGBl 1988/180, den Inhalt der nunmehr vorgesehenen Regelungen.

Soweit die neuen Richtlinien einer gründlichen Betrachtung unterzogen werden, haben vordergründig die im Teil 2, „Anwendungsbereich für die Beförderung von Gütern“, als am stärksten ins Auge fallende Probleme, eine eingehende Erörterung zu finden.

Hier ist zunächst die in § 23 getroffene Textfassung des neuen Gesetzes zu beachten, die im Nachstehenden folgende Aussage trifft:

*(1) Auf die entgeltliche Beförderung von Gütern auf Hauptbahnen und Nebenbahnen sind der Artikel 3, die Artikel 6 bis 10, der Artikel 11 §§ 2 und 3, die Artikel 12 bis 26, die Artikel 28 bis 37, die Artikel 39 bis 45 und die Artikel 47 bis 52 des Anhangs B (CIM) des Übereinkommens vom 9. Mai 1980, BGBl. Nr. 225/1985, über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999, BGBl. III Nr. 122/2006, in der für Österreich jeweils geltenden Fassung auch dann anzuwenden, wenn diese Beförderung nicht unter den Anwendungsbereich des Anhangs B (CIM) zum Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 fällt.*

Unter diesen hier zitierten Absatz (1) werden alle wesentlichen Bestimmungen für die Ausführung der Eisenbahnbeförderung für Güter an die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM 1999 (Anhang B zum „Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr COTIF“) angepasst. Damit sollten die aus dem bisher anzuwendenden Eisenbahn-Beförderungsgesetz (EBG) 1988 geltenden günstigeren Voraussetzungen, wie etwa der höhere Haftungsbetrag von Euro 36,50 per kg Bruttomasse oder der §102 hinsichtlich einer zu leistender Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit nicht mehr Anwendung finden.

Dies würde zu einer für die Benützerseite wenig erfreulichen Situation führen, da mit der vorgenommenen Textänderung, eine von der CIM in Artikel 5 genehmigte Abweichung und damit ein lang praktiziertes sowie zur Tradition gewordenes Gewohnheitsrecht sein Ende findet.

Im Detail wäre die getroffene Neufassung mit folgender Problemstellung verbunden:

Durch die mit 1. Juli 2013 erfolgte Angleichung an die CIM eingeführte Absenkung des Entschädigungsbetrages auf das internationale Niveau von 17 Rechnungseinheiten würde die derzeit geltende Veröffentlichung (Nachtrag 13 zum ÖGT gültig ab 1. Jänner 2013) außer Kraft gesetzt. Dies ist auch insofern von Bedeutung, da auf diese Fassung des ÖGT im

Anzeigeblatt für Verkehr, Folge 8, vom 15. August 2013 weiterhin auf die dort angeführten Beförderungsgrundlagen und damit das EBG 1988 Bezug genommen wird.

Auch spielt die in der angesprochenen CIM-Fassung 1999 getroffene Formulierung der zu erfolgenden Rechtssprechung auf Basis von deren Artikel 36 eine nicht unwesentliche Rolle. Dies aus den bisher gesammelten Erfahrungen, die in ihrem Ergebnis unzweifelhaft einen schwierigeren Raum für exakte Urteilsfindungen der Gerichte darstellen.

So sollen hier die jeweiligen Textfassungen von alter und neuer Regelung, des besseren Verständnisses halber, einander gegenüber gestellt werden:

*Artikel 30, 31 und 32 CIM (neue Fassung):*

*In diesen Artikeln wird als Grundlage der Entschädigung bei Verlust, Wertminderung durch Schwund oder Beschädigung des Gutes eine solche von 17 Rechnungseinheiten, dies sind 17 SZR je Kilogramm Bruttomasse festgesetzt.*

*Im § 98 (2) EBG 1988 findet sich folgende Bestimmung (alte für den innerstaatlichen Verkehr geltende Fassung):*

*Die Eisenbahn kann vorbehaltlich der in § 103 vorgesehenen Begrenzung der Entschädigung auf einen im Tarif festzusetzenden Betrag begrenzen, der je fehlendes Kilogramm Bruttomasse wertmäßig nicht niedriger sein darf als der im Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der jeweils geltenden Fassung festgesetzte Betrag.*

Mit dieser damals wohldurchdachten Formulierung des Gesetzestextes, konnte der nach längerer Beratung zustande gekommene Haftungsbetrag von EURO 36,50 je kg Bruttomasse im Begutachtungsverfahren seine Festsetzung finden. Es wäre jedenfalls klug gewesen, in der neu zu treffenden Fassung des EisbBFG 2013 auf eine ähnliche Betextung auszuweichen.

*Artikel 36 CIM (neue Fassung) :*  
*Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung*

*Die im Artikel 15 § 3, Artikel 19 §§ 6 und 7, Artikel 30, 32 bis 35 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde*

Diesbezüglich hat sich der Verfasser dieses Beitrages, bereits vor Längerem in einer sehr ausführlichen Abhandlung in der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr“, Bern, Folge 3/2009, S. 43 ff (auch nachzulesen in der Homepage unter [www.logotrans.at](http://www.logotrans.at)), geäußert und auf die Schwierigkeiten verwiesen, die sich aus der Auslegung des Artikel 36 CIM, hinsichtlich der Rechtsbeurteilung durch die Gerichte, speziell aus dem letzten Satzteil ergeben.

Demgegenüber besagt § 102 des vordem geltenden Eisenbahnbeförderungsgesetzes wie folgt:

*Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit*

*Ist der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist, die Nichterbringung oder die mangelhafte Erbringung von in diesem Gesetz vorgesehenen Nebenleistungen der Eisenbahn auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so hat sie dem Berechtigten den vollen nachgewiesenen Schaden zu ersetzen.*

Damit wird hier gegenüber der Kundenseite durch die erfolgte Angleichung an die CIM eine erhebliche Benachteiligung eingeführt, die jegliche wesentliche bisher bestandene Einfachheit für das bisher angewandte innerstaatliche Recht außer Kraft setzt. Diesbezüglich sei auch noch zu bemerken, dass eine solche Bestimmung wie sie Artikel 36 der CIM vorsieht, im Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), eine wesentlich andere Auslegung findet.

Dort besagt Artikel 29 wie folgt:

*(1) Der Frachtführer kann sich auf die Bestimmungen dieses Kapitels, die seine Haftung ausschließen oder begrenzen oder die Beweislast umkehren, nicht berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht.*

Im Recht der Straße wird nach wie vor, der Vorsatz oder ein dem Frachtführer zur Last fallendes Verschulden entsprechend geahndet, und auf das Vorhandensein einer Formulierung **... leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen würde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde...** verzichtet.

Wie bereits ausgeführt, verweisen die Beförderungsbedingungen der ÖBB/RCA vom 1. Jänner 2013, nach wie vor, auf die Geltung des Eisenbahnbeförderungsgesetzes 1988 (EBG), womit sich die Fragestellung ergibt, was jetzt rechtens sei?

Hinsichtlich der „Lieferfrist“ gilt folgende Abweichung:

*(2) Auf eine Beförderung gemäß Abs. 1 ist Artikel 16 § 2 lit. a zweiter Spiegelstrich des Anhangs B (CIM) des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Höchstlieferfrist bei Wagenladungen bei Fehlen einer entsprechenden Vereinbarung über die Lieferfrist für eine Beförderungsfrist je angefangene 500 km 24 Stunden beträgt*

Hier war in den Regelungen des EBG 1988 die gleiche auch jetzt geltende Verkürzung der Lieferfrist vorgesehen. Die hierfür geltende Entschädigung ist jedoch auf das Dreifache der Fracht festgesetzt gewesen. Wengleich wiederholt darauf hingewiesen wurde, dass dies nach Artikel 5 eine nicht zulässige, da negative Abweichung, von der CIM darstellt, erfolgte seitens des Gesetzgebers keine Berichtigung. Soweit eine Lieferfrist vereinbart ist, entfällt diese Bestimmung.

Bezüglich des „Frachtbriefs“ findet sich folgende Textfassung:

*(3) Auf eine Beförderung gemäß Abs. 1 ist Artikel 6 § 8 des Anhangs B (CIM) des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 mit der Maßgabe anzuwenden, dass der CIM-*

*Frachtbrief auch für den nationalen Verkehr angewendet werden kann. Für eine Beförderung gemäß Abs. 1 kann jedoch auch ein anderer Frachtbrief verwendet werden.*

Damit wird ausgesagt, dass der in Rede stehende CIM-Frachtbrief auch für den innerstaatlichen Verkehr und für die Beförderung nach den im Ausland gelegenen Bahnhöfen der österreichischen Eisenbahnen zur Verwendung gelangen kann. Allerdings sind derartige Frachtbriefe speziell kenntlich zu machen, da ansonsten die verkürzte tarifmäßige Lieferfrist und andere für den innerstaatlichen Verkehr vorgesehene Bestimmungen nicht zur Anwendung gelangen.

Die mit 1. Juli 2013 vorgesehenen Änderungen bilden eine überaus wesentliche Einschränkung der bisherigen von der Kundenseite mit Interesse genutzten Vorteilswirkung der Bestimmungen für den innerstaatlichen Verkehr und jenen nach den im Ausland gelegenen Bahnhöfen der österreichischen Eisenbahnen.

So besehen bleibt lediglich die Erwartungshaltung, dass diese vom Gesetzgeber, aber auch von seitens der in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen, die damit Anwender des in der Fassung vom 1. Jänner 2013 geltenden ÖGT sind, einer kurzfristigen Überarbeitungsphase unterzogen werden, um solcherart klare Rechtsverhältnisse zu schaffen.

Hierzu gibt es folgende Meinungsäußerung von Dr. Gustav Kafka, vormals Stellvertretender Generalsekretär der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF):

*Lieber Doktor Spera!*

*Angesichts der verhältnismäßig kurzen Zeit, die mir zur Prüfung des von Dir kommentierten EisbBFG zur Verfügung stand, kann ich Dir natürlich keine vertieften Bewertungen sondern nur spontane unsortierte Anmerkungen liefern, die überdies mit dem Mangel behaftet sind, dass ich mich mit dem österr. Eisenbahnrecht in letzter Zeit nicht sehr befasst habe.*

1. *Zunächst ist mir bei dem von Dir besonders angesprochenen § 23 wie auch den entsprechenden §§ 31 und 32 des EisbBFG die eigenartige Formulierung aufgefallen. Diese liest sich nämlich so, als würde der Anwendungsbereich von CIM, CUV und CUI erweitert, was natürlich durch ein nationales Gesetz gar nicht möglich ist. Intendiert ist in Wahrheit, Bestimmungen dieser COTIF-Anhänge durch Verweisung in das EisbBFG zu integrieren.*

*Eine legistisch korrekte Formulierung hätte lauten können: Auf Eisenbahnbeförderungen gemäß diesem Bundesgesetz, die nicht unter den Anwendungsbereich der ... CIM fallen, sind die Bestimmungen der ...CIM mit der Maßgabe anzuwenden, dass...(es folgen die Ausnahmen).*

2. *Obwohl der Art. 27 CIM (ausführender Beförderer) ohnehin von der Verweisung ausgenommen wird, enthält der Abs. 4 des § 23 diese Ausnahme nochmals, warum? Wenn die Grundbestimmung nicht gilt, werden die sonstigen Regelungen dazu doch ohnehin auch gegenstandslos.*

3. *Sehr eigenartig finde ich auch das Verhältnis § 23 zu § 28 (Nachprüfung), wo im einen der Art. 11/1 CIM ausdrücklich ausgenommen wird, um dann im § 28 im Wesentlichen genau das gleiche vorzuschreiben.*

*Der einzige wesentliche Unterschied scheint zu sein, dass die Zeugen nicht unabhängig sein müssen, warum überhaupt und warum so umständlich?*

4. *Was eine Kernaussage Deiner Abhandlung anbelangt, dass nämlich durch*

*das EisbBFG der ÖGT vom 1.1.2013 außer Kraft gesetzt ist, könnte man auch zu einer anderen Ansicht gelangen. Dies deshalb, weil im § 23 ausdrücklich nicht auf Art. 5 CIM (zwingendes Recht) verwiesen wird. Im Umkehrschluss könnte man daher argumentieren, dass alle Bestimmungen der CIM, auf die im § 23 verwiesen wird, dispositiver Natur sind, d.h. dass zB von den Artikeln der CIM über Entschädigungsbeträge abweichende Vereinbarungen (wie der ÖGT) eben nicht nichtig sondern rechtswirksam sind und bleiben.*

*Verwirrung schafft dabei allerdings der § 26 EisbBFG, der von zulässigen Abweichungen vom EisbBFG spricht, was wiederum im Umkehrschluss hieße, dass Abweichungen sonst immer unzulässig sind, explizit steht das aber nirgends.*

*Dr. Gustav Kafka*

**Angesichts der gravierenden Bedeutung der vorstehend angeführten Problemstellung wurde diese der Schienen-Control GmbH zugeleitet, von der wir uns in absehbarer Zeit eine Antwort auf den Gesamtkomplex erwarten.**