

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

Bericht des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (522 der Beilagen): Bundesgesetz, betreffend die linienmäßige Beförderung von Personen zu Lande mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahr liniengesetz 1952 — KfLG. 1952).

Im Zuge der im Gange befindlichen Regelung des Problems Schiene—Straße erweist sich auch eine gesetzliche Neuregelung der Beförderung von Personen auf Kraftfahr linien als notwendig. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen in österreichischem Sinne geregelt werden. Das Kraftfahr liniengesetz, veröffentlicht im VI. Hauptstück des Budgetsanierungsgesetzes, BGBl. Nr. 294/1931, wurde durch Verordnung zur Einführung des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande in der Ostmark vom 28. September 1939, Deutsches RGBl. I S. 1987, außer Kraft gesetzt und 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, eingeführt.

Das reichsdeutsche Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande, das noch immer in Geltung ist, entspricht nicht ganz den österreichischen Erfordernissen. Das neue Kraftfahr liniengesetz nimmt Bezug auf bewährte Bestimmungen des alten Kraftfahr liniengesetzes. Der Zweck des Gesetzes ist es vor allem, den Interessen aller Kraftfahr linienunternehmen zu dienen. In diesem Sinne wurde, ebenso wie nahezu überall in Europa, der Linienbegriff genau umrissen. Die planmäßige Beförderung zwischen zwei Punkten, also jede Beförderung, die nach einem Fahrplan abgewickelt wird, bedarf einer Konzession. Verboten sind alle Fahrten ohne Konzession, die zu bestimmten Zeiten, also planmäßig absolviert werden und dadurch den konzessionierten Unternehmen empfindlichen Schaden bereiten. Die Kompetenzverteilung, die bis zum Jahre 1940 gegolten und sich auch sehr gut bewährt hat, ist durch das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande in Unord-

nung geraten. Es wurden daher die Zuständigkeiten, wie sie früher bestanden haben, im wesentlichen wiederhergestellt.

Der Verkehrsausschuß zog in seiner Sitzung vom 27. März 1952 obgenannte Regierungsvorlage in Behandlung und nahm diese mit folgenden Abänderungen an:

1. Im § 5 Abs. 1 wurde eine neue lit. d folgenden Wortlautes eingefügt:

„d) die Landeshauptmänner, wenn das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe zur Erteilung der Konzession zuständig ist (§ 3).“

Die bisherigen lit. „d) bis i)“ erhalten die Bezeichnung „e) bis j)“.

Im § 5 Abs. 2 hat es statt „lit. a, b, f bis i“ richtig zu lauten „lit. a, b, d, g bis j“.

Im § 5 Abs. 3 hat es statt „höchstens 90 Tagen“ zu lauten „höchstens 60 Tagen“.

2. Im § 11 Abs. 1 wird an Stelle des Wortes „Betriebsführers“ „Betriebsleiters“ gesetzt.

3. Im § 12 hat der Abs. 2 zu entfallen. Dadurch kommt die Absatzbezeichnung „(1)“ in Wegfall.

4. Im § 13 entfällt die bisherige Absatzbezeichnung „(1)“.

In Ziffer 2 sind die Worte „und f bis i“ zu streichen.

In Ziffer 3, 3. Zeile, hat „dem Konzessionsinhaber,“ zu entfallen und an deren Stelle „und“ zu treten.

Weiters werden in Ziffer 3 die Worte „und der Kammer der gewerblichen Wirtschaft“ gestrichen.

Der bisherige Abs. 2 entfällt zur Gänze.

5. Im § 15 Z. 1 sind die Worte „das behördliche Verfahren zur Behandlung der Ansuchen sowie über“ zu streichen.

An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Dipl.-Ing. Raab, Alois Gruber, Holzfeind sowie der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe Dipl.-Ing. Waldbrunner, der zu den aufgeworfenen Fragen ausführlich Stellung nahm.

2

Auf Grund seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß den Antrag, der Nationalrat wolle dem angeschlossenen Gesetz-

entwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, am 27. März 1952.

Weikhart,
Berichterstatler.

Voithofer,
Obmann.

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

Der Nationalrat hat beschlossen:

§ 1. (1) Der Betrieb einer Kraftfahrliuie, 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 Reisegepäckes der Fahrgäste und von Gegenständen des täglichen Bedarfes, 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 (Pflelinge) 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 Kraftfahrliuie, 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 betrieben 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 Ausschließungsgrund liegt insbesondere dann vor, wenn

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

b) der beantragte Kraftfahrliuieverkehr 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 Kraftfahrliuieverkehr 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 Verkehrsbe-
reich die neue Kraftfahrlinie ganz oder
teilweise fällt,
- d) die Landeshauptmänner, wenn das Bundes-
ministerium für Verkehr und verstaatlichte
Betriebe zur Erteilung der Konzession zu-
ständig ist (§ 3),
- e) die Gemeinden, in deren Gebiet der Aus-
gangs- oder der Endpunkt der geplanten
Linie liegt,
- f) die Gemeinden mit mehr als 5000 Einwoh-
nern, durch deren Gebiet die Linie geführt
wird,
- g) die Kammern der gewerblichen Wirtschaft,
- h) die Landwirtschaftskammern,
- i) die Kammern für Arbeiter und Angestellte
und
- j) die Landarbeiterkammern.

(2) Von den im Abs. 1 lit. a, b, d, g bis j ge-
nannten 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 60 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 Konzес-
sionsinhaber 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 abzuweichen 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 Konzес-
sionsinhaber 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
enthoben 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 Anzeige 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 Betriebsleiters (§ 4 Abs. 1) verlangen.

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

§ 12. 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.

§ 13. 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 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) und im Falle des § 10 (Betriebsübertragung) dem Konzessionsinhaber.

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

§ 15. Durch Verordnung werden erlassen insbesondere:

1. die näheren Vorschriften über die Einbringung, Form und Ausstattung der Konzessionsansuchen und 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 Kraftfahrline 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.

(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.