

## 522 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates (VI. GP.)

19. 3. 1952.

### Regierungsvorlage.

**Bundesgesetz vom 1952,  
betreffend die linienmäßige Beförderung von  
Personen zu Lande mit Kraftfahrzeugen  
(Kraftfahrliiniengesetz 1952 — KfLiG. 1952).**

Der Nationalrat hat beschlossen:

§ 1. (1) Der Betrieb einer Kraftfahrlinie, das ist die dem öffentlichen Verkehr dienende, planmäßige entgeltliche Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen zwischen bestimmten Punkten bedarf einer Konzession nach diesem Bundesgesetz.

(2) Die Konzession zur Personenbeförderung nach Abs. 1 umfaßt auch die Berechtigung zur Beförderung des Reisegepäcks der Fahrgäste und von Gegenständen des täglichen Bedarfs, letztere nur, soweit sie mit den für die Personenbeförderung verwendeten Kraftwagen vorgenommen wird.

§ 2. Einer Konzession nach § 1 bedürfen nicht:

1. Die Kraftfahreinrichtungen, die ein Unternehmer zur Beförderung lediglich der eigenen Angestellten und Arbeiter ausschließlich zur Beförderung von oder zur Arbeitsstätte oder innerhalb dieser unterhält;

2. die Kraftfahreinrichtungen zur Beförderung der Wohngäste (Pfleglinge) und der Bediensteten von Gaststätten mit Fremdenbeherbergung, Heilanstalten, Erholungsheimen u. dgl. durch Kraftfahrzeuge dieser Unternehmen vom eigenen Betrieb zu den nächsten in Betracht kommenden Aufnahmestellen des öffentlichen Verkehrs und umgekehrt;

3. die Kraftfahreinrichtungen der Post, die mit posteigenen Fahrzeugen und mit höchstens vier Sitzplätzen ausschließlich des Führersitzes betrieben werden und in planmäßig vorgesehenen Postkursen der Postbeförderung dienen (Landkraftposten).

§ 3. Zur Erteilung der im § 1 vorgesehenen Konzession ist der Landeshauptmann, hinsichtlich der Kraftfahrlinien, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken oder eine durchlaufende Verbindung mit dem Auslande herstellen oder die vom Bund oder einem Unternehmer des öffentlichen Eisenbahnverkehrs be-

trieben werden sollen, das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe zuständig.

§ 4. (1) Die Konzession kann erteilt werden, wenn:

1. der Bewerber zuverlässig und geeignet ist und die Sicherheit des Betriebes und die Leistungsfähigkeit des Unternehmens gewährleistet sind;

2. der Bewerber die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt beziehungsweise im Falle einer juristischen Person seinen Sitz im Inlande hat;

3. ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis vorhanden ist;

4. die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gewährleistet und

5. das Unternehmen auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschlussgrund liegt insbesondere dann vor, wenn

a) die neue Kraftfahrlinie auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr nicht eignen, oder

b) der beantragte Kraftfahrliinienvverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmer, in deren Verkehrsbereich die neue Linie ganz oder teilweise fällt, zu gefährden geeignet ist, oder

c) der beantragte Kraftfahrliinienvverkehr einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Verkehrsunternehmer, in deren Verkehrsbereich die neue Linie ganz oder teilweise fällt, vorgriffe und einer von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Konzessionsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt.

(2) Von den Erfordernissen des Abs. 1 Z. 1 und 2 sind der Bund und die Unternehmer des öffentlichen Eisenbahnverkehrs ausgenommen.

(3) Von den Erfordernissen des Abs. 1 Z. 2 kann das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe aus Gründen des öffentlichen Interesses befreien. Ausländer sind gegen Nachweisung der formellen Reziprozität seitens des Staates, dem sie angehören, in bezug auf die Einrichtung und den Betrieb eines Kraftfahr-  
linienunternehmens den Inländern gleichgestellt.

(4) Soll für eine Linie, für die eine befristete Konzession erteilt worden ist, eine neue Konzession erteilt werden, so ist bei der Erteilung vor allem der bisherige Konzessionsinhaber zu berücksichtigen.

§ 5. (1) Vor Erteilung der Konzession sind bei sonstiger Nichtigkeit (§ 68 Abs. 4 lit. d AVG. 1950) zu hören:

- a) die Post- und Telegraphendirektionen,
- b) die Bundesbahndirektionen,
- c) jene Unternehmungen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und die Kraftfahr-  
linienunternehmer, in deren Verkehrs-  
bereich die neue Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt,
- d) die Gemeinden, in deren Gebiet der Aus-  
gangs- oder der Endpunkt der geplanten  
Linie liegt,
- e) die Gemeinden mit mehr als 5000 Einwoh-  
nern, durch deren Gebiet die Linie geführt  
wird,
- f) die Kammern der gewerblichen Wirtschaft,
- g) die Landwirtschaftskammern,
- h) die Kammern für Arbeiter und Angestellte  
und
- i) die Landarbeiterkammern.

(2) Von den im Abs. 1 lit. a, b, f bis i genann-  
ten Stellen sind jene zu hören, die nach der  
Linienführung örtlich in Betracht kommen.

(3) Den im Abs. 1 genannten Stellen ist eine  
Frist von mindestens 30 Tagen, höchstens 90 Ta-  
gen zur Abgabe ihrer Äußerung einzuräumen.

§ 6. (1) Die Konzession zum Betriebe einer  
Kraftfahrlinie wird auf 15 Jahre erteilt. Bei Vor-  
liegen eines zeitlich begrenzten oder bloß vor-  
übergehenden Verkehrsbedürfnisses kann sie auch  
für einen kürzeren Zeitraum erteilt werden.

(2) Die Konzession kann ferner entweder für  
den Betrieb während des ganzen Jahres oder eines  
bestimmten Zeitraumes während eines Jahres er-  
teilt werden. Eine ohne nähere Bestimmung er-  
teilte Konzession gilt für den Betrieb während  
des ganzen Jahres.

(3) Im Konzessionsbescheid können aus öffent-  
lichen Rücksichten bestimmte Auflagen vor-  
geschrieben werden.

§ 7. Im Konzessionsbescheid hat die Konzес-  
sionsbehörde eine angemessene Frist für die Auf-  
nahme des Betriebes festzusetzen; wird der Be-

trieb in vollem Umfange bis zum Ablauf dieser  
Frist nicht aufgenommen und vermag der Kon-  
zessionsinhaber nicht nachzuweisen, daß ihn an  
der Verzögerung kein Verschulden trifft, so kann  
die Konzessionsbehörde die Konzession zurück-  
nehmen. Andernfalls ist die Frist angemessen zu  
erstrecken.

§ 8. Die Konzession verpflichtet den Konzес-  
sionsinhaber:

1. die Kraftfahrlinie während der ganzen  
Dauer der Konzession den gesetzlichen Vor-  
schriften und den Konzessionsbedingungen ent-  
sprechend ununterbrochen zu betreiben;

2. soweit seine für den regelmäßigen Betrieb  
erforderlichen Beförderungsmittel ausreichen und  
nicht Umstände, die er nicht abwenden konnte  
und denen er auch nicht abzuhelpen vermag,  
die Beförderung unmöglich machen, alle Per-  
sonen den Beförderungsbedingungen entspre-  
chend zu befördern;

3. die Beförderungspreise und die Beförde-  
rungsbedingungen in gleicher Weise gegenüber  
allen Benützern seiner Kraftfahreinrichtung zur  
Anwendung zu bringen, Begünstigungen, die  
nicht unter den gleichen Bedingungen jeder-  
mann zugute kommen, sind unzulässig;

4. auf Verlangen der Post- und Telegraphen-  
verwaltung die Briefpost unentgeltlich, sonstige  
Postsendungen gegen zu vereinbarende Ver-  
gütung zu befördern.

§ 9. (1) Die Konzessionsbehörde hat den Kon-  
zessionsinhaber auf seinen Antrag von der Ver-  
pflichtung des § 8 Z. 1 vorübergehend oder  
dauernd für den ganzen Betrieb oder einen Teil  
desselben zu entheben, wenn ihm die Weiter-  
führung des Betriebes nicht mehr zugemutet  
werden kann oder wenn kein Verkehrsbedürfnis  
mehr besteht.

(2) Die Konzession erlischt, wenn der Konzес-  
sionsinhaber von der Verpflichtung zur Auf-  
rechterhaltung des Betriebes dauernd zur Gänze  
entoben wird.

§ 10. (1) Soweit sich aus den folgenden Be-  
stimmungen nicht etwas anderes ergibt, hat der  
Konzessionsinhaber den Betrieb selbst zu  
führen.

(2) Die Übertragung der Führung des Be-  
triebes einer Kraftfahrlinie ist nur mit Zu-  
stimmung der Konzessionsbehörde zulässig, die  
vor der Entscheidung über das betreffende An-  
suchen die zuständige Kammer der gewerblichen  
Wirtschaft zu hören hat. Die Zustimmung ist  
zu verweigern, wenn der in Aussicht genom-  
mene Betriebsführer den im § 4 Abs. 1 an-  
geführten Voraussetzungen nicht entspricht.

(3) Bei Übertragung der Führung des Betriebes  
an den Bund oder einen Unternehmer des öffent-  
lichen Eisenbahnverkehrs genügt die bloße An-  
zeige an die Konzessionsbehörde.

§ 11. (1) Für den Fall des Todes des Konzessionsinhabers gelten für die restliche Dauer der Konzession sinngemäß die Vorschriften der Gewerbeordnung über den Witwen- und Deszendentenfortbetrieb, wobei an Stelle der Erreichung des Mindestalters die Erreichung der Volljährigkeit tritt. Die Konzessionsbehörde kann die Bestellung eines geeigneten Betriebsführers (§ 4 Abs. 1) verlangen.

(2) Auf volljährige Erben ist § 4 Abs. 4 dieses Bundesgesetzes sinngemäß anzuwenden.

§ 12. (1) Die Beförderungspreise und die Beförderungsbedingungen einschließlich allfälliger Begünstigungen nach § 8 Z. 3 (Tarifbegünstigungen) und die Fahrpläne bedürfen der Genehmigung der Konzessionsbehörde. Die Beförderungspreise und Fahrpläne sind im Amtlichen Österreichischen Kursbuch auf Kosten des Konzessionsinhabers zu veröffentlichen.

(2) Die Beförderungsbedingungen und Fahrpläne der Post- und Telegraphenverwaltung und des Kraftwagendienstes der Österreichischen Bundesbahnen bedürfen keiner Genehmigung nach Abs. 1.

§ 13. (1) Gegen Bescheide des Landeshauptmannes auf Grund dieses Bundesgesetzes steht die Berufung an das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe offen:

1. dem Bewerber um eine Konzession;
2. den im § 5 Abs. 1 lit. a bis c und f bis i angeführten Stellen, wenn die Entscheidung über das Ansuchen ihrer fristgerechten Stellungnahme widerspricht;
3. in den Fällen der §§ 7 und 12 (Frist für die Betriebsaufnahme, Fahrpreis- und Fahrplangenehmigung) dem Konzessionsinhaber, im Falle des § 10 (Betriebsübertragung) dem Konzessionsinhaber und der Kammer der gewerblichen Wirtschaft.

(2) Ein Berufungsrecht gemäß Abs. 1 Z. 2 kommt den im § 5 Abs. 1 lit. f bis i genannten Stellen nicht zu, wenn durch die Entscheidung ihr Wirkungsbereich nicht berührt ist.

§ 14. Die Aufsicht über die Kraftfahrlinienunternehmungen kommt der Konzessionsbehörde zu.

§ 15. Durch Verordnung werden erlassen insbesondere:

1. die näheren Vorschriften über die Einbringung, Form und Ausstattung der Konzessionsansuchen und über das behördliche Verfahren zur Behandlung der Ansuchen sowie über die Einzelheiten des Konzessionsbescheides;
2. die näheren Vorschriften über die Veröffentlichung der Beförderungspreise, der Beförderungsbedingungen und der Fahrpläne;

3. die näheren Vorschriften über die Wahrung der Ordnung und Regelmäßigkeit des Betriebes von Kraftfahrlinien und über die zu verwendenden Fahrzeuge;

4. die näheren Vorschriften über die Ausübung der behördlichen Aufsicht über die unter dieses Bundesgesetz fallenden Kraftfahrunternehmen.

§ 16. (1) Übertretungen der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der dazu ergangenen Verordnungen werden von den Bezirksverwaltungsbehörden, im Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde von dieser als Verwaltungsübertretungen mit Geldstrafen bis zu 30.000 S oder Arrest bis zu zwei Wochen bestraft. Bei erschwerenden Umständen können Geld- und Arreststrafen nebeneinander verhängt werden.

(2) Abs. 1 findet auf den Bund hinsichtlich der Post- und Telegraphenverwaltung und der Österreichischen Bundesbahnen keine Anwendung.

§ 17. Außer im Falle des § 7 (nicht rechtzeitige Betriebsaufnahme) kann die Konzessionsbehörde die Konzession zum Betriebe einer Kraftfahrlinie auch dann zurücknehmen, wenn der Konzessionsinhaber den Bestimmungen des § 8 wiederholt trotz mindestens zweimaliger schriftlicher Verwarnung zuwiderhandelt.

§ 18. (1) Die bis zum 17. März 1952 rechtskräftig auf ein Jahr oder länger erteilten Berechtigungen, die nach den zur Zeit der Erwerbung dieser Berechtigungen geltenden Vorschriften begründet worden sind, bleiben als Konzessionen nach diesem Bundesgesetz bis 31. Jänner 1967 aufrecht. Die nach dem 17. März 1952 bis zum Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes rechtskräftig erteilten Berechtigungen sowie die auf kürzer als ein Jahr erteilten Berechtigungen bleiben nach Maßgabe ihrer zeitlichen Begrenzung aufrecht.

(2) Für ihre weitere Ausübung gelten, soweit sie überhaupt unter die Begriffsbestimmung der Kraftfahrlinien nach § 1 fallen, die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der hiezu ergangenen Verordnungen.

§ 19. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Mai 1952 in Kraft.

(2) Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes werden das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934, Deutsches RGBl. I S. 1217, in der Fassung vom 6. Dezember 1937, Deutsches RGBl. I S. 1319, sowie die hiezu ergangene Durchführungsverordnung vom 26. März 1935, Deutsches RGBl. I S. 473, soweit sich diese Bestimmungen auf die Regelung des Kraftfahrlinienverkehrs beziehen, außer Kraft gesetzt.

4

(3) Im gleichen Umfang treten die Bestimmungen der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 13. Februar 1939, Deutsches RGBl. I S. 231, in dem Zeitpunkt außer Kraft, in dem die im § 15 Z. 3 vorgesehene Verordnung Wirksamkeit erlangt.

§ 20. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau betraut.

## Erläuternde Bemerkungen.

Im Zuge der im Gange befindlichen Bereinigung des Problems Schiene — Straße erweist sich auch eine gesetzliche Neuregelung der Beförderung von Personen auf Kraftfahrlinien als notwendig. Der vorliegende Gesetzentwurf lehnt sich im wesentlichen an die bewährten Bestimmungen des vor dem Jahre 1938 bestanden mit dem Budget-Sanierungsgesetz BGBl. Nr. 294/1931, VI. Hauptstück, verlautbarten Kraftfahrliniengesetzes an.

Im einzelnen wird bemerkt:

Zu § 1: § 1 definiert den Begriff einer Kraftfahrlinie entsprechend der in Genf europaeinheitlich festgelegten Begriffsabgrenzung und setzt die Konzessionspflicht fest.

§ 2 normiert Ausnahmen von der Konzessionspflicht, wobei insbesondere auf die Notwendigkeit der für die Postverwaltung zur Postbeförderung eingerichteten Landkraftposten Rücksicht genommen wird.

§ 3 regelt die Zuständigkeiten für die Konzessionserteilung entsprechend dem Kraftfahrliniengesetz, die bis vor 1938 gegolten haben.

§ 4 bestimmt die Voraussetzungen für die Konzessionserteilung. Hierbei soll dem Inhaber einer bereits bestehenden Kraftfahrlinie ein besonderer Schutz gewährt werden (Abs. 1 Z. 5 lit. b und c, Abs. 4).

§ 5 enthält nähere Bestimmungen über das vor Konzessionserteilung durchzuführende Verfahren.

§ 6 bestimmt die Dauer der Konzession und schafft die Möglichkeit, aus öffentlichen Rücksichten dem Konzessionswerber Bedingungen vorzuschreiben.

§ 7 und § 8 sehen Bestimmungen über die Verpflichtungen des Konzessionsinhabers hinsichtlich der Führung des Betriebes vor.

§§ 9, 10 und 11 handeln von der Enthebung der Betriebspflicht, vom Erlöschen und Übertragung der Konzession und von der Fortführung des Betriebes nach dem Tode des Konzessionsinhabers.

§ 12 behandelt die Genehmigungspflicht der Beförderungspreise, der Beförderungsbedingungen und der Fahrpläne einschließlich aller zulässigen Begünstigungen und normiert die Veröffentlichungspflicht der Beförderungspreise und der Fahrpläne.

§ 13 regelt das Berufungsrecht.

§ 14 legt fest, daß das Aufsichtsrecht über die Kraftfahrlinien den Konzessionsbehörden zusteht.

§ 15 enthält die Ermächtigung zur Erlassung von Durchführungsverordnungen.

§ 16. Strafbestimmungen.

§ 17 statuiert das Recht der Konzessionsbehörde auf Zurücknahme der Konzession im Falle wiederholter Verstöße gegen die Konzessionsbedingungen.

§ 18 enthält Übergangsbestimmungen.

§ 19 Abs. 1 sieht das Inkraftsetzen dieses Bundesgesetzes mit 1. Mai 1952 vor (gleichzeitiges Inkrafttreten des Güterbeförderungsgesetzes).

Abs. 2 bezeichnet die Vorschriften, die mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes außer Kraft gesetzt werden sollen.

§ 20. Vollzugsklausel.