

2047 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über den Antrag 1118/A der Abgeordneten Rudolf Parnigoni, Mag. Helmut Kukacka und Genossen betreffend ein Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahriniengesetz – KfIG)

Der gegenständliche, am 16. Juni 1999 eingebrachte Antrag ist wie folgt begründet:

Das Kraftfahriniengesetz ist Teil des Verkehrsaufsichtsrechtes. Im Gegensatz zur Lenkung schafft die fachbehördliche Wirtschaftsaufsicht Rahmenbedingungen und kontrolliert deren Einhaltung, sie überläßt aber die betriebswirtschaftliche Initiative grundsätzlich der beaufsichtigten Unternehmensleitung. Ihr Ziel ist die Funktionssicherung aus gesamtwirtschaftlichen Gründen. Die Gesetzgebung hat die dem öffentlichen Verkehr dienenden Verkehrsunternehmen stets als eine Angelegenheit von öffentlichem Interesse, insbesondere der Daseinsvorsorge, betrachtet, und der Staatsverwaltung für deren zufriedenstellendes Funktionieren besondere Verantwortung zugewiesen.

So ist als Ziel des Kraftfahriniengesetzes nicht die maximale, sondern die optimale Versorgung der Bevölkerung mit Kraftfahrinien zu bezeichnen.

Das Kraftfahriniengesetz 1952 wurde – von EU- und EWR-Anpassungen abgesehen – kaum novelliert. Durch die rasante Entwicklung des Kraftfahriniensverkehrs seit der Erlassung des Kraftfahriniengesetzes 1952 (so wurden im Jahre 1997 von 2 445 Kraftfahrinien rund 554 Millionen Fahrgäste bei einer Fahrleistung von 229 Millionen Kilometern befördert), die Schaffung von Verkehrsverbänden und nicht zuletzt die technische Entwicklung der Omnibusse war es erforderlich, den gesamten Aufbau des Gesetzes neu zu konzipieren.

Bewährte Bestimmungen des Kraftfahriniengesetzes 1952 wurden überarbeitet, ein Großteil der Normen der 1. Durchführungsverordnung zum Kraftfahriniengesetz 1952 (die fast ausschließlich Normen beinhaltete, die über den Regelungsinhalt einer Verordnung hinausgingen) aus Systemgründen in das Gesetz eingearbeitet und überdies, der Entwicklung auf dem Sektor des Kraftfahriniensverkehrs entsprechend, neue Bestimmungen in das Kraftfahriniengesetz aufgenommen.

Das Kraftfahriniengesetz ist im Kompetenztatbestand des Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG (Angelegenheiten des Gewerbes) versteinert, da unter diesem Kompetenztatbestand alle Vorschriften fallen, die nach dem Stand der Systematik der einfachrechtlichen Gesetzgebung am 1. Oktober 1925 als gewerberechtliche Vorschriften anzusehen sind (siehe dazu VfSlg 2670/1954 und 2918/1955). Dies jedoch, ohne den Personenbeförderungsgewerben gemäß GewO 1994 anzugehören, da diese gemäß § 2 Abs. 1 Z 15 auf den Betrieb von Kraftfahrinien nicht anzuwenden ist.

So wurde insbesondere

- das starre System des Schutzes bestehender Kraftfahrinien aufgebrochen:
 - Auflistung aller Unternehmenspflichten (§ 20),
 - Betriebspflichtenthebung nur mehr auf Dauer vorgesehen, die vorübergehende Betriebspflichtenthebung entfällt (§ 24 Abs. 1),
 - bevorzugte Wiedererteilung nur bei Eigenbetrieb durch den Konzessionsinhaber während zwei Drittel der Konzessionsdauer (§ 29 Abs. 1),
 - Verlängerung der Konzessionsdauer nur bei Eigenbetrieb durch den Konzessionsinhaber während der gesamten Konzessionsdauer (§ 30 Abs. 1),

2

2047 der Beilagen

- Entfall der Genehmigung der Regelbeförderungspreise sowie der Beförderungspreise in den Verkehrsverbänden (§ 31 Abs. 2 und 3),
- Entfall der Genehmigung der Fahrpläne durch die Aufsichtsbehörde (§ 36 Abs. 2),
- beeinflusst durch neue Verkehrssysteme die Flexibilität der Administration erhöht:
 - Kompetenz des Landeshauptmannes, außer für grenzüberschreitende und für nationale Zwei- und Mehrlandlinien,
 - Bestellung einzelner Kurse (§ 23 Abs. 1) und Bestellung der Bedienung von Strecken (§ 23 Abs. 2) bei Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften möglich,
 - die Verkehrsverbundorganisationen sind im Ermittlungsverfahren über Konzessionsansuchen zu hören (§ 5 Abs. 1),
 - sie übernehmen die Aufgabe der Fahrplanabstimmung (§ 36 Abs. 6) und können die Ausschreibung bestellter Kurse übernehmen (§ 23 Abs. 1 und 2),
 - in Verbänden und Gemeinschaftsverkehren können Auflagen sistiert (§ 16 Abs. 4) und die Kraftfahrlinien verschiedener Konzessionsinhaber gekoppelt und damit durchtarifert werden (§ 17 Abs. 3),
 - Ersatz und Nachfolgeverkehre von Schienenbahnen (§ 29 Abs. 2),
- mit dem Rufbus- und Anrufsammeltaxisystem wurden neue, bedarfsgerechte Systeme erstmalig auch gesetzlich konzipiert (§ 38).

Durch Entfall der Fahrplan- (§ 36) und Tarifgenehmigungen (§ 31) ist mit folgenden Einsparungen pro anno zu rechnen:

Entfall der Genehmigung von 1 872 Fahrplänen, á fünf Minuten	9 360 Minuten × 5,4 S in VwGR B	50 544 S
Entfall der mit dem Landeshauptmann abzuführenden Fahrplankonferenzen in jedem Bundesland (sieben volle Tage)	3 360 Minuten in VwGR B × 5,4 S und in VwGR A × 8,5 S	18 144 S 28 560 S
Entfall der Genehmigung von durchschnittlich 13 Tarifen (Verkehrsverbände und Regeltarif), á 45 Minuten	585 Minuten in VwGR B × 5,4 S	3 159 S
in Summe		100 407 S
Tatsächliche Reisegebühren für die Fahrplankonferenzen im Jahre 1998 (ohne Fahrtspesen)		17 784 S
Einsparungen insgesamt		118 191 S

Mit folgenden zusätzlichen Ausgaben ist zu rechnen:

Meldungen nach § 42 Abs. 2 (erfolgten bereits im Jahre 1997) Zusendung von Kopien der Unfallmeldungen: 40 Stück, á fünf Minuten	200 Minuten in VwGR B × 5,4 S	1 080 S
zu erwartende Meldungen (Kopienübersendungen) nach § 9 Abs. 3: Zehn Stück á fünf Minuten	50 Minuten in VwGR B × 5,4 S	270 S
zusätzliche Ausgaben insgesamt		1 350 S
Dies ergibt einen jährlichen Saldo von		116 841 S

Zu § 1:

Abs. 1 übernimmt im ersten Satz die Definition des Linienverkehrs gemäß Art. 2 Punkt 1.1 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen, ABl. Nr. L 74 vom 20. März 1992 (in der Folge kurz Verordnung 684/92 genannt), die sonst ausschließlich für den grenzüberschreitenden Linienverkehr mit Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder mit Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gilt, auch für den innerstaatlichen und den grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr mit Drittstaaten, da es anderenfalls – ohne sachliche Rechtfertigung – zwei unterschiedliche Definitionen gäbe.

Um darüber hinaus klarzustellen, daß diese Definition die in Art. 2 Punkt 1.2 der Verordnung 684/92 genannten Sonderformen des Linienverkehrs, die die Beförderung bestimmter Kategorien von Fahrgästen unter Ausschluß anderer Fahrgäste vorsehen, für den innerstaatlichen sowie für den grenzüberschreitenden

Kraftfahrlinienverkehr mit Nichtmitgliedstaaten der Europäischen Union oder mit Nichtvertragsparteien des Europäischen Wirtschaftsraumes nicht umfaßt, wurde im zweiten Satz – ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung – die Zugänglichkeit des Kraftfahrlinienverkehrs für jedermann normiert.

Der mit Verordnung (EG) Nr. 11/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 angefügte Absatz "Eine Anpassung der Beförderungsbedingungen eines solchen Verkehrsdienstes beeinträchtigt nicht seinen Charakter als Linienverkehr." wurde als entbehrlich angesehen und der Definition in § 1 nicht hinzugefügt, da eine Modifizierung des Betriebsprogrammes einer Kraftfahrlinie nie zu einer Änderung deren rechtlicher Qualität führen kann.

Die Definition des Personenkraftverkehrsunternehmers sowie des Unternehmens in Abs. 2 entspricht Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer, ABl. Nr. L 124, vom 23. Mai 1996 (in der Folge kurz Richtlinie 96/26/EG genannt). Der regelmäßige Einsatz von Kraftfahrzeugen, die dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen zu befördern, schließt im innerstaatlichen Verkehr im Ausnahmefall (beispielsweise in Schwachlastzeiten) den Einsatz von anderen Kraftfahrzeugen, wie etwa Personenkraftwagen, auf Grund besonderer Bewilligung gemäß § 39 Abs. 2 Z 4 dieses Gesetzes nicht aus.

Kriterien des Kraftfahrlinienverkehrs sind

- Regelmäßigkeit (Abs. 1 erster Satz),
- Entgeltlichkeit (Abs. 2 Z 1) und
- Öffentlichkeit.

Die Öffentlichkeit des Verkehrs ergibt sich aus der allgemeinen Zugänglichkeit (Abs. 1 letzter Satz) und der gleichzeitig bestehenden Beförderungspflicht (§ 20 Z 2).

Durch die neben den natürlichen und juristischen Personen in Abs. 2 Z 2 genannten Vereinigungen und Zusammenschlüsse von Personen ohne Rechtspersönlichkeit und mit oder ohne Erwerbzweck sind nunmehr auch die Personengesellschaften des Handelsrechtes und die eingetragenen Erwerbsgesellschaften vom Unternehmensbegriff umfaßt.

Abs. 3 ergänzt den Regelfall der Konzessionspflicht um die Genehmigungspflicht für den grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr mit Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder mit Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gemäß Art. 4 Abs. 4 der Verordnung 684/92. Die Berechtigung wird für die Einrichtung, die Linienführung und den Betrieb des Kraftfahrlinienverkehrs erteilt.

Die Konzession wird – wie die Genehmigung – auf Grund der Regelung des § 1 Abs. 1 (... in einer bestimmten Verkehrsverbindung ...) nur für bestimmte Strecken erteilt. Flächenkonzessionen können daher nicht erteilt werden.

Aus der jeweiligen Bezeichnung der Berechtigung ist weiters klar ersichtlich, ob sie als Genehmigung für den grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr mit Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder mit Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes oder als Konzession für den innerstaatlichen oder internationalen Kraftfahrlinienverkehr mit Nichtvertragsparteien erteilt wurde. Dies ist auch aus verfahrensrechtlichen Gründen notwendig: während Konzessionen ausschließlich gemäß Kraftfahrlineiengesetz erteilt werden, gelten im Verfahren für die Erteilung von Genehmigungen primär die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 und die Verordnung (EWG) Nr. 2121/98 der Kommission vom 2. Oktober 1998 mit Durchführungsvorschriften zu den Verordnungen (EWG) Nr. 684/92 und (EG) Nr. 12/98 des Rates hinsichtlich der Beförderungsdokumente für den Personenverkehr, ABl. Nr. L 187 vom 7. Juli 1992 und ABl. Nr. L 268 vom 3. Oktober 1998 (in der Folge kurz Verordnung 2121/98 genannte). Hingegen betreffen die in § 7 Abs. 1 Z 1 und §§ 9 bis 11 normierten Vorschriften über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers beide Formen der Berechtigung in gleicher Weise.

Für die Beförderung des Gepäcks der Fahrgäste durch den Personenkraftverkehrsunternehmer ist keine gesonderte Genehmigung erforderlich. Gleichzeitig wird die in der Praxis schon bisher übliche unentgeltliche Beförderung des Handgepäcks normiert. Auf Grund der Erfahrung, daß die Beförderung von Gegenständen des täglichen Bedarfs überaus selten nachgefragt wird und diese Beförderung überdies mit zunehmender Gemeindebevölkerung praktisch (wegen der dadurch auftretenden Verzögerungen) auch

betrieblich kaum mehr durchführbar ist, wurde die Verpflichtung zur Beförderung von Gegenständen des täglichen Bedarfs auf Gemeinden bis zu 5 000 Einwohner beschränkt.

Zu § 2:

Abs. 1 normiert die Antragspflicht für die Erteilung von Berechtigungen.

Abs. 2 regelt – adaptiert und insbesondere um die Ziffern 5 und 6 erweitert – den bisher in der 1. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliniengesetz 1952 angeführten Inhalt des Konzessionsan-suchens.

Abs. 3 regelt Befreiungen vom Nachweis einzelner Erfordernisse.

Der Inhalt des Antrages auf Erteilung einer Genehmigung ist in Art. 6 der Verordnung 684/92 sowie in Art. 7 der Verordnung 2121/98 samt Anhang III geregelt.

Zu § 3:

§ 3 regelt die Behördenzuständigkeit. Die prinzipielle Zuständigkeit des Landeshauptmannes zur Erteilung von Konzessionen und dessen ausschließliche Kompetenz zur Feststellung der Straßeneignung und zur Festsetzung, Verlegung und Auflassung der Haltestellen wurde beibehalten.

Die Kompetenz des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr wurde auf die Erteilung von Konzessionen für grenzüberschreitende Linien (einschließlich Transitverkehr) sowie für nationale Zwei- und Mehrlandlinien eingeschränkt. Somit fallen nunmehr sowohl Kraftfahrlinien, die vom Bund oder einem Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs betrieben werden, in die Kompetenz des Landeshauptmanns.

Als Transitverkehr wird jener Kraftfahrlinienverkehr bezeichnet, der im Hoheitsgebiet eines Staates beginnt, das Hoheitsgebiet zumindest eines anderen Staates ohne Unterwegsbedienung durchfährt und im Hoheitsgebiet eines weiteren Staates endet.

Zu § 4:

Die Normen des § 4 Abs. 1 bis 3 beziehen sich nur auf grenzüberschreitende Kraftfahrlinien mit Nichtmitgliedstaaten der Europäischen Union sowie Nichtvertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, da die grenzüberschreitenden Kraftfahrlinien zwischen Österreich und den Vertragsstaaten in den Verordnungen 684/92 und 2121/98 geregelt sind.

Grenzüberschreitende Kraftfahrlinien zwischen zwei der Europäischen Union oder dem Europäischen Wirtschaftsraum angehörenden Staaten, bei denen ein Drittland transitiert wird, unterliegen der Verordnung 684/92, auch wenn die im transitierten Drittland geltenden Rechtsvorschriften berücksichtigt werden müssen.

Besteht während der Durchfahrt durch ein Drittland aber Aus- und Zusteigemöglichkeit, so handelt es sich gemäß Art. 1 Abs. 2 der Verordnung 684/92 sowohl um eine innergemeinschaftliche Kraftfahrlinie, da sich Abfahrts- und Zielort in Mitglied-/Vertragsstaaten befinden, als auch um eine Kraftfahrlinie von einem Mitglied-/Vertragsstaat in ein Drittland und umgekehrt. Es finden daher diesfalls für die innergemeinschaftliche Bedienung der Kraftfahrlinie die Normen der Verordnung 684/92 Anwendung. Weiters gelten – bis zum Abschluß eines entsprechenden Abkommens zwischen der Europäischen Union und dem betreffenden Drittland – für die Bedienung von Fahrgästen zwischen Mitglied-/Vertragsstaaten und Drittländern die jeweiligen bilateralen Vereinbarungen.

Der Umstand, daß in den Vereinbarungen grundsätzlich nur die grenzüberschreitende Beförderung von Fahrgästen vorzusehen ist (Abs. 2) schließt nicht aus, daß unter Genehmigungsvorbehalt auch die nationale Zwischenbedienung von Fahrgästen vorgesehen werden kann.

Da die grenzüberschreitenden Kraftfahrlinien meist reziprok betrieben werden, verhindert der wechselseitige Entfall nationaler Gebühren und Abgaben für die Erteilung von Berechtigungen und mit diesen in Zusammenhang stehenden Bewilligungen nach Abs. 3 Z 3 sowohl gebührenrechtliche Retorsionsmaßnahmen als auch diesbezügliche Bilanzverlängerung und unnötigen Verwaltungsaufwand.

Zu § 5:

Die bisherige Textierung des § 5 regelt das Recht auf Anhörung vor der Berechtigungserteilung. Um auch sprachlich klarzustellen, daß im Fall der Abweisung dieselbe Anhörung zu erfolgen hat, wurde die Wortfolge “vor der Entscheidung über die Erteilung einer Berechtigung” gewählt.

In die Aufzählung der im Ermittlungsverfahren zu hörenden Stellen wurden die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften, die gemäß § 17 ÖPNRVG 1999 in Form einer Gesellschaft des Handelsrechtes

einzurichten sind, neu aufgenommen. Sie sind zu befragen, sofern die beantragte Kraftfahrline in ihrem Verbundraum betrieben werden soll und es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrline handelt, die im Verbundraum keine Haltestelle vorsieht. Weiters sollen bei grenzüberschreitenden Kraftfahrlinien und bei Kraftfahrlinien, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken, die jeweiligen Bundesorganisationen der Kammern gehört werden, da die Interessenslage diesfalls über das einzelne Bundesland hinausgeht.

Die Frist zur Abgabe der Stellungnahme im EU-Genehmigungsverfahren mußte mit 30 Tagen allein beschränkt werden, da gemäß Art. 7 Abs. 2 der Verordnung 684/92 in der Fassung 11/98 die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, um deren Zustimmung ersucht wurde, der Genehmigungsbehörde ihre Entscheidung binnen zwei Monaten mitzuteilen haben, und die Genehmigungsbehörde gemäß Art. 7 Abs. 3 der genannten Verordnung binnen vier Monaten nach Eingang des Antrages zu entscheiden hat. Die sechsmonatige Frist des § 73 Abs. 1 AVG wie auch die in Abs. 4 dieses Entwurfes für Konzessionsverfahren genannte Höchstfrist von 60 Tagen kann daher nicht zur Anwendung gelangen.

Zu § 6:

§ 6 normiert die Anwendung der Verfahrensbestimmungen des § 5 auch für die Änderung und die Erneuerung der Berechtigungen sowie für das Verfahren über Anträge auf das Koppeln von Kraftfahrlinien. Gleichzeitig wird bei Änderungen die Pflicht zur Befragung der betroffenen Gemeinden auf die betroffene Gemeinde eingeschränkt.

Zu § 7:

Die subjektiven Konzessionsvoraussetzungen der Zuverlässigkeit, fachlichen Eignung und finanziellen Leistungsfähigkeit sah schon § 4 Abs. 1 Z 1 des KfVG 1952 vor. Die Bestimmungen wurden entsprechend der Vorschrift des Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 96/26/EG auf Genehmigungen erweitert.

Unter Zuverlässigkeit ist eine entsprechende ethische Einstellung des Berechtigungswerbers zu verstehen, die es rechtfertigt, ihm die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrline zu erteilen. Die Beurteilung der Zuverlässigkeit eines Berechtigungswerbers bedarf daher einer ausreichenden Befassung mit der Persönlichkeit des Überprüften.

Kraftfahrlineunternehmen aus der Europäischen Union oder aus dem Europäischen Wirtschaftsraum sind gemäß Z 2 den österreichischen gleichgestellt, sofern sie auch einen Sitz oder wenigstens eine ständige geschäftliche Niederlassung in Österreich haben.

Zur Gewährleistung einer zweckmäßigen und wirtschaftlichen Befriedigung des für eine Linie in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses nach Abs. 1 Z 3 darf keine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben im Sinne Z 4 lit. b in Kauf genommen werden.

Ein Kraftfahrlineunternehmer ist zur Duldung der Konkurrenzierung seines Betriebes durch andere Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs verpflichtet. Er kann sich daher der Neuerteilung oder Erweiterung einer Kraftfahrlinekonzession nicht erfolgreich mit dem Argument zur Wehr setzen, daß auf Grund der angestrebten neuen oder erweiterten Konzession dieselbe Strecke befahren werden soll, auf deren linienmäßige Befahrung ihm ein Recht bereits zuerkannt worden ist; dies selbst dann nicht, wenn einzelne Kurse einander zeitlich konkurrenzieren.

Werden jedoch von konkurrenzieren Verkehrsunternehmen (Eisenbahn- und Kraftfahrlineunternehmen) entscheidungsrelevante Einwendungen (vgl. Erläuterungen zu § 14 Abs. 3) erhoben, führt dies zur Abweisung des Ansuchens, sofern die Gefährdung nicht durch die Vorschreibung von Auflagen (§ 16) zum Schutz der Erfüllung der Verkehrsaufgaben der konkurrenzieren Verkehrsunternehmen verhindert oder minimiert werden kann.

Der Ausschließungsgrund des Abs. 1 Z 4 lit. c liegt erst dann vor, wenn das Ermittlungsverfahren ergeben hat, daß der beantragte Kraftfahrlineverkehr einer dem öffentlichen Interesse mehr entsprechenden Ausgestaltung durch einen der betroffenen Verkehrsunternehmer, dem eine Konzession bereits rechtskräftig erteilt wurde, vorgriffe und einer dieser Verkehrsunternehmer innerhalb angemessener Frist die von der Behörde als Verbesserung notwendigen Umfanges beurteilte Änderung der Verkehrsbedienung vorgenommen hat. Zur Abwehr dieses Ausschließungsgrundes kommt die Vorschreibung von Auflagen nicht in Betracht.

Unter einer "notwendigen Verbesserung der Verkehrsbedienung" ist nur die zusätzliche Bedienung einer bereits konzessionierten Kraftfahrline (etwa durch Ausgestaltung des Fahrplanes) nicht aber die Erteilung einer neuen Konzession zu verstehen.

Ist zum Zeitpunkt der Erlassung des Bescheides eine Verbesserung der Verkehrsbedienung durch einen anderen Verkehrsunternehmer – wenn auch ohne Aufforderung durch die Behörde – bereits vorgenommen worden und entspricht diese Ausgestaltung des Verkehrs dem öffentlichen Bedürfnis in gleicher Weise wie die Ausgestaltung des Verkehrs in der vom Konzessionswerber geplanten Art, so steht der Erteilung der Konzession der Ausschließungsgrund des Abs. 1 Z 4 lit. c entgegen.

Im Verfahren zur Verleihung einer Kraftfahrlinienkonzession kommt jenen Kraftfahrlinienunternehmen, in deren Verkehrsbereich die neue Kraftfahrlinie nur teilweise fällt, ein Mitspracherecht nur hinsichtlich der ihren Verkehrsbereich erfassenden Teilstrecke zu.

Für Genehmigungen gelten anstelle der gemäß Abs. 2 nicht anzuwendenden Voraussetzungen und Ausschließungsgründe des Abs. 1 jene des Art. 7 der Verordnung 684/92.

Zu § 8:

Die Bestimmungen des § 8 entsprechen der Regelung des Art. 6 Abs. 1 zweiter und dritter Unterabsatz sowie des Art. 6 Abs. 2 der Richtlinie 96/26/EG in der Fassung 98/76/EG. Auf Grund dieser Bestimmung war auch die Verpflichtung des Nachweises der Zuverlässigkeit der fachlichen Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit durch den Berechtigungsinhaber alle fünf Jahre vorzusehen, um der Aufsichtsbehörde die Möglichkeit zu eröffnen, die ihr vorgeschriebene Prüfung vornehmen zu können.

Zu § 9:

Die Bestimmungen des § 9 entsprechen im wesentlichen der Regelung des Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie 96/26/EG in der Fassung 98/76/EG. Die Konkurseröffnung bewirkt gemäß Art. 8 Abs. 2 leg. cit. nun nicht mehr den Mangel der Zuverlässigkeit und wurde daher weggelassen. Die Konkurseröffnung ist im übrigen bei der finanziellen Leistungsfähigkeit mitzubersichtigen.

Die Meldevorschrift des Abs. 3 wurde auf Verwaltungsbehörden beschränkt und die Gerichte hievon ausgeschlossen, da letztere nicht über die Existenz einer Berechtigung informiert sein können.

Zu § 10:

Die Bestimmungen des Abs. 1 und 4 entsprechen der Regelung des Art. 3 Abs. 4 der Richtlinie 96/26/EG in der Fassung 98/76/EG.

Abs. 2 nimmt Berechtigungsinhaber sowie Betriebsleiter des Kraftfahrlinienverkehrs und gewerberechtliche Geschäftsführer des Ausflugswagen-(Stadtrundfahrten-)Gewerbes und des mit Omnibussen betriebenen Mietwagengewerbes vom Nachweis der fachlichen Eignung aus. Dies deshalb, weil der Nachweis diesfalls bereits erbracht worden sein muß und nur durch Tod oder Geschäftsunfähigkeit wegfallen kann.

Die Bestimmungen des Abs. 3 regeln die Zusammensetzung und Bestellung der Prüfungskommission.

Abs. 5 entspricht der Regelung des Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie 96/26/EG. Der Betriebsleiter ist vom Betriebsführer nach § 22 Abs. 2 und vom Leiter des Betriebsdienstes nach § 41 zu unterscheiden.

Zu § 11:

Die Regelung der finanziellen Leistungsfähigkeit entspricht Art. 3 Abs. 3 lit. a der Richtlinie 96/26/EG.

Zu § 12:

Diese überaus liberale Regelung für Konzessionswerber aus Drittstaaten wurde aus dem KfIG 1952 übernommen. Sie entspricht inhaltlich der Gleichstellung der Unternehmen aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder aus Vertragsparteien des Europäischen Wirtschaftsraumes, ist jedoch an den Nachweis der formellen Reziprozität gebunden. Sie kam und kommt in der Praxis bei grenzüberschreitenden Kraftfahrlinien für die ausländischen Rezipropartner der österreichischen Konzessionsinhaber regelmäßig zur Anwendung.

Zu § 13:

Die Feststellung der Straßeneignung ist, unabhängig davon, wer Träger der Straßenbaulast ist, für alle Arten von Straßen vom Landeshauptmann zu treffen, doch wird die Straßeneignung von Bundesautobahnen, Bundesschnellstraßen und Bundesstraßen B für den Kraftfahrlinienverkehr als gegeben angenommen.

Liegt die Straßeneignung nicht vor, stellt dies gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a einen Berechtigungsausschließungsgrund dar. Ob die Straßeneignung gegeben ist, wird aber nur punktuell anlässlich eines Antrages auf Erteilung einer Berechtigung oder eines Antrages auf Erneuerung der Genehmigung, Konzessionswiedererteilung oder Verlängerung der Konzessionsdauer geprüft.

2047 der Beilagen

7

Durch laufende Straßenbauarbeiten wird zwar regelmäßig eine Verbesserung des Bauzustandes und – damit einhergehend – der Verkehrssicherheit der Straßen eintreten; in der Praxis jedoch werfen nachträglich vorgenommene Straßenumbauten und Straßenrückbauten wie Querschwellen und (Kreuzungs-)Aufdoppelungen, die von Straßenbaulasträgern auf Streckenabschnitten bestehender Kraftfahrlinien vorgenommen werden, Probleme auf.

Derartige straßenbauliche Maßnahmen erhöhen die Attraktivität des Kraftfahrlinienverkehrs sicher nicht. Der Berechtigungsinhaber, der durch eine solche Maßnahme die Sicherheit oder Bequemlichkeit seiner Fahrgäste beeinträchtigt oder vermindert glaubt, kann jederzeit eine geänderte Streckenführung beantragen. Zweifelt er jedoch – insbesondere nach Vornahme von Straßenrückbauten – am weiteren Vorliegen der Straßeneignung, so hat er den Landeshauptmann hievon zu verständigen, damit dieser unverzüglich prüfen kann, ob die Straßeneignung weiterhin gegeben ist.

Stellt der Landeshauptmann fest, daß die Straßeneignung nicht mehr gegeben ist, so führt dies zur amtswegigen Feststellung, daß die Kraftfahrlinie über die betreffende Teilstrecke nicht mehr geführt werden darf. Dies wird regelmäßig einen entsprechenden Antrag auf Betriebspflichtenthebung oder auf eine andere Streckenführung nach sich ziehen. Ergibt im letzteren Fall das Ermittlungsverfahren, daß die neue Straße für den Kraftfahrlinienverkehr auch nicht geeignet ist, und existieren keine weiteren Alternativstrecken, führt dies zur vorübergehenden Verkürzung oder – sofern sich das Straßenteilstück nicht an einem Streckenende befindet – möglicherweise zur Zweiteilung der Kraftfahrlinie.

Aufschlußreich erscheint in diesem Zusammenhang die Tatsache, daß der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Bodenschwellen und Aufpflasterungen auf Bundesstraßen generell verboten hat (Erlaß vom 20. Oktober 1989, Z 820.000/13-VI/2-89) und der Landeshauptmann von Tirol die Neuerrichtung derartiger Fahrbahnerhöhungen (Aufdoppelungen) auf Landesstraßen verboten hat, sofern auf diesen ein Kraftfahrlinienverkehr abgewickelt wird (Erlaß vom 28. Dezember 1994, Z VIb4-0.131/367-94).

Zu § 14:

Die Textierung der Abs. 1 bis 3 entspricht der langjährigen und auch in Rechtssatzform normierten Spruchpraxis des Verwaltungsgerichtshofes [vgl. insbesondere Erkenntnis vom 1. Dezember 1965, Z 1220/65; vom 15. Dezember 1965, Z 1308/65; vom 19. Dezember 1984, Z 84/03/0183 (Slg. 11.627/A); vom 10. September 1986, Z 86/03/0012; vom 11. März 1987, Zn. 86/03/0150, 0151, 0152; vom 17. Juni 1986, Zn. 86/03/0045, 0046, sowie vom 16. Dezember 1987, Z 87/03/0191].

Der Verwaltungsgerichtshof stellt in seiner diesbezüglichen Rechtsprechung immer wieder klar, daß ein konkurrenziertes Unternehmen des öffentlichen Verkehrs einen Rechtsanspruch darauf hat, durch die Neuverleihung oder Erweiterung einer Konzession in der Führung seiner bestehenden Linie nicht einschneidend beeinträchtigt zu werden,

- sodaß es hiedurch einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmefall erleidet (ua. Erkenntnis vom 1. Dezember 1965, Z 1220/65), und
- es diese Gefährdung durch relevante Fahrgast- und Einnahmedaten zu belegen hat (ua. Erkenntnis vom 11. März 1987, Z 86/03/0150, 0151, 0152) und
- diese Gefährdung in dem vom Verwaltungsgerichtshof immer wieder definierten Verkehrsbereich einer Linie Platz greift (ua. Erkenntnis vom 10. September 1986, Z 86/03/0012).

Die Textierung des Abs. 4 entspricht ebenfalls der langjährigen und auch in Rechtssatzform normierten Spruchpraxis des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. insbesondere Erkenntnis vom 8. Mai 1958, Z 2683/55).

Zu § 15:

Bei vorübergehender Befahrung einer anderen Strecke infolge von Straßenbauarbeiten ist grundsätzlich eine kurzfristige Konzession nicht erforderlich. Ist eine Umleitung jedoch nicht möglich, so muß der Verkehr vorübergehend eingestellt werden.

Dem Wunsch der Mehrheit der Bundesländer entsprechend wurde die Konzessionsdauer von 15 Jahren auf zehn Jahre – der Zeitraum für die Abschreibung von Omnibussen – reduziert.

Die Genehmigungsdauer für grenzüberschreitende Kraftfahrlinien in die Europäische Union oder in den Europäischen Wirtschaftsraum regelt Art. 5 Abs. 2 der Verordnung 684/92. Sie entspricht auch der regelmäßigen Genehmigungsdauer der grenzüberschreitenden Kraftfahrlinien mit Nichtmitgliedstaaten bzw. Nichtvertragsstaaten.

Zu § 16:

Im Berechtigungsbescheid können dem Berechtigungsinhaber aus öffentlichen Rücksichten Auflagen vorgeschrieben werden. Sie weisen das Kraftfahrlinienaufsichtsverhältnis als mehrseitiges Rechtsverhältnis aus. Auflagen sind pflichtenbegründende Nebenbestimmungen in einem Bescheid, mit dem der Inhaber des Rechts zu einem bestimmten, im Wege der Vollstreckung erzwingbaren, Tun, Dulden oder Unterlassen verpflichtet wird.

Um aus dem aus öffentlichen Rücksichten gebotenen Erfordernis der Vorschreibung von Auflagen keine Verpflichtung des öffentlichen Dienstes (Verordnung EWG 1893/91, in der Fassung der Verordnung EWG 1191/96) zu konstruieren, wurde die Mitteilungspflicht der Aufsichtsbehörde im Zuge der Aufforderung zur Stellungnahme zum Ergebnis des Ermittlungsverfahrens (§ 45 Abs. 3 AVG) vorgeschrieben.

Zum Unterschied von der Bedingung, die den Bestand einer Berechtigung vom ungewissen Eintritt eines künftigen Ereignisses – sei es aufschiebend, sei es auflösend – abhängig macht, sind Auflagen immer vom Konzessionsinhaber allein erfüllbar.

Die Kraftfahrlinienberechtigung ist ein bedingungsfeindlicher Akt:

- Die Beisetzung einer Resolutivbedingung ist nicht gestattet, da die §§ 18 und 26 jene Bedingungen taxativ aufzählen, unter welchen die Berechtigung widerrufen werden kann. Dies läßt für weitere durch das Verwaltungsorgan gesetzte Bedingungen keinen Raum.
- Die Beisetzung einer Suspensivbedingung scheint auf den ersten Blick möglich. Etwa die Bedingung der Erwirkung der Befahrungsrechte für eine Privatstraße (mit beschränkt öffentlichem Verkehr), die sich sonst für den Kraftfahrlinienverkehr eignet, oder die Bedingung der Erwirkung einer Ausnahmegenehmigung für (unter dem Gesamtgewicht des eingesetzten Omnibusses) gewichtsbeschränkte Straßen oder Brücken. Im Zusammenhang mit § 37 AVG, der als Zweck des Ermittlungsverfahrens unter anderem die Feststellung des für die Erledigung einer Verwaltungssache maßgebenden Sachverhaltes fordert, sowie im Zusammenhang mit § 19 Abs. 1 Z 2 KfLG, wonach der Konzessionsbescheid die jeden Zweifel ausschließende Bezeichnung der zu befahrenden Strecke zu enthalten hat, ist allein schon aus Gründen der Rechtssicherheit eine Erwirkung der Befahrungsrechte oder die Erteilung der Ausnahmegenehmigung vor Erlassung des Bescheides jedenfalls abzuwarten. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, daß die Ausnahmegenehmigung für gewichtsbeschränkte Straßen oder Brücken meist nur auf zwei Jahre erteilt wird, und daher während der Dauer der Berechtigung laufend erneut angesprochen und der Aufsichtsbehörde nachgewiesen werden muß.

Im Interesse existenter Verkehrsunternehmer verfügte Auflagen (wie die in Abs. 2 Z 5 und 6 sowie 8 beispielsweise angeführten) begründen ein subjektives Recht des Inhabers der bereits bestehenden Kraftfahrlinienberechtigung.

Sowohl das Zwischenbedienungsverbot als nunmehr auch das Halteverbot schließen die Endpunkte mit ein. Dies deshalb, weil die bisherige Regelungen des Ausschlusses der Endpunkte beim Halteverbot und des Einschlusses der Endpunkte beim Bedienungsverbot kaum verständlich war.

Das Kraftfahrlinienrecht kennt – anders als die Gewerbeordnung – keine selbständige Ermächtigung zur nachträglichen Bescheidänderung. Hievon sind in der Praxis zwei Fälle ausgenommen:

- Endet eine Berechtigung, deren Bestand Ursache für die Vorschreibung von Auflagen in einer anderen Berechtigung war, so kann die Aufsichtsbehörde diese Auflagen auch ohne Antrag des Inhabers der bestehenden Berechtigung unter Anwendung von § 56 AVG von Amts wegen beheben.
- Stellt sich nach Betriebsaufnahme einer Kraftfahrlinie heraus, daß sich eine Straße oder ein Straßenteilstück aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen des Bauzustandes nicht mehr für den Kraftfahrlinienverkehr eignet, so hat die Aufsichtsbehörde den Berechtigungsinhaber – sofern dieser nicht bereits im Wissen um diese Tatsache einen Antrag auf Enthebung von der Betriebspflicht gestellt hat – darauf aufmerksam zu machen und jedenfalls (unter Anwendung von § 56 AVG) mit Bescheid von Amts wegen festzustellen, daß die Kraftfahrlinie dort bis zur Wiederherstellung der Straßeneignung nicht betrieben werden darf (vgl. diesbezüglich die Erläuterungen zu § 13 vorletzter Absatz).

Abs. 3 normiert, daß für den Fall gleichzeitiger Ansuchen um die Erteilung von Kraftfahrlinienkonzessionen mit im wesentlich gleichartiger Streckenführung und positivem Ergebnis der Ermittlungsverfahren die Konzessionen mit der Vorschreibung erteilt werden können, die Kraftfahrlinie im Gemeinschaftsverkehr zu betreiben. Dies soll die Einrichtung zweier gleichartiger Kraftfahrlinien verhindern, die weder für die Fahrgäste noch für die Unternehmer ausreichenden Nutzen stiften können. Diese Maßnahme ist deshalb vorzusehen, da die Aufsichtsbehörde seit der Aufhebung der Bedarfsfrage durch den Verfassungsgerichtshof keinerlei Möglichkeit der Auswahl zwischen gleichartigen Ansuchen mehr zukommt.

Die Vorschrift des Abs. 4 betrifft nur den innerösterreichischen Verkehr, sohin nur Konzessionen.

Zu § 17:

Eine Kraftfahrlinie hat definitionsgemäß (§ 1) die regelmäßige Personenbeförderung in einer bestimmten Verkehrsverbindung, der Gesamtstrecke, herzustellen. Sie ist daher prinzipiell zur Gänze zu befahren. Bei Auftreten einer Nachfrage nach verstärkter Bedienung bestimmter Teilstrecken oder nach Führung von Schnellkursen, die nicht alle Haltestellen entlang der konzessionierten Strecke bedienen, hat der Kraftfahrlinienunternehmer dieses Verkehrsbedürfnis zu befriedigen. Dies soll jedoch nicht dazu führen, daß die angebotenen Kurse ausschließlich aus Teilstreckenkursen oder Schnellkursen bestehen. Der Kraftfahrlinienunternehmer hat daher auch regelmäßig Kurse über die Gesamtstrecke zu führen, die alle Haltestellen bedienen.

Die durchlaufende Befahrung mehrerer Kraftfahrlinien desselben Konzessionsinhabers bietet dem Fahrgast die Möglichkeit einer durchgehenden umsteigefreien Beförderung auf stärker nachgefragten Strecken oder Kursen mit dem gleichzeitigen Vorteil, statt des Fahrpreises für die auf mehreren Kraftfahrlinien gefahrenen Streckenteile einen durchgehenden Fahrpreis zu bezahlen. Dieser ist durch Degression des Kilometersatzes des Regelbeförderungspreises billiger als die Summe der beiden gesonderten Fahrpreise.

Aus diesem Grund handelt es sich bei der Genehmigung einer durchlaufenden Befahrung mehrerer Kraftfahrlinien eines Konzessionsinhabers (Koppelungsgenehmigung) um die Änderung einer bestehenden Kraftfahrlinienkonzession im Sinne einer inhaltlichen Erweiterung, die ebenso wie jede andere Konzessionsänderung denselben Grundsätzen unterliegt, die das Kraftfahrliniengesetz für die Erteilung einer Konzession aufstellt.

Um eine mögliche Verletzung wirtschaftlicher Interessen bestehender Verkehrsträger auszuschließen, schreibt Abs. 2 den Genehmigungsvorbehalt für das Koppeln von Kraftfahrlinien vor. Zur Attraktivierung von Gemeinschaftsverkehren und Verkehrsverbänden sieht Abs. 3 die – sonst nicht gegebene – Möglichkeit des Koppelns von Kraftfahrlinien und Kraftfahrlinienteilen verschiedener Konzessionsinhaber auf Dauer dieser Kooperation vor.

Zu § 18:

Da die Betriebspflicht zu den wesentlichen Pflichten des öffentlichen Verkehrs zählt (vgl. § 20 Z 1), kann eine Verschiebung des Beginns der Betriebspflicht aus öffentlichem Interesse nicht der Disposition des Konzessionsinhabers unterstellt werden und unterliegt deshalb dem Genehmigungsvorbehalt.

Zu § 19:

Die Konzession wird dem Unternehmer höchstpersönlich (§ 1 Abs. 2 Z 2) und für den Betrieb einer Kraftfahrlinie auf einer bestimmten Strecke während der Konzessionsdauer erteilt.

Anders als nach dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 ist die Anzahl und Art der Fahrzeuge im Konzessionsbescheid nicht anzugeben; die Anzahl der Fahrzeuge ergibt sich für den Kraftfahrlinienverkehr aus dem Fahrplan (Zahl der täglichen Kurse, Länge der Fahrtstrecke, Fahrtdauer).

Nach Eintritt der Rechtskraft des Konzessionsbescheides ist auch für den Fall, daß ein vorläufiger Bescheid unter Anwendung von § 57 AVG auf die Dauer des Ermittlungsverfahrens über ein zu spät eingebrachtes Ansuchen um Wiedererteilung der Konzession erlassen wurde, eine entsprechende Konzessionsurkunde auszustellen.

Bei Änderung einer Konzession sind nach Eintritt der Rechtskraft des die Konzessionsrechte ändernden Bescheides entweder neue Konzessionsurkunden in der erforderlichen Anzahl auszustellen oder – bei Änderungen geringeren Umfanges – die bereits ausgestellten Urkunden einzuberufen und amtlich zu ergänzen oder zu berichtigen.

Durch die Regelung des Abs. 3 soll der Mißbrauch von Urkunden verhindert werden, sobald das Konzessionsrecht, das sie beurkunden sollen, nicht mehr existiert.

Zu § 20:

Die Betriebspflicht nach Z 1 ergibt zusammen mit der allgemeinen Zugänglichkeit das Kriterium der Öffentlichkeit des Kraftfahrlinienverkehrs.

Die Betriebspflicht im Rahmen des Fahrplanangebotes beginnt spätestens mit Ablauf der von der Aufsichtsbehörde gemäß § 18 gesetzten Frist.

10

2047 der Beilagen

Nach § 17 ist eine Kraftfahrlinie grundsätzlich vom Anfangs- bis zum Endpunkt der konzessionierten Strecke zu betreiben, weshalb die durchlaufende Befahrung mehrerer Kraftfahrlinien oder von Teilen verschiedener Kraftfahrlinien (Koppeln von Kraftfahrlinien) mit Genehmigungsvorbehalt ausgestattet ist.

§ 24 sieht vor, den Konzessionsinhaber über Antrag dauernd für den ganzen Betrieb oder einen Teil desselben zu entheben, wenn ihm die Weiterführung des Betriebes nicht mehr zugemutet werden kann, oder wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht. Mit der Enthebung von der Betriebspflicht erlischt auch die Konzession für den betroffenen Streckenteil.

Z 2 regelt den Kontrahierungszwang. Er stellt auf die für den regelmäßigen Betrieb ausreichenden Beförderungsmittel ab und schließt höhere Gewalt aus. Die Betriebspflicht umfaßt neben der Pflicht zur Beförderung von Personen auch die Pflicht zur Beförderung der in § 1 Abs. 4 genannten Gegenstände.

§ 10 der Verordnung des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 26. Juni 1957, BGBl. Nr. 199, über die Beförderung von Personen, die mit übertragbaren Krankheiten behaftet oder solchen Krankheiten verdächtig sind, schließt Fahrgäste, die von einer in den §§ 1 und 2 genannten Krankheiten befallen oder solcher Krankheiten verdächtig sind, von der Beförderungspflicht aus.

Das Kraftfahrlinienrecht kennt weder eine Baugenehmigung wie etwa §§ 32 ff Eisenbahngesetz 1957 noch eine gewerberechtliche Genehmigung von Betriebsanlagen wie §§ 74 ff der Gewerbeordnung 1994.

Muster eines gemäß Z 6 mitzuführenden Tarifdreieckes: die Zahlen stellen die Fahrpreise, die Buchstaben die Haltestellen dar:

A
12 B
16 12 C
18 18 16 D
24 18 16 12 E
26 24 18 16 12 F

Beispiele: Fahrpreis von A nach F: 26 S.
Fahrpreis von E nach B: 18 S.

(In gleicher Weise können auch Kilometerdreiecke erstellt werden.)

Zu § 21:

Das Kraftfahrliniengesetz gesteht volle Parteienstellung nur bei Vorliegen eines Rechtsanspruches oder eines rechtlichen Interesses (sonst lediglich die Stellung von Beteiligten) zu:

1. Im Konzessionserteilungsverfahren dem Konzessionswerber (Z 1) sowie den im Ermittlungsverfahren befragten Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und den Kraftfahrlinienunternehmen (Z 2) unter der Voraussetzung, daß
 - die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise in den Verkehrsbereich ihrer öffentlichen Verkehre fällt (§ 5 lit. a),
 - sie im Ermittlungsverfahren Einwendungen nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b oder c erhoben haben und
 - die Entscheidung der Aufsichtsbehörde der fristgerechten Stellungnahme nicht entspricht.
2. Dem Konzessionsinhaber bei Entscheidungen über Ansuchen auf Koppeln von Kraftfahrlinien (§ 17 Abs. 2) und auf Übertragung der Führung des Betriebs einer Kraftfahrlinie oder auf ständige Durchführung von Auftragsfahrten (§ 22 Abs. 2 und 3) sowie auf Genehmigung Besonderer Beförderungspreise und Besonderer Beförderungsbedingungen (§§ 31 Abs. 6 und 32).
3. Im Verfahren zum Widerruf einer Konzession wegen
 - Wegfalls der Voraussetzung der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung oder der finanziellen Leistungsfähigkeit (§ 8),
 - schuldhafter Nichtaufnahme des Betriebes bis zum Ablauf der im Berechtigungsbescheid hiefür festgesetzten Frist (§ 18) oder
 - wiederholten Zuwiderhandelns gegen die Pflichten des Berechtigungsinhabers trotz mindestens zweimaliger schriftlicher Verwarnung durch die Aufsichtsbehörde (§ 25)
 dem bisherigen Konzessionsinhaber.

In den anderen Fällen des im Gesetz normierten Genehmigungsvorbehaltes wie

- der Bestellung der Betriebsleiter nach § 10 Abs. 5,
- der Enthebung von der Betriebspflicht nach § 24 und
- der Festsetzung, der Verlegung oder der Auflassung von Haltestellen nach § 33,

– der Bestellung des Leiters des Betriebsdienstes nach § 41 Abs. 4 steht kein Berufungsrecht offen.

Zu § 22:

Aus der Bindung der Konzessions- und Genehmigungspflicht des Kraftfahrlinienverkehrs an den Personenkraftverkehrsunternehmer in § 1 geht klar hervor, daß der Berechtigungsinhaber und der Betreiber der Kraftfahrlinie im Regelfall ident sein sollen. Diesbezügliche Ausnahmen regelt § 22. Konzessionsholdings, die den Betrieb der Kraftfahrlinie vom billigsten Betriebsführer oder Auftragnehmer vornehmen lassen, sind nicht vorgesehen. Dem trägt auch § 29 Abs. 1 Rechnung, wonach der Konzessionsinhaber, der die Kraftfahrlinie in den letzten 15 Jahren mindestens zehn Jahre selbst geführt hat, bei sonst gleichem Angebot wie sein Konkurrent bei der Wiedererteilung der Konzession vor allem berücksichtigt werden soll.

Während der Konzessionsinhaber die Kraftfahrlinie im eigenen Namen und auf eigene Rechnung führt, betreibt der Betriebsführer die Kraftfahrlinie im fremden Namen aber auf eigene Rechnung, der Auftragnehmer im fremden Namen und auf fremde Rechnung.

Der Betriebsführer ist vom Betriebsleiter nach § 10 Abs. 5 und vom Leiter des Betriebsdienstes nach § 41 zu unterscheiden.

§ 3 Abs. 3 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – GelverkG, BGBl. Nr. 112/1996, regelt die Berechtigung des Gelegenheitsverkehrsunternehmers, der das mit Omnibussen ausgeübte Mietwagengewerbe oder das Ausflugswagengewerbe betreibt, von einem Kraftfahrlinienunternehmer beauftragt werden zu können. Die gegenständlichen Bestimmungen des Kraftfahrlineingesetzes ermächtigen den Kraftfahrlinienunternehmer, sowohl Kraftfahrlinienunternehmer als auch Gelegenheitsverkehrsunternehmer zu beauftragen.

Die mit Kraftfahrlineingesetz-Novelle 1992, BGBl. Nr. 128/93, dem Konzessionsinhaber auftragene Anzeige der regelmäßigen Durchführung von Fahrten im Auftrag eines Konzessionsinhabers durch einen anderen Personenkraftverkehrsunternehmer erfolgte zum Teil nicht, sodaß die Aufsichtsbehörde in diesen Fällen selbst bei Führung aller Kurse im Auftrag des Konzessionsinhabers nicht immer hievon unterrichtet war. Abs. 3 unterwirft den Fall der Durchführung aller Kurse im Auftrag des Konzessionsinhabers nunmehr der Genehmigung durch die Konzessionsbehörde und verpflichtet den Konzessionsinhaber die regelmäßige Beauftragung mit einzelnen Kursen der Aufsichtsbehörde anzuzeigen, nimmt hievon aber den Auftrag, bestimmte Kurse bloß im Einzelfall zu führen, aus.

Diese neue Regelung des Abs. 3 ist auch im Hinblick auf die in § 23 Abs. 1 vorgesehene Beauftragung des Bestbieters erforderlich: da sie einzelne regelmäßig geführte Kurse betrifft, ist sie der Behörde anzuzeigen.

Die Regelung des Abs. 4 soll den Fahrgast über Betriebsführerübertragungen und Auftragsfahrten informieren.

Abs. 5 verbietet sowohl dem Betriebsführer als auch dem Auftragnehmer die Anmietung von Subunternehmen und die Antragskonkurrenz mit dem Konzessionsinhaber. Letztere würde auch dort, wo kein über die Dauer des Vertragsverhältnisses weiterwirkendes Konkurrenzverbot vertraglich vereinbart wurde, gegen den Grundsatz von Treu und Glauben sowie gegen die guten Sitten verstoßen.

§ 22 hat für den grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr mit der Europäischen Union oder mit dem Europäischen Wirtschaftsraum keine Geltung. Diesbezüglich gilt Art. 5 Abs. 1 der Verordnung 684/92.

Zu § 23:

Für die Bestellung von Kraftfahrlinien sind folgende Szenarien denkbar:

1. Der Besteller (= Zahler) wendet sich an einen Konzessionsinhaber, der auf der gewünschten Strecke bereits eine Kraftfahrlinie betreibt und zur Führung zusätzlicher Kurse in eigenwirtschaftlichem Betrieb bereit ist (das heißt den Preis für die Zusatzkurse vorgibt). Dieser Fall bedarf keiner zusätzlichen gesetzlichen Regelung.
2. Der Besteller wendet sich an einen Konzessionsinhaber, der auf der gewünschten Strecke bereits eine Kraftfahrlinie betreibt, zur Führung zusätzlicher Kurse, zu dem vom Besteller (= Zahler) angebotenen Preis aber nicht bereit ist.

Die Fahrten werden ausgeschrieben:

- vom Besteller selbst oder für diesen,

- von einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft. Diese übernimmt die Aufgabe der Ausschreibung, der Auswahl unter den Bewerbern und der Vermittlung des Vertrages zwischen Besteller und Konzessionsinhaber.

Diesen Fall regelt Abs. 1 und normiert, daß der Konzessionsinhaber den Bestbieter formell mit der Durchführung der zusätzlichen Kurse zu beauftragen hat.

3. Im gemeinwirtschaftlichen Bereich findet der Besteller keinen primären Ansprechpartner, weshalb die Fahrten auf Grund eines Pflichtenheftes ausgeschrieben werden:
- vom Besteller selbst oder für diesen,
 - von einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft, die die damit verbundenen Aufgaben für den Besteller ausführt und den Vertrag zwischen Besteller und Bestbieter vermittelt.

Diesen Fall regelt Abs. 2. Dem Bestbieter ist über Ansuchen eine Konzession nach den Vorschriften der Abs. 4 bis 6 zu erteilen.

Durch Abs. 1 soll der Betrieb von Kursen, die über den bestehenden Fahrplan einer bestehenden Kraftfahrlinie hinaus bestellt wurden, für den Fall ermöglicht werden, daß sich der Konzessionsinhaber aus finanziellen Gründen nicht bereit erklärt, diese Kurse zu führen, das angebotene Entgelt wirtschaftlich zumutbar ist, also etwa zumindest dem Kilometersatz der unverbindlichen Tarifempfehlung des Fachverbandes der Autobusunternehmungen nach § 31 Kartellgesetz 1988 entspricht. Die Fahrten können diesfalls ausgeschrieben und ein geeigneter Personenkraftverkehrsunternehmer benannt werden, der die Kurse sodann im Auftrag des Konzessionsinhabers zu führen hat. Dies bedeutet, daß der Vertrag zwischen dem Besteller und dem Konzessionsinhaber abzuschließen und der Konzessionsinhaber verpflichtet ist, den Bestbieter mit der Führung der Kurse zu beauftragen.

Abs. 3 Z 1 definiert in Abstimmung mit § 3 Abs. 2 und 3 ÖPNRVG 1999, BGBl. Nr. xxx/xxxx, den eigenwirtschaftlichen Betrieb als einen solchen, der prinzipiell aus den Erlösen des Beförderungsentgeltes gedeckt werden kann. Er bestimmt weiters, daß die Zahlung von Teilbeträgen des Beförderungsentgeltes durch Dritte an der Eigenwirtschaftlichkeit des Betriebes nichts ändert, weil diesfalls der Fahrgast statt des Beförderungsentgeltes nur den um den Förderungsbetrag verminderten Fahrpreis zu bezahlen hat (vgl. § 3 Abs. 5 leg. cit.) und der Kraftfahrlinienunternehmer das fixe Beförderungsentgelt aus geteilter Hand erhält.

Durch Abs. 2 wird die Möglichkeit geschaffen, eine Kraftfahrlinie gemeinwirtschaftlich und nicht eigenwirtschaftlich zu betreiben. Es ist diesfalls erforderlich, daß der "Besteller" (der eigentlich nur der Zahler der Differenz zwischen den durch den Kraftfahrlinienbetrieb entstehenden Kosten und den dabei erzielten Einnahmen ist) neben der Finanzierung auch die Strecke, den Fahrplan, das Betriebsprogramm sowie die Auftrags- und damit die Konzessionsdauer vorgibt.

Da der Konzessionsinhaber an die Bedingungen des Pflichtenheftes der Ausschreibung gebunden ist, finden gemäß Abs. 6 die Bestimmungen über die Verschreibung bestimmter Auflagen (§ 16 Abs. 2 Z 2 bis 4), über die Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht (§ 20 Z 1 bis 3), über die Betriebsführerübertragung sowie Auftragsfahrten (§ 22), über die Betriebspflichtenthebung (§ 24) sowie über die Wiedererteilung der Konzession (§ 29 Abs. 1) und die Verlängerung der Konzessionsdauer (§ 30 Abs. 1) keine Anwendung. Vielmehr unterliegen diese Kraftfahrlinien im gemeinwirtschaftlichen Betrieb der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Betriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffverkehrs, ABl. Nr. L 156 vom 28. Juni 1969 idF der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 21. Juni 1991 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ABl. Nr. L 169 vom 29. Juni 1991 (in der Folge Verordnung Nr. 1191/69 genannt).

Da Art. II des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 519/94, mit dem das Privatbahnunterstützungsgesetz geändert und der Anwendungsbereich zur Durchführung der Verordnung 1191/69 festgelegt wird, Unternehmen von deren Anwendungsbereich ausnimmt, die Eisenbahnen und Kraftfahrlinien ausschließlich im Stadt- und Vororteverkehr betreiben, gelten die Bestimmungen der Abs. 2 bis 5 nur für Kraftfahrlinienunternehmer, die

- Kraftfahrlinien nicht ausschließlich im Stadt- und Vororteverkehr betreiben, oder
- Kraftfahrlinien ausschließlich im Regionalverkehr betreiben.

Zu § 24:

Gemäß § 2 Abs. 1 Z 15 Gewerbeordnung 1994 ist diese auf den Betrieb von Kraftfahrlinien nicht anzuwenden. Das Kraftfahrlinienrecht kennt daher keine "Zurücklegung" der Konzession. Anträge auf Zurücklegung der Konzession sind daher zurückzuweisen.

Ansuchen um Enthebung von der Betriebspflicht unter der – § 86 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 nachgebildeten – Bedingung der Erteilung einer Konzession zumindest gleichen Umfangs an einen neuen Konzessionswerber sind möglich, bewirken aber nicht die Folgen der Gewerbeordnung.

Während nach § 86 Abs. 2 der Gewerbeordnung auch die bedingte Zurücklegung nach Einlangen der Anzeige unwiderruflich ist, steht dem Inhaber einer Kraftfahrlinienkonzession bis zur bescheidmäßigen Erledigung die Zurückziehung seines Antrages jederzeit und unbedingt zu.

Die Betriebspflichtenthebung ist für den ganzen Betrieb wie auch für den Teilbetrieb nur mehr auf Dauer möglich und unterliegt dem Genehmigungsvorbehalt.

Art. 9 Abs. 1 der Verordnung 684/92 regelt das Erlöschen einer Genehmigung auf Grund der Mitteilung des Genehmigungsinhabers an die Genehmigungsbehörde, den Betrieb einer grenzüberschreitenden Kraftfahrlinie einstellen zu wollen. Die Genehmigung erlischt diesfalls – ohne Durchführung eines Ermittlungsverfahrens über den contrarius actus der Genehmigungserteilung – nach Ablauf einer Frist. Die ratio legis liegt wohl darin, daß das Erlöschen nicht durch diverse grenzüberschreitende Verfahren verschleppt werden soll. Da die Voraussetzungen für nationale Verkehre andere sind, muß auch die diesbezügliche Regelung unterschiedlich sein.

Zu § 25:

Der Widerruf einer Berechtigung ist nur wegen

- Wegfalls der Voraussetzung der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung oder der finanziellen Leistungsfähigkeit (§ 8),
- schuldhafter Nichtaufnahme des Betriebs bis zum Ablauf der im Berechtigungsbescheid hiefür festgesetzten Frist (§ 18) oder
- Zuwiderhandelns gegen die Pflichten des Berechtigungsinhabers (§ 20) trotz mindestens zweimaliger schriftlicher Verwarnung durch die Aufsichtsbehörde zulässig.

Außer im Falle des § 8 ist der Widerruf in das Ermessen der Aufsichtsbehörde gestellt. Im Widerrufverfahren sind Parteienrechte anderer Berechtigungsinhaber als des Betroffenen nicht vorgesehen. Anderen Kraftfahrlinienunternehmen steht insbesondere kein – mit Anspruch auf Sachentscheidung verbundenes – Recht zur Antragstellung betreffend den Widerruf einer Berechtigung eines Kraftfahrlinienunternehmers zu.

Zu § 26:

Die Benachrichtigungspflicht entspricht Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 96/26/EG in der Fassung 98/76/EG. Um die Einheitlichkeit der Vollziehung zu gewährleisten, soll diese Benachrichtigungspflicht auch gegenüber Nichtmitgliedstaaten der Europäischen Union sowie Nichtvertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum gelten.

Zu § 27:

§ 27 regelt das Erlöschen der Berechtigung.

Eine Nebenpflicht bei Erlöschen der Berechtigung ergibt sich als zeitliche Nachwirkung für die Auflassung von Haltestellen: nach § 34 Abs. 4 sind an den Haltestellen die Haltestellenzeichen zu entfernen (Wiederherstellung des früheren Zustandes).

Erlöschen und Ablauf der Geltungsdauer von Genehmigungen sind in Art. 9, der Widerruf der Genehmigung ist in Art. 16 Abs. 2 der Verordnung 684/92 geregelt.

Zu § 28:

Höchstpersönliche öffentliche Rechte können nicht Gegenstand des wirtschaftlichen Verkehrs sein. Ein Verkauf von Konzessionen ist daher rechtlich nicht denkbar, jedoch ist Rechtsnachfolge in Form des Fortbetriebsrechtes möglich: für den Fall des Todes des Berechtigungsinhabers gelten für die restliche Dauer der Berechtigung die Vorschriften der Gewerbeordnung über das Fortbetriebsrecht der Verlassenschaft, des überlebenden Ehegatten und der Deszendenten sinngemäß (§§ 42 und 43 Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194).

Abs. 2 regelt die Befreiung vom Nachweis der fachlichen Eignung des fortbetriebsberechtigten Ehegatten, sofern dieser mindestens drei Jahre praktische Berufserfahrung in der laufenden Geschäftsführung des Betriebes nachweisen kann, und entspricht dies in gleicher Weise wie Abs. 3 der Regelung des Art. 4 der Richtlinie 96/26/EG.

Zu § 29:

Die relative Begünstigung des bisherigen Konzessionsinhabers bei der Wiedererteilung der Konzession läßt sich mit den bisher getätigten Investitionen und dem jahrelang überwiegend selbst geführten Betrieb in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise begründen und stellt insofern eine sachlich gerechtfertigte Differenzierung dar, als sie nur bei gleichem Angebot der beiden Konzessionswerber gilt. Dasselbe gilt für die Ersatz- und Nachfolgeverkehre von Schienenbahnen.

Zu § 30:

Da – sofern der Konzessionsinhaber die Kraftfahrlinie während der gesamten Konzessionsdauer ständig betrieben hat (gegebenenfalls unter Einschluß von einzelnen Auftragsfahrten, nicht aber unter Einschluß von Betriebsführerübertragungen) – das Erfordernis des Betriebes der Kraftfahrlinie und deren Wirtschaftlichkeit auch nach Ablauf der Konzessionsdauer anzunehmen sein wird, ist bei Antragstellung auf Verlängerung der Konzessionsdauer nur die Verkehrssicherheit und der Bauzustand der von dieser Kraftfahrlinie befahrenen Straßen zu prüfen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. a). Ein Verfahren nach § 5 ist deshalb entbehrlich, weil sich am Bestand und Umfang der Kraftfahrlinie nichts ändert.

Zu § 31:

Die formelle bescheidmäßige Genehmigung der Regelbeförderungspreise entfällt und wird durch eine Anzeige bei den Aufsichtsbehörden ersetzt. Die Rundungsbestimmungen entsprechen der Ö-Norm A 6403.

Abs. 2 regelt die Anzeigepflicht der in den Verkehrsverbänden festgesetzten Beförderungspreise, Abs. 5 die Zuzahlung Dritter auf den Regelbeförderungspreis und deren Bekanntgabe an die Aufsichtsbehörde aus Gründen der Publizität, sodaß der Fahrgast bloß einen um die Förderung verminderten Fahrpreis zu bezahlen hat, Abs. 6 die Genehmigung der besonderen Beförderungspreise für den Konzessionsinhaber.

Gegen die Entscheidung über das Ansuchen auf Genehmigung der Fahrpreise steht nur dem Berechtigungsinhaber das Recht zur Erhebung einer Berufung zu (§ 21 Z 3).

Zu § 32:

Die Nichtbeachtung der Beförderungsbedingungen kann den Ausschluß von der Fahrt zur Folge haben (vgl. § 44), stellt aber keine Verwaltungsübertretung dar. Für alle sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Rechtsstreitigkeiten sind die ordentlichen Gerichte zuständig.

Das Recht zur Erhebung von Berufungen steht nur den Berechtigungsinhabern zu (§ 21 Z 3).

Zu § 33:

Für das Verfahren zur Erteilung einer Berechtigung ist keine mündliche Verhandlung zwingend vorgesehen. Hingegen sieht das Verfahren zur bescheidmäßigen Festsetzung oder Verlegung von Haltestellen – die aber nicht Gegenstand des Konzessionsbescheides sind – eine mit einem Lokalausweis verbundene mündliche Verhandlung vor. Für die Auflassung von Haltestellen ist die Durchführung einer mit einem Lokalausweis verbundenen Verhandlung nicht erforderlich, für die Genehmigung der Mitbenützung nur bei sachlicher Rechtfertigung.

Der Betrieb von Kraftfahrlinien und die behördlichen Maßnahmen, die diesen Betrieb zum Gegenstand haben, stehen überwiegend im überörtlichen Interessensfeld. Die Festsetzung von Haltestellen auf der Verkehrsfläche einer Gemeinde ist daher nicht als behördlicher Akt der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich vorgesehen und auch nicht bindend von einer Willenserklärung der Gemeinde abhängig. Den beteiligten Gemeinden kommt kein Rechtsanspruch darauf zu, daß Haltestellen von Kraftfahrlinien nach ihren Vorschlägen festgesetzt, geändert oder aufgehoben werden. Gegen die Festsetzung, Verlegung und Auflassung von Haltestellen nach dem Kraftfahrlineiengesetz steht keine Berufung offen.

Haltestellen werden vom Landeshauptmann über Antrag des Berechtigungsinhabers genehmigt; hiebei ist auf die straßenbaulichen Belange sowie auf den Gefährdungsbereich von Eisenbahnen gemäß § 39 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60, Bedacht zu nehmen. Bei Verlegung oder Auflassung von Haltestellen, die durch straßenbauliche Änderungen erforderlich wurden, ohne vom Inhaber beantragt worden zu sein, ist diese auch von Amts wegen möglich.

Bei der Verlegung von Haltestellen durch die Bezirksverwaltungsbehörde gemäß § 96 Abs. 5 StVO, die aus Gründen der Sicherheit, der Leichtigkeit und der Flüssigkeit des Verkehrs auch gegen den Willen des Unternehmers verfügt werden kann, ist auf den Bedarf an einer Haltestelle Bedacht zu nehmen, weshalb eine Verlegung nach dieser Bestimmung räumlich nur eine geringfügige sein kann. Dies bringt auch die Bestimmung, daß hiedurch das Recht der Aufsichtsbehörde zur bedarfsmäßigen Festsetzung von Haltestellen nicht berührt wird, zum Ausdruck. Der Bedarfsbereich der Haltestellen muß gewahrt bleiben. Als straßenbaulicher Kompetenztatbestand des Art. 11 B-VG endet diesfalls der Instanzenzug bei der zuständigen Landesregierung.

Im Interesse der Fahrgäste kann vom Landeshauptmann gemäß Abs. 4 die Ausgestaltung von Haltestellen (etwa mit Sitzbänken – in exponierter Lage – mit Wartehäuschen), nicht aber der straßenbauliche Ausbau einer Haltestelle (etwa durch die Einrichtung einer Busbucht oder Kaphaltestelle) vorgeschrieben werden.

Zu § 34:

§ 34 regelt die Verpflichtung der Anbringung eines Haltestellenzeichens und einer Haltestellenbezeichnung an den Haltestellen sowie die Anbringung zusätzlicher Hinweise für den Fahrgast und die Art der Anbringung der Haltestellenzeichen.

Der Unternehmer, der eine Kraftfahrlinie betreibt, ist verpflichtet, unbrauchbar gewordene oder abhanden gekommene Haltestellenzeichen wieder instand zu setzen oder durch neue zu ersetzen. Das gleiche gilt hinsichtlich der Verpflichtung zur Anbringung der Fahrpläne oder von Auszügen aus diesen (Durchfahrtszeiten) an den Haltestellen gemäß § 20 Z 6.

Zu § 35:

§ 24 Abs. 1 lit. e StVO verbietet das Halten und das Parken im Haltestellenbereich eines Massenbeförderungsmittels während der Betriebszeiten desselben. Er definiert den Haltestellenbereich als den Bereich innerhalb von 15 m vor und nach den Haltestellentafeln. Die Betriebsdaten sind den in den Haltestellen angeschlagenen Fahrplänen zu entnehmen, wobei Zeitdifferenzen kleineren Ausmaßes gegenüber dem Fahrplan zu berücksichtigen sind.

Derzeit verhindert eine Vielzahl vor allem hinsichtlich der Farbgebung erteilter Ausnahmegenehmigungen für Haltestellenzeichen sowie der Umstand, daß ein Haltestellenzeichen ("Haltestellentafeln" der StVO) kein Verkehrszeichen darstellt, die optimale Vollziehung dieser Norm der StVO.

Ein Haltestellenzeichen ist durchschnittlich nach etwa zehn Jahren zu erneuern. Durch laufenden Ersatz bestehender Haltestellenzeichen sollen binnen zehn Jahren alle Haltestellenzeichen der Bestimmung des § 34 entsprechen und gemäß § 31 Abs. 2 der 1. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliniengesetz 1952 erteilte Ausnahmegenehmigungen auslaufen.

Die solcherart einheitlichen Haltestellenzeichen können in der Verkehrszeichenverordnung als Verkehrszeichen normiert werden und bilden so die Basis, § 24 Abs. 1 lit. e StVO in zufriedenstellender Weise exekutieren zu können, ohne den sofortigen Ersatz von Zehntausenden von Haltestellenzeichen zu erfordern.

Zu § 36:

Zur Zeit beginnt die Fahrplanperiode des Eisenbahnverkehrs der Österreichischen Bundesbahnen mit dem letzten Sonntag im Mai. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr könnte den Beginn der Jahresfahrplanperiode für Kraftfahrlinien – insbesondere im Hinblick auf das Erfordernis der Abstimmung der Fahrpläne mit den Schulen – auf einen späteren Zeitpunkt verlegen und so die Vielzahl der zu Schulbeginn anfallenden Änderungen des Fahrplanes der Öffentlichkeit in einem für längere Zeit inhaltlich richtigen Österreichischen Kraftfahrlinienkursbuch zur Kenntnis bringen.

Die Fahrpläne bestehen aus Fahrplanbildern, die die Haltestellen unter Angabe der Entfernungen in Kilometern sowie die Beförderungspreise enthalten, wobei in Verkehrsverbänden die beiden letzten Angaben durch Angabe der Verbundzone ersetzt werden können.

Die Fahrplanentwürfe sind mit allen in Betracht kommenden Verkehrsinteressenten abzusprechen und sodann vom Berechtigungsinhaber der Aufsichtsbehörde so rechtzeitig vorzulegen, daß ihre Übersendung an den Herausgeber des Österreichischen Kraftfahrlinienkursbuches oder den Herausgeber des Verbundkursbuches zur Veröffentlichung zeitgerecht veranlaßt werden kann. Die bisher vorgesehene formelle Genehmigung der Fahrpläne entfällt.

Zu § 37:

Die Aufsichtsbehörden haben den Interessensausgleich der Verkehrsträger des öffentlichen Personenverkehrs durch wechselseitige Abstimmung der Leistungen und der Entgelte zu fördern und hiebei die Ziele der Planungen des Bundes und der Länder zu berücksichtigen. Als wesentliche Instrumente hiefür werden unternehmerische Zusammenschlüsse wie Verkehrsverbände und Gemeinschaftsverkehre bezeichnet.

Verkehrsverbände schließen die Schaffung von Gemeinschaftsverkehren nicht aus: Die sonst erst durch den Gemeinschaftsverkehr erwirkte Koppelungsgenehmigung gemäß § 17 Abs. 3, die die durchgehende Abfertigung der Fahrgäste erlaubt, liegt in Verkehrsverbänden regelmäßig bereits vor, da sonst ein in einer Zone auf mehreren Verkehrsmitteln verschiedener Unternehmer hintereinander gültiger durchtarifierter Fahrschein nicht möglich wäre. Eine separate Koppelungsgenehmigung braucht daher nicht mehr beantragt zu werden. Die am Gemeinschaftsverkehr beteiligten Unternehmen müssen daher nur den Konsens über die in den Gemeinschaftsverkehr einzubringenden Strecken ihrer Kraftfahrlinien und einen neuen Fahrplan auf diesen Strecken sowie darüber herstellen, wer von ihnen welche Kurse des Gemeinschaftsverkehrs führen wird. Zur Abwicklung des Betriebes ergeben sich zwei Möglichkeiten:

- es ist sowohl eine – erforderlichenfalls wechselseitige – Übertragung der Betriebsführung nach § 22 Abs. 2 als auch
- die Durchführung von Fahrten im – erforderlichenfalls wechselseitigen – Auftrag nach § 22 Abs. 3 möglich.

Zu § 38:

Rufbussen wird eine Konzession zum Betrieb eines Streckensystems erteilt, von dem ohne Anmeldung über Telefon oder in anderer festgesetzter Art entweder kein Streckenteil oder bloß eine festgelegte Grundstrecke fahrplanmäßig bedient wird.

Liegen zeitgerechte Anmeldungen für Haltestellen innerhalb des Streckensystems vor, so bedient das Linienfahrzeug im ersten Fall von den erforderlichen Haltestellen ausgehend die gewünschten Verbindungen; im Falle des Richtungsbandbetriebes verläßt das Linienfahrzeug die Grundstrecke, bedient die erforderlichen Haltestellen, kehrt zur Grundstrecke zurück, bedient erforderlichenfalls weitere Haltestellen und kehrt erneut zur Grundstrecke zurück, um auf dieser den Endpunkt der Kraftfahrlinie zu erreichen.

Der erste Fall des Betriebes ist fahrplanmäßig nicht darstellbar, der zweite Fall korrekt nur auf der Grundstrecke, und selbst dies nur dann, wenn keine zusätzlichen Fahrwünsche vorliegen.

Die Akzeptanz des Rufbusses wird beim Richtungsbandbetrieb um so höher sein, je genauer die in den Aushangfahrplänen auf der Grundstrecke angegebenen Durchfahrtszeiten eingehalten werden. Dies kann jedoch optimal nur bei Teleskopbedienung, also einer Bedienung, die von den Endhaltestellen der Grundstrecke ihren Ausgang nimmt, der Fall sein. Durch öfteren Wechsel zwischen der Bedienung der Grundstrecke und der Bedienung von Bedarfshaltestellen, die nicht auf dieser liegen, verlängern sich die Fahrzeiten der Fahrgäste auf der Strecke der Grundbedienung. Umgekehrt verlängert sich die Fahrzeit für den bei einer Bedarfshaltestelle aufgenommenen Fahrgast möglicherweise sowohl durch die Aufnahme anderer Fahrgäste an anderen Bedarfshaltestellen als auch durch die Befahrung der Grundstrecke.

Wirtschaftlicher Erfolg wird sich für das Rufbussystem nur bei optimaler Disposition einer Zentrale (etwa durch einen Analogrechner) sowie bei Einsatz einer ausreichenden Zahl von Linienfahrzeugen einstellen.

Zwischen Kraftfahrlinien- und Taxiverkehr gibt es keine Mischformen: § 3 Abs. 1 Z 3 Gelegenheitsverkehr-Gesetz 1996 definiert das Taxigewerbe als die Personenbeförderung mit Personenkraftwagen, die zu jedermanns Gebrauch an öffentlichen Orten bereit gehalten oder durch Zuhilfenahme von Fernmeldeeinrichtungen angefordert werden. Diese Definition zeigt die öffentliche Zugänglichkeit des Taxigewerbes auf, doch fehlt zur Öffentlichkeit des Betriebs eines Taxigewerbes das Kriterium der unbedingten und strengen Betriebspflicht (wie etwa bei den Kraftfahrlinien); daher ist die legitime Trennung in einen öffentlichen Kraftfahrlinienverkehr und ein im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz verankertes Taxigewerbe systematisch richtig.

Abs. 2 der gegenständlichen Bestimmung und die Landesbetriebsordnungen (so etwa § 32 Abs. 1 der Wiener Taxi-, Mietwagen- und Gästewagen-Betriebsordnung) verbieten dem Taxigewerbe ua. das Anwerben von Fahrgästen bei Haltestellen des Kraftfahrlinienverkehrs, weshalb der Betrieb von Linientaxis,

also von Taxis, die wie eine Kraftfahrlinie Fahrgäste in einer bestimmten Verkehrsverbindung an behördlich festgesetzten (§ 33 Abs. 1) Haltestellen bedienen, rechtlich nicht möglich ist.

Dadurch unterscheidet sich das Linientaxi unter anderem vom Anrufsammeltaxi, das im rechtlichen Regime des Taxigewerbes betrieben wird. Das Anrufsammeltaxi befördert Fahrgäste nach Voranmeldung ebenso wie der Linienverkehr

- mit feststehenden Abfahrtszeiten,
- gegen einen fixen, dem Fahrgast vorher bekannten Fahrpreis (der meist unter Anrechnung bestimmte Fahrausweise eines Unternehmens des öffentlichen Verkehrs die Entrichtung eines Zuschlags erfordert),
- von festgelegten, bezeichneten Abfahrtsstellen (die nur außerhalb der Betriebszeiten einer Kraftfahrlinie oder mit Bewilligung des Konzessionsinhabers mit deren Haltestellen zusammenfallen dürfen).

Anders als der Kraftfahrlinienverkehr bringen sie den Fahrgast innerhalb eines vorgegebenen Gebiets aber zu jedem gewünschten Ziel.

Für den Fahrgast muß das Anrufsammeltaxi, da es ein Taxi in besonderer Verwendung ist, als solches erkennbar gemacht werden. Der Taxiunternehmer erhält seine besetztgefahrene Beförderungsleistung nach Tarif vergütet. Da die Einnahmen, also die von den Fahrgästen entrichteten Zuschläge, diesen Tarif nicht decken, bedarf es eines Trägers des Differenzbetrages (meist Kommune oder Verkehrsbetriebe).

Auch die Führung von Taxilinen, also der Einsatz von Taxis im Rahmen einer Kraftfahrlinie, ist rechtlich nicht möglich. Sowohl der Betriebsführer als auch der Auftragnehmer müssen gemäß § 22 als Personenkraftverkehrsunternehmer Omnibusse einsetzen. Zwar erlaubt § 39 Abs. 2 Z 4 unter Genehmigungsvorbehalt den Einsatz von Personenkraftwagen des Mietwagengewerbes, nicht aber den Einsatz von Taxis.

Zu § 39:

Eine besondere Genehmigung der Fahrzeuge oder die Ausstellung eines Linienausweises ist nicht vorgehen.

Sofern die Kraftfahrlinie nicht mit Omnibussen betrieben wird, dürfen nur in den in Abs. 2 Z 4 geregelten Ausnahmefällen Fahrzeuge des mit Personenkraftwagen betriebenen Mietwagengewerbes nach Bewilligung durch die Konzessionsbehörde zum Einsatz kommen.

Da § 22 Abs. 2 und 3 Personenkraftverkehrsunternehmer als Betriebsführer oder als Auftragnehmer vorsieht, müssen diese für den Fall, daß sie Personenkraftwagen einsetzen, sowohl Kraftfahrlinien oder das Ausflugswagen- bzw. Stadtrundfahrtengewerbe oder das mit Omnibussen betriebene Mietwagengewerbe als auch das mit Personenkraftwagen betriebene Mietwagengewerbe betreiben.

Abs. 4 schreibt eine Fahrzielanzeige vor und gibt der Aufsichtsbehörde die Möglichkeit, im Ortslinienverkehr zusätzlich eine Linienbezeichnung anzuordnen. Von der bisher gebrauchten Bezeichnung "Zielschild" wurde abgegangen, da die technische Entwicklung vom Schild des alten Typus weg zu einer Anzeige führt.

Zu § 40:

Zusammen mit § 39 regelt § 40 die technische Aufsicht (Sicherheitsaufsicht) und verpflichtet den Unternehmer, die Beschaffenheit und die Wirkungsweise der Bremsen und der Lenkung sowie die Bereifung jeden dritten Monat überprüfen zu lassen (Zwischenüberprüfung) und das Ergebnis dieser Prüfungen in das Wagenbuch einzutragen (§ 103 Abs. 5 KFG und § 48 KDV). Weiters darf der Unternehmer vor Beseitigung von wesentlichen Mängeln das Linienfahrzeug nicht wieder im Verkehr einsetzen.

Zu § 41:

Der Unternehmer hat einen Leiter des Betriebsdienstes zu bestellen, sofern er im Linienbetrieb regelmäßig mehr als 40 Fahrzeuge einsetzt und selbst nicht die Voraussetzung des Abschlusses einer Höheren Technischen Lehranstalt oder die Voraussetzungen des Abschlusses einer Technischen Universität sowie einer wenigstens dreijährigen Praxis erbringt und die Ausbildung zur Lenkberechtigung für die Klasse D nachweisen kann. Der Leiter des Betriebsdienstes ist vom Betriebsleiter nach § 10 Abs. 5 und vom Betriebsführer nach § 22 Abs. 2 zu unterscheiden. Die Bestellung des Leiters des Betriebsdienstes muß von der Aufsichtsbehörde genehmigt werden.

18

2047 der Beilagen

Zu § 42:

§ 42 regelt die Meldepflichten über betriebliche Vorkommnisse und Betriebsdaten und überträgt den Verwaltungsbehörden die Verpflichtung, der Aufsichtsbehörde eine Durchschrift der von den Organen des Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht angefertigten Verkehrsunfallsanzeigen zu übersenden, wenn bei Unfällen, in die ein Linienfahrzeug verwickelt war, eine Person getötet oder erkennbar schwer verletzt wurde.

Die Art der zu meldenden Fahrzeuge ist nach Omnibussen, Omnibusanhängern, Gelenkkraftfahrzeugen und Stockbussen sowie Personenkraftwagen zu unterteilen, die beförderten Personen sind nach Schülern, Lehrlingen, Zeitkartenfahrern und sonstigen Fahrgästen aufzugliedern.

Die Erfassung nach Personenkilometern wäre für weitere Untersuchungen interessanter, da solcherart Verkehrsströme erfaßt werden könnten, doch müßten hiezu Erfassungsgeräte in den Bussen eingesetzt werden, deren technische Entwicklung derzeit noch nicht in idealer Weise ausgereift ist.

Zu § 43:

§ 43 regelt das Verhalten der im Fahrdienst eingesetzten Personen und normiert für diese weitere Verpflichtungen vor und während der Fahrt. Ein besonderer Ausweis neben der Lenkerberechtigung für die Klasse D ist nicht vorgesehen.

Zu § 44:

§ 44 regelt Gebote für die Fahrgäste. Etwaige Verstöße gegen diese Gebote stellen Verwaltungsübertretungen dar.

Zu § 45:

Eine Übertragung der Kompetenz von der Aufsichtsbehörde (vgl. § 3) an eine Unterbehörde ist nicht vorgesehen. Die Aufsicht schließt jedoch eine Oberaufsicht der Obersten Kraftfahrlinienbehörde über den Landeshauptmann mit ein.

Da die Aufsicht nicht ohne Kontrollen der Betriebsanlagen und Betriebsmittel vorgenommen werden kann, beinhaltet diese Bestimmung die einfachgesetzliche Grundlage für die erforderlichen Eingriffe in das Grundrecht der Unverletzlichkeit des Eigentums (Art. 5 StGG) und des Hausrechtes (Gesetz vom 27. Oktober 1862, RGBl. Nr. 88, zum Schutz des Hausrechtes).

Die Wahrung des gesetzlichen Schutzes der Dienstnehmer in Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs obliegt den Arbeitsinspektoraten sowie dem Verkehrsarbeitsinspektorat.

Zu § 46:

Ein Gesetz kann hinsichtlich jeder seiner Bestimmungen durch eine Verordnung näher determiniert werden. § 46 zählt demonstrativ einige der Bestimmungen auf, die durch Verordnungen näher ausgeführt werden können:

- Z 1: das Muster des Konzessionsansuchens, nähere Bestimmungen über Gestaltung, Farbton und Anbringung der Haltestellenzeichen sowie für den Fahrdienst und die Fahrgäste geltende Verbote;
- Z 2: die detaillierten Regelungen der Richtlinie 96/26/EG sowie nähere Bestimmungen über die Eignungsprüfung. Diese Verordnung ist in Form der BZP-VO, BGBl. Nr. 889/94, bereits ausformuliert worden, doch muß letztere noch an die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes angepaßt werden;
- Z 3: sieht die Möglichkeit der Veröffentlichung der Regelbeförderungspreise, die bisher in Form eines Bescheides erfolgte, künftig durch eine Verordnung vor. Das jeweilige Erhöhungsausmaß der Regelbeförderungspreise soll der Steigerung des Verkehrsindex in der abgelaufenen Periode entsprechen. Die sonstigen Entgelte im Kraftfahrlinienverkehr betreffen die Entgelte für Gepäcksaufbewahrung, Schwarzfahren, Reinigung, Erstattung sowie Ausfertigung von Zeitkarten.
- Z 4: auch die Allgemeinen Beförderungsbedingungen sollen künftig als Verordnung festgesetzt werden.

Zu § 47:

Die Strafbestimmungen sehen Strafen bei Verstoß gegen die Pflichten des Berechtigten sowie für den unbefugten Betrieb einer Kraftfahrlinie vor. Überdies kann die vorläufige Sicherheit nach § 37a VStG mit einem Höchstbetrag von 100 000 S festgesetzt werden.

Gegen den Inhaber einer Berechtigung kann die Aufsichtsbehörde – unabhängig von den Strafbestimmungen des § 47 – mit dem Widerruf der Berechtigung vorgehen, wenn der Berechtigtenhaber den

2047 der Beilagen

19

Bestimmungen des § 20 trotz mindestens zweimaliger schriftlicher Verwarnung gemäß § 25 zuwiderhandelt.

Zu § 48:

§ 48 sieht die Mitwirkung der Straßenaufsicht sowie der Grenzorgane an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes vor.

Zu § 49:

§ 49 bestimmt, daß andere Gesetze, auf deren Bestimmungen verwiesen wird, in dynamischer Verweisung zu lesen sind.

Zu § 50:

§ 50 regelt die Erhebung von Amtsbeschwerden durch den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr.

Zu § 51:

§ 51 regelt den Wirksamkeitsbeginn dieses Gesetzes sowie das Außerkrafttreten des Kraftfahrliniengesetzes 1952 und der hiezu ergangenen 1. Durchführungsverordnung. Darüber hinaus können Verordnungen bereits nach Kundmachung dieses Gesetzes erlassen werden, um die neuen Bestimmungen dieses Gesetzes ohne Zeitverlust wirksam werden zu lassen.

Zu § 52:

Bestehende Konzessionen und mit diesen in Zusammenhang stehende Genehmigungen gelten sachlich nach Maßgabe ihrer zeitlichen Begrenzung weiter und müssen daher erst nach Ablauf durch Konzessionen und Genehmigungen nach diesem Gesetz ersetzt werden.

Zu § 53:

Anhängige Strafverfahren dürfen durch dieses Bundesgesetz zu keiner strengeren Bestrafung führen, als dies nach dem Kraftfahrliniengesetz 1952 der Fall wäre. Auf andere anhängige Verfahren ist dieses Gesetz jedoch voll anzuwenden.

Zu § 54:

Beinhaltet die Vollzugsklausel.

Der Verkehrsausschuß hat den Antrag 1118/A in seiner Sitzung am 6. Juli 1999 in Verhandlung gezogen.

Nach einer Debatte, an der sich die Abgeordneten Theresia **Haidlmayr**, Franz **Lafer**, Mag. Helmut **Kukacka**, Mag. Reinhard **Firlinger**, Dr. Gabriela **Moser**, Brigitte **Tegischer**, Johann **Kurzbauer**, Helmut **Dietachmayr** und Mag. Thomas **Barmüller** sowie der Obmann des Ausschusses Abgeordneter Rudolf **Parnigoni** und der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar **Einem** beteiligten, wurde der im Antrag 1118/A enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Mag. Helmut **Kukacka** und Rudolf **Parnigoni** mit Mehrheit angenommen.

Dem erwähnten Abänderungsantrag war nachstehende Begründung beigelegt:

“Zu § 22 Abs. 5:

§ 22 Abs. 5 Z 2 würde im Zusammenhang mit § 29 Abs. 1 dazu führen, daß bei Wiedererteilung einer Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie, deren Betriebsführung einem anderen Kraftfahrlinienunternehmer übertragen wurde, weder der Konzessionsinhaber noch der Betriebsführer, dem durch § 22 Abs. 5 Z 2 bereits die Antragstellung verweigert ist, die Konzession erhalten. In diesem Fall würde die Konzession eigentlich nur einem Dritten erteilt werden können.

Zu § 29 Abs. 1:

Diese Änderung ist notwendig, da es sonst zu unerwünscht vielen Kündigungen von bestehenden Konzessionen kommen würde.

Zu § 31 Abs. 3:

Die Wirtschaftskammer Österreich hat nach der neuen Regelungssystematik für die Regelbeförderungspreise nicht die Aufgabe, einen Regelbeförderungspreis festzusetzen, sondern lediglich den nach Feststellung des Preissteigerungsindex durch das Österreichische Statistische Zentralamt ermittelten neuen

20

2047 der Beilagen

Regelbeförderungspreis der Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Die Wirtschaftskammer Österreich setzt im Rahmen dieses Verfahrens den Preis nicht fest, sondern trifft lediglich die Feststellung, daß eine Erhöhung der Regelbeförderungspreise um die Preissteigerungsrate mit einem bestimmten Stichtag eintritt.

Zu § 35 Abs. 1:

Die Änderung der Haltestellenzeichen bei allen Gemeinschaftshaltestellen innerhalb einer Frist von einem Jahr ab Inkrafttreten des neuen Kraftfahrlineigesetzes kann von den betroffenen Unternehmungen nicht eingehalten werden. Es dürfte sich dabei um mehr als 2000 Haltestellenzeichen handeln, wobei die Kosten für die Umstellung im nächstjährigen Budget der Unternehmungen nicht vorgesehen sind. Die Frist sollte daher auf zwei Jahre erstreckt werden, um einen kontinuierlichen Übergang zu den neuen Haltestellenzeichen zu ermöglichen.

Zu § 46:

§ 46 regelt die Verordnungsermächtigung und sieht nunmehr vor, daß der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr ‚unter Berücksichtigung von § 39f Familienlastenausgleichsgesetz 1967 idF des Bundesgesetzes BGBl. NR. 433/1996‘ durch Verordnung zu einigen Bestimmungen nähere Vorschriften erlassen kann. In dieser Form ist die Einbindung von § 39f Familienlastenausgleichsgesetz 1967 jedenfalls an der falschen Stelle plaziert, weil sich § 39f Familienlastenausgleichsgesetz 1967 höchstens auf § 46 Z 3 keinesfalls aber auf die in den Z 1, 2 und 4 genannten Regelungen beziehen kann.“

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 1999 07 06

Johann Kurzbauer

Berichterstatter

Rudolf Parnigoni

Obmann

**Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen
(Kraftfahrliniengesetz – KfIG)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Abschnitt I**Allgemeine Bestimmungen**

- § 1 Begriffsbestimmungen, Inhalt und Umfang der Berechtigungen
- § 2 Antragspflicht für Konzessionen und Genehmigungen, Inhalt des Konzessionsantrages
- § 3 Aufsichtsbehörden
- § 4 Grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehre, zwischenstaatliche Vereinbarungen

Abschnitt II**Bestimmungen über Berechtigungen**

- § 5 Verfahrensvorschriften für die Erteilung einer Berechtigung
- § 6 Weitere Verfahrensvorschriften
- § 7 Voraussetzungen und Ausschließungsgründe für die Erteilung von Berechtigungen
- § 8 Voraussetzungen der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit
- § 9 Zuverlässigkeit
- § 10 Fachliche Eignung, Bescheinigungen über deren Nachweis, Prüfungskommissionen, Betriebsleiter
- § 11 Finanzielle Leistungsfähigkeit
- § 12 Befreiung von der Voraussetzung der österreichischen Staatsbürgerschaft, Gleichstellung mit Inländern
- § 13 Straßeneignung
- § 14 Verkehrsbereich
- § 15 Konzessionsdauer und jährliche Betriebsdauer
- § 16 Auflagen
- § 17 Teilen und Koppeln von Kraftfahrlinien, Betrieb von Schnellkursen
- § 18 Frist zur Aufnahme des Betriebes
- § 19 Inhalt des Konzessionsbescheides
- § 20 Pflichten des Berechtigungsinhabers
- § 21 Berufungsrecht

Abschnitt III**Bestimmungen über den Kraftfahrlinienbetrieb**

- § 22 Betriebsführerübertragung und Auftragsfahrten
- § 23 Bestellung von Kursen, gemeinwirtschaftlicher Betrieb von Kraftfahrlinien
- § 24 Betriebspflichtenthebung
- § 25 Widerruf der Berechtigung
- § 26 Amtshilfe
- § 27 Erlöschen der Berechtigung
- § 28 Rechtsnachfolge
- § 29 Wiedererteilung der Konzession, Ersatz- und Nachfolgeverkehr

22 2047 der Beilagen

- § 30 Verlängerung der Konzessionsdauer
- § 31 Beförderungspreise und Fahrpreissystem
- § 32 Beförderungsbedingungen
- § 33 Haltestellengenehmigung
- § 34 Haltestellenzeichen
- § 35 Übergangsbestimmungen für bestehende Haltestellenzeichen
- § 36 Fahrpläne
- § 37 Ausgleich der Verkehrsinteressen, Förderung der Zusammenarbeit und von Zusammenschlüssen der Unternehmen
- § 38 Rufbusse und Anrufsammeltaxis

Abschnitt IV**Bestimmungen über die Fahrzeuge**

- § 39 Fahrzeuge
- § 40 Zwischenüberprüfung
- § 41 Leiter des Betriebsdienstes
- § 42 Meldepflichten
- § 43 Fahrdienst
- § 44 Benützung der Fahrzeuge

Abschnitt V**Übergangs- und Schlußbestimmungen**

- § 45 Aufsicht
- § 46 Verordnungen
- § 47 Strafbestimmungen
- § 48 Mitwirkung
- § 49 Verweisungen
- § 50 Amtsbeschwerden
- § 51 Inkrafttreten
- § 52 Übergangsbestimmungen
- § 53 Anhängige Verfahren
- § 54 Vollziehung

Abschnitt I**Allgemeine Bestimmungen****Begriffsbestimmungen, Inhalt und Umfang der Berechtigungen**

§ 1. (1) Kraftfahrlinienverkehr ist die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch Personenkraftverkehrsunternehmer in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden. Der Kraftfahrlinienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zugänglich.

(2) Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt bzw. gelten als

1. Unternehmen, das eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benutzergruppen angebotene Personenbeförderung gegen Vergütung durch die beförderte Person oder durch Dritte ausführt, und zwar regelmäßig mit Kraftfahrzeugen, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen – einschließlich des Lenkers – zu befördern;
2. Unternehmen jede natürliche Person, jede juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck, jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluß von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit oder ohne Erwerbszweck sowie jedes staatliche Organ, unabhängig davon, ob dieses über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt;
3. Handgepäck jeder Gegenstand, den der Fahrgast ohne Behinderung, Belästigung oder Gefährdung der Mitreisenden über oder unter dem Sitzplatz unterbringen oder auf dem Schoß oder in der Hand halten kann;
4. Reisegepäck das über das Handgepäck hinaus mitgenommene Gepäck;
5. Gegenstände des täglichen Bedarfs, Lebensmittel, Arzneimittel, Datenverarbeitungsmaterial und dergleichen bis zu einem Einzelgewicht von 25 kg, und zwar unabhängig von der Mitfahrt eines Fahrgastes.

(3) Der innerstaatliche und grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr nach Abs. 1 bedarf einer Konzession, der grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr nur mit Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder nur mit Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum bedarf einer dieser gleichzuhaltenden Genehmigung.

(4) Die Berechtigung zur Personenbeförderung gemäß Abs. 3 (Konzession, Genehmigung) umfaßt auch die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung des Handgepäcks und zur Beförderung des Reisegepäcks der Fahrgäste und der Gegenstände des täglichen Bedarfs, letztere jedoch nur, soweit sie mit den für die Personenbeförderung eingesetzten Kraftfahrzeugen vorgenommen werden kann. Ausgenommen von der Verpflichtung zur Beförderung von Gegenständen des täglichen Bedarfs ist der Kraftfahrlinienverkehr innerhalb von Gemeinden mit mehr als 5 000 Einwohnern.

Antragspflicht für Konzessionen und Genehmigungen, Inhalt des Konzessionsantrages

§ 2. (1) Die Erteilung einer Konzession oder einer Genehmigung bedarf eines Antrages des Personenkraftverkehrsunternehmers. Dieser ist unmittelbar bei der Aufsichtsbehörde (§ 3) einzubringen.

(2) Der Konzessionsantrag hat zu enthalten:

1. die Bezeichnung des Konzessionswerbers, die Anschrift des Betriebssitzes und die Telefonnummer sowie allfällige andere Telekommunikationsverbindungen;
2. bei natürlichen Personen weiters die Anschrift des Wohnortes des Konzessionswerbers, seine Geburtsdaten und den Nachweis seiner Staatsbürgerschaft; falls es sich um keine natürliche Person handelt, den Nachweis des rechtlichen Bestandes;
3. Angaben darüber, ob dem Antragsteller bereits eine Konzession oder Genehmigung erteilt wurde;
4. Angaben und Unterlagen zur Beurteilung, ob der Konzessionswerber zuverlässig und fachlich geeignet ist und die finanzielle Leistungsfähigkeit besitzt; insbesondere ist eine Strafregisterbescheinigung, die bei der Vorlage nicht älter als drei Monate sein darf, vorzulegen;
5. erforderlichenfalls die Nennung eines Betriebsleiters (§ 10 Abs. 5) sowie Angaben und Unterlagen zur Beurteilung, ob dieser zuverlässig und fachlich geeignet ist;
6. die Namen der Gemeinden, die von der Kraftfahrlinie berührt werden;
7. die jeden Zweifel ausschließende Bezeichnung der beantragten Strecke und deren Länge in Kilometern;
8. eine Auflistung der Fahrtstrecken der von Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personenverkehrs (Eisenbahn- und Kraftfahrlinienunternehmen) in dem von der beantragten Kraftfahrlinie berührten Verkehrsbereich bereits betriebenen öffentlichen Verkehre unter Anführung aller Gleich- und Parallelaufstrecken; weiters eine Darstellung der beantragten Kraftfahrlinie sowie der Strecken der bereits betriebenen öffentlichen Verkehre in verschiedenen Farben auf einer Straßen- oder Landkarte geeigneten Maßstabes;
9. die gewünschte Dauer der Konzession;
10. die Angabe, ob die Kraftfahrlinie während des ganzen Jahres oder nur während eines Teiles desselben betrieben werden soll (jährliche Betriebsdauer);
11. einen Fahrplanentwurf und ein Verzeichnis der vorgesehenen Haltestellen;
12. die Art und erforderlichenfalls die Höhe der Beförderungspreise (Beförderungspreise eines bestimmten Verkehrsverbundes, Regelbeförderungspreise oder Besondere Beförderungspreise);
13. die Beförderungsbedingungen, sofern sie von den vom Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr genehmigten Allgemeinen Beförderungsbedingungen für Kraftfahrlinien abweichen (Besondere Beförderungsbedingungen);
14. Angaben über Bauart, Ausstattung und Beschaffenheit (insbesondere Abmessungen, höchstes zulässiges Gesamtgewicht, Anzahl der Achsen und Achsabstände) der Fahrzeuge, die verwendet werden sollen.

(3) Wenn der Konzessionswerber bereits eine Kraftfahrlinie betreibt, kann die Aufsichtsbehörde vom Nachweis der Erfordernisse des Abs. 2 Z 2, 4 und 5 Abstand nehmen. Die Zuverlässigkeit des Konzessionswerbers ist in jedem Fall zu prüfen. Der Bund, die Länder und die Gemeinden sind vom Nachweis des rechtlichen Bestandes befreit.

Aufsichtsbehörden

§ 3. (1) Zur Erteilung der in § 1 vorgesehenen Konzession ist der Landeshauptmann, hinsichtlich grenzüberschreitender Kraftfahrlinien und Kraftfahrlinien, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken, der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zuständig.

(2) In jedem Fall ist der Landeshauptmann für die Feststellung, ob die Straßen, über die eine Kraftfahrlinie geführt werden soll, sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr eignen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. a) und zur Erteilung der Genehmigung zur Festsetzung, Verlegung und Auflassung der Haltestellen zuständig.

Grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehre, zwischenstaatliche Vereinbarungen

§ 4. (1) Wenn dies zur leichteren Durchführung grenzüberschreitender Verkehre mit anderen Staaten erforderlich ist, können zwischenstaatliche Vereinbarungen über diese Verkehre auf Grund dieses Bundesgesetzes abgeschlossen werden.

(2) In den Vereinbarungen ist vorzusehen, daß die Einrichtung grenzüberschreitender Kraftfahrlinien auf der Grundlage der Gegenseitigkeit der von diesen Kraftfahrlinien berührten Staaten zu erfolgen hat und nach Maßgabe der jeweiligen innerstaatlichen Rechtsvorschriften einer Konzession bedarf. Ferner ist grundsätzlich nur die grenzüberschreitende Beförderung von Fahrgästen vorzusehen.

(3) Weiters kann vereinbart werden:

1. die Einbringung aller Ansuchen im Wege der zuständigen Behörden des Heimatstaates des Berechtigungsverwerbers. Diese schließen den Ansuchen ihre Stellungnahmen an und leiten sie an die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei und erforderlichenfalls an die zuständigen Behörden dritter Staaten, die vom beabsichtigten Kraftfahrlinienverkehr berührt sind, weiter;
2. das regelmäßige Zusammentreffen der zuständigen Behörden der Vertragsparteien zur Besprechung der Anträge auf Einrichtung, Änderung oder Einstellung des Betriebes von Kraftfahrlinien sowie zur Abstimmung der Fahrpläne, Beförderungspreise und Beförderungsbedingungen;
3. der wechselseitige Entfall nationaler Gebühren und Abgaben für die Erteilung von Konzessionen und mit diesen in Zusammenhang stehenden Bewilligungen.

Abschnitt II

Bestimmungen über Berechtigungen

Verfahrensvorschriften für die Erteilung einer Berechtigung

§ 5. (1) Vor der Entscheidung über die Erteilung einer Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) sind bei sonstiger Nichtigkeit (§ 68 Abs. 4 Z 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51) zu hören:

1. jene Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jene Kraftfahrlinienunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt,
2. die Landeshauptmänner, wenn der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zur Erteilung der Berechtigung zuständig ist (§ 3) und es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die im betreffenden Bundesland keine Haltestelle vorgesehen ist,
3. die Gemeinden, in deren Gebiet einer der beiden Endpunkte der beantragten Kraftfahrlinie liegt,
4. die Gemeinden, über deren Gebiet die Linie geführt wird, sofern es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die auf dem Gemeindegebiet keine Haltestelle vorgesehen ist,
5. die Wirtschaftskammern,
6. die Landwirtschaftskammern,
7. die Kammern für Arbeiter und Angestellte,
8. die Landarbeiterkammern und
9. die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (§ 17 ÖPNRVG 1999, BGBl. Nr. xxx/xxxx), in deren Verbundraum die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt, sofern es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die im Verbundraum keine Haltestelle vorgesehen ist.

(2) Von den in Abs. 1 Z 2 und 5 bis 8 genannten Stellen sind jene zu hören, die nach der Linienführung örtlich in Betracht kommen. Bei grenzüberschreitenden Kraftfahrlinien und bei Kraftfahrlinien, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken, sind die für das gesamte Bundesgebiet zuständigen Bundesorganisationen der unter Abs. 1 Z 5 bis 8 genannten Kammern zu hören.

(3) Das Recht auf Anhörung gemäß Abs. 1 Z 3 und 4 wird von den Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich wahrgenommen.

(4) Den in Abs. 1 genannten Stellen ist im Konzessionsverfahren eine Frist von mindestens 30 und höchstens 60 Tagen, im Genehmigungsverfahren eine nicht erstreckbare Frist von 30 Tagen zur Abgabe ihrer Äußerung einzuräumen.

Weitere Verfahrensvorschriften

§ 6. (1) Die Vorschriften des § 5 sind sinngemäß auch in Verfahren über Anträge auf Änderung oder Wiedererteilung von Konzessionen und auf das Koppeln von Kraftfahrlinien (§ 17) sowie weiters in Verfahren über Anträge auf Änderung oder Erneuerung von Genehmigungen anzuwenden.

(2) Sofern sich ein Antrag auf Änderung einer Konzession oder Genehmigung nur auf eine bloß in einer einzigen Gemeinde gelegenen Strecke bezieht, ist im Verfahren nach § 5 Abs. 1 Z 3 und 4 nur die betroffene Gemeinde zu hören.

Voraussetzungen und Ausschließungsgründe für die Erteilung von Berechtigungen

§ 7. (1) Die Konzession ist zu erteilen, wenn:

1. der Konzessionswerber oder erforderlichenfalls der nach § 10 Abs. 5 vorgesehene Betriebsleiter zuverlässig und fachlich geeignet ist und der Konzessionswerber überdies die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit besitzt,
2. der Konzessionswerber als natürliche Person die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt und das Unternehmen (§ 1 Abs. 2 Z 2) seinen Sitz im Inland hat. Staatsangehörige anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder einer sonstigen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und Unternehmen aus solchen Staaten, die auch einen Sitz oder eine ständige geschäftliche Niederlassung im Inland haben, sind österreichischen Konzessionswerbern gleichgestellt;
3. die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gewährleistet und
4. die Erteilung einer Konzession auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschließungsgrund liegt insbesondere dann vor, wenn
 - a) die Kraftfahrlinie auf Straßen geführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr nicht eignen, oder
 - b) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1 bis 3) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, zu gefährden geeignet ist, oder
 - c) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 4) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, vorzuziehen ist, und eines von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt.

(2) Für den Fall der Erteilung einer Genehmigung nach § 4 Abs. 1 haben die Voraussetzungen des Abs. 1 Z 1 und 2 vorzuliegen und darf der Ausschließungsgrund des Abs. 1 Z 4 lit. a nicht gegeben sein.

Die Voraussetzungen der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit

§ 8. (1) Die Voraussetzungen der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit (§ 7 Abs. 1 Z 1) müssen während der gesamten Dauer der Berechtigung vorliegen und sind der Aufsichtsbehörde alle fünf Jahre ab Erteilung der Berechtigung nachzuweisen. Stellt die Aufsichtsbehörde bei dieser Prüfung fest, daß eine der drei Voraussetzungen nicht mehr erfüllt ist, so hat sie die Berechtigung zu widerrufen.

(2) Bei Wegfall der Zuverlässigkeit oder der fachlichen Eignung ist jedoch zuvor eine angemessene Frist zur Benennung eines Betriebsleiters (§ 10 Abs. 5) einzuräumen. Bei Wegfall der Zuverlässigkeit oder der fachlichen Eignung des Betriebsleiters ist dessen Genehmigung zu widerrufen und eine angemessene Frist zur Nennung eines neuen Betriebsleiters einzuräumen.

(3) Wenn die finanzielle Leistungsfähigkeit nicht mehr vorliegt, die wirtschaftliche Lage des Unternehmens jedoch annehmen läßt, daß sie in absehbarer Zukunft auf der Grundlage eines Finanzplanes erneut und auf Dauer erfüllt werden wird, so kann eine zusätzliche Frist von längstens einem Jahr zum endgültigen Nachweis ihres Vorliegens eingeräumt werden.

Zuverlässigkeit

§ 9. (1) Als zuverlässig (§ 7 Abs. 1 Z 1) ist anzusehen, wer das Unternehmen unter Beachtung der für den Betrieb von Kraftfahrlinien geltenden Vorschriften führt und die Allgemeinheit beim Betrieb des Unternehmens vor Schaden und Gefahren bewahrt.

(2) Der Personenkraftverkehrsunternehmer als natürliche Person (§ 1 Abs. 2) oder der gemäß § 10 Abs. 5 erforderliche Betriebsleiter ist insbesondere nicht mehr als zuverlässig anzusehen, wenn

1. er wegen einer oder mehrerer mit Vorsatz begangener strafbarer Handlungen zu einer mehr als einjährigen Freiheitsstrafe verurteilt wurde und die Verurteilung weder getilgt ist, noch der Beschränkung der Auskunft aus dem Strafregister unterliegt (§ 6 Tilgungsgesetz 1972, BGBl. Nr. 68);
2. ihm auf Grund der geltenden Vorschriften die Berechtigung für den Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers rechtskräftig entzogen wurde;
3. er wegen schwerer Verstöße gegen die Vorschriften über
 - a) die für den Berufszweig geltenden Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen oder
 - b) die Personenbeförderung auf der Straße, insbesondere die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, die Gewichte und Abmessungen der eingesetzten Fahrzeuge, die Sicherheit im Straßenverkehr und die Sicherheit der Fahrzeuge und den Umweltschutz sowie die sonstigen Vorschriften hinsichtlich der Berufspflichten arbeitsgerichtlich verurteilt oder rechtskräftig bestraft wurde.

(3) Um die Aufsichtsbehörden vom Wegfall der Voraussetzung der Zuverlässigkeit in Kenntnis zu setzen, haben den Aufsichtsbehörden den Eintritt von Sachverhalten, die den Tatbeständen des Abs. 2 entsprechen, folgende Stellen zu melden:

1. die jeweils andere Aufsichtsbehörde nach Z 2,
2. die Bezirksverwaltungsbehörden nach Z 3 lit. a,
3. die Bezirksverwaltungsbehörden und die Bundespolizeidirektionen nach Z 3 lit. b.

Fachliche Eignung, Bescheinigungen über deren Nachweis, Prüfungskommissionen, Betriebsleiter

§ 10. (1) Die Voraussetzung der fachlichen Eignung (§ 7 Abs. 1 Z 1) ist der Aufsichtsbehörde durch die Bescheinigung über die Ablegung einer Prüfung vor einer Prüfungskommission nachzuweisen. Die Prüfungskommission hat über Antrag auf Grund vorgelegter Zeugnisse Bewerber von Prüfungen aus Sachgebieten zu befreien, die vom Prüfungsstoff ihres Universitätsstudiums oder vom Prüfungsstoff ihrer Reifeprüfung an einer berufsbildenden höheren Schule umfaßt waren.

(2) Dieser Nachweis ist nicht erforderlich, wenn die fachliche Eignung bereits nachgewiesen wurde durch

1. Berechtigungsinhaber, die die Änderung einer bestehenden oder die Erteilung einer weiteren Berechtigung, die Erneuerung einer Genehmigung oder die Wiedererteilung einer Konzession oder die Verlängerung der Konzessionsdauer beantragen;
2. Betriebsleiter, die die Erteilung einer Berechtigung beantragen;
3. Unternehmer oder gewerberechtliche Geschäftsführer des Ausflugswagen-(Stadtrundfahrten)-Gewerbes oder des mit Omnibussen betriebenen Mietwagengewerbes, die die Erteilung einer Berechtigung beantragen.

- (3) 1. Die Prüfungskommissionen sind vom Landeshauptmann zu bestellen. Sie bestehen aus
 - a) einem geeigneten Beamten des höheren Dienstes als Vorsitzenden,
 - b) zwei über Vorschlag der Fachgruppe der Autobusunternehmungen berufenen Personenkraftverkehrsunternehmern als Beisitzer sowie
 - c) zwei weiteren beruflich einschlägig tätigen Beisitzern mit juristischer oder betriebswirtschaftlicher Ausbildung, von denen einer über Vorschlag der zuständigen Kammer für Arbeiter und Angestellte zu bestellen ist.
2. Die Vorschläge nach Z 1 lit. b und c sind binnen vier Wochen einzubringen. Werden die Vorschläge nicht innerhalb dieser Frist erstattet, hat der Landeshauptmann die jeweilige Bestellung nach Anhörung der säumigen Stelle vorzunehmen.

(4) Nach Bestehen der Prüfung stellt die Prüfungskommission eine Bescheinigung über den Nachweis der fachlichen Eignung aus.

(5) Der Berechtigungswerber hat der Aufsichtsbehörde einen Betriebsleiter zu benennen, wenn er als natürliche Person die Voraussetzungen der fachlichen Eignung nicht erfüllt, oder wenn er keine natürliche

Person ist. Dieser hat die Voraussetzung der Zuverlässigkeit und der fachlichen Eignung zu erfüllen, den Kraftfahrlinienbetrieb ständig und tatsächlich zu leiten und bedarf der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde.

Finanzielle Leistungsfähigkeit

§ 11. Die finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 7 Abs. 1 Z 1) ist gegeben, wenn die zur ordnungsgemäßen Inbetriebnahme und Führung des Unternehmens erforderlichen finanziellen Mittel nachweislich verfügbar sind.

Befreiung von der Voraussetzung der österreichischen Staatsbürgerschaft, Gleichstellung mit Inländern

§ 12. Die Aufsichtsbehörde kann von den Erfordernissen des § 7 Abs. 1 Z 2 erster Satz aus Gründen des öffentlichen Interesses befreien. Staatsangehörige einer Nichtvertragspartei des Europäischen Wirtschaftsraumes sind gegen Nachweis der formellen Reziprozität seitens der zuständigen Behörden ihres Heimatstaates in bezug auf die Einrichtung und den Betrieb eines Kraftfahrlinienunternehmens Inländern gleichgestellt.

Straßeneignung

§ 13. (1) Die Straßeneignung von Bundesautobahnen, Bundesschnellstraßen und Bundesstraßen B (§ 2 Abs. 1 BStG 1971, BGBl. Nr. 286) für den Kraftfahrlinienbetrieb wird unter Berücksichtigung etwaiger Einschränkungen durch die StVO 1960, BGBl. Nr. 159, und durch das KFG 1967, BGBl. Nr. 267, angenommen. Die Feststellung, ob sich andere Straßen aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für die Befahrung durch eine Kraftfahrlinie eignen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. a), ist vom Landeshauptmann unter Einhaltung der Fristen des § 5 Abs. 4 zu treffen.

(2) Die Straßeneignung hat während der gesamten Berechtigungsdauer vorzuliegen. Der Landeshauptmann kann jederzeit von Amts wegen prüfen, ob sich eine von einer Kraftfahrlinie befahrene Straße auch weiterhin aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für die Befahrung durch die Kraftfahrlinie eignet.

(3) Hat der Berechtigungsinhaber insbesondere nach Straßenrückbauten oder Straßenumbauten Zweifel, ob die Straßeneignung weiterhin vorliegt, so hat er hievon den Landeshauptmann sowie, wenn der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr seine Aufsichtsbehörde ist, auch diesen zu verständigen. Der Landeshauptmann hat unverzüglich zu prüfen, ob die Straßeneignung weiter vorliegt.

(4) Stellt der Landeshauptmann anlässlich der Prüfung nach Abs. 2 oder 3 fest, daß sich die Straße für die Befahrung durch eine Kraftfahrlinie nicht mehr eignet, so hat er dies bescheidmäßig festzustellen und die Einstellung des Betriebes aller diese Straße benützenden Kraftfahrlinien auf der gesamten Strecke oder für ein Teilstück zu verfügen. Dieser Bescheid ist auch dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr, wenn er Aufsichtsbehörde ist, dem Straßenerhalter und der Straßenaufsichtsbehörde zuzustellen.

Verkehrsbereich

§ 14. (1) Der Verkehrsbereich nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b erstreckt sich so weit, wie eine beantragte Kraftfahrlinie auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr gefährdend auswirken kann.

(2) Eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt dann vor, wenn ein Verkehrsunternehmen in der Führung seines öffentlichen Verkehrs einschneidend beeinträchtigt wird, dies ist dann der Fall, wenn es hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmefall erleidet.

(3) Behauptet ein Verkehrsunternehmen, durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenführung abzuändernden Konzession einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmefall zu erleiden, so hat es der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, anhand derer diese in die Lage versetzt wird, zu beurteilen, wie sich der Einnahmefall auf die wirtschaftliche Betriebsführung seiner Linie auswirken wird.

(4) Unter Verkehrsbereich nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c ist der Bereich zu verstehen, innerhalb dessen die bereits bestehende Kraftfahrlinie das Verkehrsbedürfnis befriedigt.

Konzessionsdauer und jährliche Betriebsdauer

§ 15. (1) Die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie wird auf zehn Jahre erteilt. Bei Vorliegen eines zeitlich begrenzten oder nur vorübergehenden Verkehrsbedürfnisses kann sie auch für einen kürzeren Zeitraum erteilt werden.

(2) Die Konzession kann ferner entweder für den Betrieb während des ganzen Jahres oder für einen bestimmten Zeitraum während eines Jahres erteilt werden. Eine ohne nähere Bestimmung erteilte Konzession gilt für den Betrieb während des ganzen Jahres.

Auflagen

§ 16. (1) Im Bescheid, mit dem die Berechtigung erteilt wird, können aus öffentlichen Rücksichten bestimmte Auflagen vorgeschrieben werden, die dem Berechtigungsnehmer von der Aufsichtsbehörde vor Erteilung der Berechtigung bekanntzugeben sind.

(2) Als Auflagen kommen insbesondere in Betracht:

1. Bestimmungen über Art und Beschaffenheit der einzusetzenden Linienfahrzeuge, wie etwa Beschränkungen des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes;
2. die Verpflichtung zur fahrplanmäßigen Herstellung eines Anschlusses an andere Verkehrsmittel des öffentlichen Personenverkehrs;
3. die Verpflichtung zur Führung einer Mindestanzahl von Kursen;
4. die Verpflichtung zur Bedienung eines bestimmten Berufs- oder Schülerverkehrs;
5. das Verbot, auf einer bestimmten Teilstrecke Fahrgäste zur Beförderung nach einem anderen Ort innerhalb dieser Strecke – die Endprodukte miteingerechnet – aufzunehmen; dieses Verbot schließt jedoch nicht die Beförderung von Fahrgästen von Orten außerhalb der Verbotszone in Orte innerhalb derselben oder die Aufnahme von Fahrgästen in Orten der Verbotszone nach Orten außerhalb derselben aus (Zwischenbedienungsverbot);
6. das generelle Verbot jedes Zu- und Aussteigens auf einer bestimmten Teilstrecke einschließlich deren Endpunkte (Halteverbot);
7. Beschränkungen der Anzahl der Kurse;
8. die Fahrplanabsprache mit konkurrenzieren Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personenverkehrs.

(3) Bei Vorliegen von Anträgen auf Konzessionserteilung mit im wesentlichen gleichartiger Streckenführung und positivem Ergebnis der hierüber durchgeführten Ermittlungsverfahren (§ 7) kann die Aufsichtsbehörde bei der Konzessionserteilung den Betrieb der Kraftfahrlinien im Gemeinschaftsverkehr vorschreiben.

(4) Auf die Dauer der Teilnahme eines Konzessionsinhabers an einem Gemeinschaftsverkehr oder an einem Verkehrsverbund können Auflagen, die zugunsten anderer am Gemeinschaftsverkehr oder am Verkehrsverbund teilnehmenden Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personenverkehrs vorgeschrieben wurden, über Antrag sistiert werden. Die derart sistierten Auflagen leben wieder auf:

1. bei Auflösung des Gemeinschaftsverkehrs,
2. bei Auflösung des Verkehrsverbundes sowie
3. bei Beendigung des Vertragsverhältnisses durch den belasteten oder begünstigten Konzessionsinhaber oder durch den Verkehrsverbund (Kündigung).

Teilen und Koppeln von Kraftfahrlinien, Betrieb von Schnellkursen

§ 17. (1) Eine Kraftfahrlinie ist grundsätzlich vom Anfangs- bis zum Endpunkt der konzessionierten Strecke zu betreiben und hat alle Haltestellen zu bedienen; der bedarfsbedingt verdichtete Betrieb auf Teilstrecken (Teilen einer Kraftfahrlinie) sowie die teilweise Führung von Schnellkursen, das sind Kurse, die nicht alle auf der Strecke einer konzessionierten Kraftfahrlinie gelegenen Haltestellen bedienen, ist jedoch erlaubt.

(2) Die durchlaufende Befahrung mehrerer Kraftfahrlinien oder von Teilstücken verschiedener Linien (Koppeln von Kraftfahrlinien) bedarf der ausdrücklichen Genehmigung der Konzessionsbehörde. Eine solche Genehmigung darf nicht erteilt werden, wenn dadurch wirtschaftliche Interessen anderer Verkehrsträger einschneidend verletzt werden.

(3) Auf die Dauer der Teilnahme eines Konzessionsinhabers an einem Gemeinschaftsverkehr oder an einem Verkehrsverbund kann über Antrag das Koppeln eigener Kraftfahrlinien oder Kraftfahrlinienteile mit Kraftfahrlinien oder mit Teilen von Kraftfahrlinien anderer Konzessionsinhaber, die Vertragspartner sind, genehmigt werden.

Frist zur Aufnahme des Betriebes

§ 18. Im Konzessionsbescheid hat die Aufsichtsbehörde eine angemessene Frist für die Aufnahme des Betriebes festzusetzen; wird der Betrieb bis zum Ablauf dieser Frist nicht im vollen Umfang der Konzession aufgenommen und vermag der Konzessionsinhaber nicht nachzuweisen, daß ihn an dieser

Verzögerung kein Verschulden trifft, so kann die Aufsichtsbehörde die Konzession widerrufen. Andernfalls ist die Frist angemessen zu erstrecken.

Inhalt des Konzessionsbescheides

§ 19. (1) Der Konzessionsbescheid ist dem Antragsteller und den in § 5 Abs. 1 genannten Personen und Stellen zuzustellen. Er hat insbesondere zu enthalten:

1. Name und Betriebssitz des Konzessionsinhabers; ist der Konzessionsinhaber eine natürliche Person, weiters seine Geburtsdaten und die Anschrift seines Wohnortes;
2. die jeden Zweifel ausschließende Bezeichnung der zu befahrenden Strecke;
3. die Dauer der Konzession;
4. etwaige Auflagen (§ 16);
5. eine Frist zur Aufnahme des Betriebes (§ 18).

(2) Nach Eintritt der Rechtskraft des Konzessionsbescheides ist die Konzession zu beurkunden. Die Konzessionsurkunde muß dem Muster in Anlage 1 oder 2 entsprechen, stellt einen Auszug aus dem Konzessionsbescheid dar und hat die in Abs. 1 angeführten Angaben zu enthalten. Sie ist bei grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehren und im Fall der Durchführung von Auftragsfahrten (§ 22 Abs. 3) während der Fahrt im Original mitzuführen, dient zur Ausweisleistung bei Kontrollen und ist daher in so vielen Gleichschriften zu beantragen, wie dies zur Erfüllung des Betriebsprogrammes des jeweiligen Kraftfahrlinienverkehrs erforderlich ist.

(3) Ist eine Konzession anders als durch Ablauf der Konzessionsdauer ungültig geworden, sind alle Gleichschriften der Konzessionsurkunde unverzüglich einzuziehen. Ist dies nicht möglich, sind sie auf Kosten des Unternehmens für ungültig zu erklären.

Pflichten des Berechtigungsinhabers

§ 20. Die Berechtigung verpflichtet deren Inhaber:

1. die Kraftfahrlinie während der gesamten Berechtigungsdauer den gesetzlichen Vorschriften, den Vorschriften der Berechtigung und dem Fahrplan entsprechend ununterbrochen zu betreiben (Betriebspflicht);
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 Fahrgäste und deren Gepäck den Beförderungsbedingungen entsprechend zu befördern (Beförderungspflicht);
3. die Beförderungspreise und die Beförderungsbedingungen in gleicher Weise gegenüber allen Benützern seiner Kraftfahrlinie zur Anwendung zu bringen; vom Berechtigungsinhaber gewährte Begünstigungen, die nicht unter den gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, sind unzulässig [Anwendungszwang von Beförderungspreisen (Tarifpflicht) und -bedingungen];
4. die Besonderen Beförderungspreise und die Besonderen Beförderungsbedingungen einschließlich allfälliger vom Berechtigungsinhaber gewährten Begünstigungen nach Z 3 zeitgerecht der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorzulegen (Genehmigungspflicht für Besondere Beförderungspreise und -bedingungen);
5. zur Einhaltung der Vorschriften der §§ 33 bis 35 über Haltestellen (Haltestellenpflicht);
6. die Fahrpläne, sofern in den Linienfahrzeugen keine Abfertigungsgeräte zum Einsatz gelangen auch eine Aufstellung der Fahrpreise (Tarifdreieck), sowie die Beförderungsbedingungen in den Linienfahrzeugen mitzuführen und den Fahrgästen auf Verlangen vorzulegen. Außer bei Verwendung einer Haltestellenanzeige im Linienfahrzeug hat dieser Fahrplan sämtliche Haltestellen der Kraftfahrlinie anzuführen. An den Haltestellen sind gut lesbare Fahrpläne oder Auszüge aus diesen (Durchfahrtszeiten) unter Angabe der die Kraftfahrlinien betreibenden Unternehmen anzuschlagen und zu erhalten. Die Beförderungspreise und die Fahrpläne sind im Österreichischen Kraftfahrlinienkursbuch auf Kosten des Berechtigungsinhabers amtlich zu veröffentlichen. In den Linienfahrzeugen ist die Betriebsführung sowie die Durchführung von Auftragsfahrten in der in § 22 Abs. 4 angeführten Weise kenntlich zu machen (Publizitätspflichten). Die Fahrplandaten sind überdies an die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (§ 17 ÖPNRVG 1999) für eine Veröffentlichung in einem Verbundkursbuch sowie für die Veröffentlichung über elektronische Medien zur Verfügung zu stellen. Bei Veröffentlichung in einem Verbundkursbuch, das zumindest alle Kraftfahrlinien des betreffenden Bundeslandes

erfaßt, kann die amtliche Veröffentlichung der Fahrpläne im Österreichischen Kraftfahrlinienkursbuch unterbleiben;

7. jedem Fahrgast einen Fahrausweis auszufolgen, aus dem der Abfahrts- und Zielort oder die Gültigkeitszonen und der Fahrpreis und bei Zeitkarten überdies die Gültigkeitsdauer hervorgehen. Für entgeltlich befördertes Gepäck ist ein Gepäckschein auszugeben (Fahrscheinpflcht);
8. zur Einhaltung der Vorschriften der §§ 13 Abs. 3, 22 Abs. 2 und 3, 31 Abs. 5, 35 Abs. 1 und 5 sowie 42 Abs. 1 und 3 (Anzeige- und Meldepflichten);
9. zur Einhaltung der Vorschriften des § 45 Abs. 2 hinsichtlich der Organe der Aufsicht (Duldungspflichten);
10. für Ordnung, Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebs zu sorgen. Der Berechtigungsinhaber ist, unbeschadet der Verpflichtungen des Zulassungsbesitzers, insbesondere dafür verantwortlich, daß sich die Linienfahrzeuge stets in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befinden, und die bei ihm beschäftigten Personen die für ihre Tätigkeit maßgeblichen Vorschriften kennen und beachten (Ordnungs- und Beaufsichtigungspflicht);
11. für die Durchführung des Dienstes eine Dienstanweisung zu erlassen, soweit dies nach den Größenverhältnissen des Unternehmens erforderlich ist. Eine Dienstanweisung muß erlassen werden, wenn ein Leiter des Betriebsdienstes (§ 41) bestellt wurde (Dienstanweisungspflicht).

Berufungsrecht

§ 21. Gegen Bescheide des Landeshauptmannes steht auf Grund dieses Bundesgesetzes die Berufung an den unabhängigen Verwaltungssenat des Landes offen:

1. dem Bewerber um eine Konzession;
2. den in § 5 Abs. 1 Z 1 angeführten Stellen, wenn die Entscheidung über das Ansuchen ihrer fristgerechten Stellungnahme widerspricht;
3. im Falle des § 17 Abs. 2 (Koppeln von Kraftfahrlinien) und des § 22 Abs. 2 und 3 (Betriebsführerübertragung und Durchführung aller Kurse mit Auftragsfahrten) dem Konzessionsinhaber und im Falle der §§ 31 Abs. 6 und 32 (Genehmigung der Besonderen Beförderungspreise und der Besonderen Beförderungsbedingungen) dem Konzessionsinhaber;
4. in den Fällen des Widerrufs der Berechtigung (§§ 8, 18 und 25) dem bisherigen Konzessionsinhaber.

Abschnitt III

Bestimmungen über den Kraftfahrlinienbetrieb

Betriebsführerübertragung und Auftragsfahrten

§ 22. (1) Soweit sich aus den folgenden Bestimmungen nicht etwas anderes ergibt, hat der Konzessionsinhaber den Betrieb selbst zu führen. Dies bedeutet, daß er den Verkehr im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und auf eigene Rechnung zu betreiben hat.

(2) Die Übertragung der Führung des Betriebes einer Kraftfahrlinie an einen anderen Personenkraftverkehrsunternehmer ist über Antrag des Konzessionsinhabers nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig. Die Genehmigung ist zu verweigern, wenn der in Aussicht genommene Betriebsführer den in § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 angeführten Voraussetzungen nicht entspricht, oder wenn der Konzessionsinhaber bereits für ein Drittel der ihm konzessionierten Kraftfahrlinien die Führung des Betriebes übertragen hat oder zur Gänze im Auftragsverkehr führen läßt. Der Betriebsführer ist der Aufsichtsbehörde in gleicher Weise wie der Konzessionsinhaber verantwortlich; doch tritt an Stelle des Widerrufs der Berechtigung nach § 25 der Entzug der Genehmigung.

(3) Der Konzessionsinhaber kann andere Personenkraftverkehrsunternehmer sowohl mit der Durchführung einzelner als auch aller zum Betrieb der Kraftfahrlinie erforderlichen Fahrten beauftragen. Die Durchführung von Fahrten im Auftrag des Konzessionsinhabers bedarf der Genehmigung der Konzessionsbehörde, wenn sie alle Kurse betrifft. Umfaßt die Beauftragung nur einzelne Kurse regelmäßig, sind solche Fahrten der Aufsichtsbehörde vom Konzessionsinhaber lediglich anzuzeigen.

(4) Die Betriebsführung sowie die Durchführung von Auftragsfahrten ist in den Linienfahrzeugen auf einem Schild kenntlich zu machen, welches entweder hinter der Windschutzscheibe oder an der rechten Seitenfront hinter der ersten Fensterscheibe nach der Vordertüre anzubringen ist.

(5) Der Betriebsführer nach Abs. 2 und der Antragnehmer nach Abs. 3 sind ohne Zustimmung des Konzessionsinhabers nicht berechtigt, andere Personenkraftverkehrsunternehmer mit der Durchführung der ihnen vom Konzessionsinhaber übertragenen Fahrten zu beauftragen.

Bestellung von Kursen, gemeinwirtschaftlicher Betrieb von Kraftfahrlinien

§ 23. (1) Werden beim Konzessionsinhaber oder bei einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft (§ 17 ÖPNRVG 1999) über das vorgesehene Fahrplanangebot einer Kraftfahrlinie hinaus Kurse zu einem wirtschaftlich zumutbaren Entgelt bestellt, und ist der Konzessionsinhaber der Kraftfahrlinie, auf der diese Kurse geführt werden sollen, nicht bereit, diese Bestellfahrten auszuführen, so kann der Besteller selbst oder für diesen die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft diese Fahrten ausschreiben und einen geeigneten Personenkraftverkehrsunternehmer für den gemeinwirtschaftlichen Betrieb namhaft machen, den der Konzessionsinhaber sodann mit der Durchführung dieser Kurse zu beauftragen hat (§ 22 Abs. 3).

(2) Wird die Bedienung von Strecken bestellt, die bisher mangels Eigenwirtschaftlichkeit nicht von einer Kraftfahrlinie bedient wurden oder zum Zeitpunkt der Bestellung nicht mehr eigenwirtschaftlich bedient werden können, so kann der Besteller selbst oder für diesen die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft die Durchführung dieser Fahrten ausschreiben und einen geeigneten Personenkraftverkehrsunternehmer namhaft machen, sofern während der Ausschreibungsfrist bei der Aufsichtsbehörde kein Antrag auf Erteilung einer Konzession zum eigenwirtschaftlichen Betrieb der Kraftfahrlinie gestellt wird, der in der Folge zur Konzessionserteilung führt.

(3) Der Konzessionsinhaber führt in den Fällen des Absatzes 1 die Kraftfahrlinie eigenwirtschaftlich und in den Fällen des Absatzes 2 gemeinwirtschaftlich. In diesem Sinne gilt als

1. eigenwirtschaftlicher Betrieb ein solcher, dessen Kosten ausschließlich aus den Erlösen des Beförderungsentgeltes gedeckt werden. Unter solchen Erlösen sind auch Zahlungen von Teilbeträgen des Beförderungsentgeltes durch Dritte, wie verbundbedingte Fahrpreisersätze sowie Fahrpreisersätze zur Gewährung von Sondertarifen für bestimmte Fahrgastgruppen oder zum Ersatz von Fahrpreisen auf Basis sonstiger privatrechtlicher Verträge zu verstehen,
2. gemeinwirtschaftlicher Betrieb ein solcher, dessen Kosten nicht allein aus Erlösen des Beförderungsentgeltes gedeckt werden können und dessen Aufrechterhaltung eines Finanzierungsbeitrages durch Gebietskörperschaften oder durch private Besteller bedarf.

(4) Dem nach Abs. 2 namhaft gemachten Personenkraftverkehrsunternehmer ist vor Betriebsaufnahme über Antrag eine Kraftfahrlinienkonzession zu erteilen, sofern alle positiven Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 gegeben sind und der Ausschließungsgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a nicht vorliegt.

(5) Im Verfahren über diesen Antrag findet § 5 keine Anwendung. Die Konzessionsdauer sowie das Betriebsprogramm haben dem Pflichtenheft der Ausschreibung zu entsprechen.

(6) Auf den Konzessionsinhaber finden diesfalls die Bestimmungen der §§ 16 Abs. 2 Z 2 bis 4, 20 Z 1 bis 3, 22, 24, 29 Abs. 1 und 30 Abs. 1 keine Anwendung.

Betriebspflichtenthebung

§ 24. (1) Die Konzessionsbehörde hat den Konzessionsinhaber auf seinen Antrag von der Verpflichtung des § 20 Z 1 dauernd für den ganzen Betrieb oder einen Teil desselben zu entheben, wenn ihm die Weiterführung des Betriebes nicht mehr zugemutet werden kann, oder wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht. Bis zur Erteilung der Genehmigung hat der Konzessionsinhaber den Verkehr fahrplangemäß aufrechtzuerhalten.

(2) Die Konzession erlischt hinsichtlich des von der Betriebspflichtenthebung betroffenen Streckenteils.

Widerruf der Berechtigung

§ 25. Außer im Fall des § 8 (Wegfall der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung oder der finanziellen Leistungsfähigkeit) kann die Aufsichtsbehörde die Berechtigung zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auch dann widerrufen, wenn der Inhaber der Berechtigung den Bestimmungen des § 20 wiederholt trotz mindestens zweimaliger schriftlicher Verwarnung zuwiderhandelt. Überdies kann die Aufsichtsbehörde die Konzession widerrufen, wenn aus Verschulden des Konzessionsinhabers der Betrieb der Kraftfahrlinie nicht bis zum Ablauf der im Konzessionsbescheid vorgeschriebenen Frist aufgenommen wird (§ 18).

Amtshilfe

§ 26. (1) Die Aufsichtsbehörde hat Verstöße von ausländischen Unternehmen der zuständigen Heimatbehörde mitzuteilen, wenn die Verstöße einen Widerruftatbestand (§ 25) bilden. Diese Benachrichtigung hat auch die von der Behörde nach dieser Bestimmung getroffenen Maßnahmen zu enthalten.

(2) Weitergehende gegenseitige Amts- und Rechtshilfeabkommen werden dadurch nicht berührt.

Erlöschen der Berechtigung

§ 27. Die Berechtigung erlischt in folgenden Fällen:

1. bei Tod des Inhabers der Berechtigung, sofern der Aufsichtsbehörde kein Fortbetriebsrecht nach § 28 Abs. 1 angezeigt wird; wenn es sich um keine natürliche Person handelt, bei Untergang des Unternehmens;
2. bei Widerruf der Berechtigung (§ 25);
3. bei Ablauf der Konzessionsdauer ohne vorherige zeitgerechte Einbringung eines Antrages auf Konzessionswiedererteilung (§ 29) oder eines Ansuchens um Verlängerung der Konzessionsdauer (§ 30);
4. im Falle der Enthebung von der Betriebspflicht (§ 24 Abs. 2).

Rechtsnachfolge

§ 28. (1) Für den Fall des Todes des Inhabers der Berechtigung gelten für die restliche Dauer der Berechtigung sinngemäß die Vorschriften der Gewerbeordnung 1994, BGBl. Nr. 194, über den Fortbetrieb der Verlassenschaft (§ 42 GewO 1994), des überlebenden Ehegatten und der Deszendenten (§ 43 GewO 1994). Das Fortbetriebsrecht ist der Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Ebenso kann eine Enthebung von der Betriebspflicht nur bei der Aufsichtsbehörde beantragt werden.

(2) Vom Nachweis der fachlichen Eignung eines fortbetriebsberechtigten Ehegatten kann abgesehen werden, wenn diese eine praktische Berufserfahrung von mindestens drei Jahren in der laufenden Geschäftsführung dieses Betriebes besitzt. Andernfalls ist ein Betriebsleiter (§ 10 Abs. 5) zu bestellen.

(3) Im Falle der Geschäftsunfähigkeit des Inhabers der Berechtigung darf der Sachwalter den Betrieb bis zu höchstens einem Jahr weiterführen. Danach muß ein Betriebsleiter bestellt werden.

Wiedererteilung der Konzession, Ersatz- und Nachfolgeverkehr

§ 29. (1) Soll die Konzession für eine Kraftfahrlinie wiedererteilt werden, so ist in Konkurrenz mit einem anderen Konzessionswerber bei sonst gleichem Angebot der bisherige Konzessionsinhaber vor allem zu berücksichtigen.

(2) Ebenso sind Ersatz- und Nachfolgeverkehre von Schienenbahnen mit öffentlicher Personenbeförderung in Konkurrenz mit einem anderen Konzessionswerber bei sonst gleichem Angebot vor allem zu berücksichtigen. Die Rechte betroffener Kraftfahrlinienunternehmer nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b und c bleiben hiedurch unberührt.

Verlängerung der Konzessionsdauer

§ 30. (1) Stellt der Konzessionsinhaber spätestens sechs Monate vor Ablauf einer auf die volle Konzessionsdauer des § 15 Abs. 1 erteilten Konzession den Antrag auf Verlängerung der Konzessionsdauer bei sonst unverändertem Inhalt der Konzession, so ist diesem Antrag stattzugeben, sofern kein anderer Konzessionswerber vorhanden ist, die Kraftfahrlinie ständig vom Konzessionsinhaber betrieben wurde, und der Ausschließungsgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a nicht vorliegt.

(2) Im Verfahren über die Verlängerung der Konzessionsdauer findet § 5 keine Anwendung.

Beförderungspreise

§ 31. (1) Für die Erfüllung des Beförderungsvertrages hat der Fahrgast dem Unternehmen einen Beförderungspreis (Regelbeförderungspreis) zu vergüten.

(2) Die für einen Verbundraum festgesetzten Verbundregelbeförderungspreise sind von der jeweiligen Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft den Konzessionsbehörden anzuzeigen und gelten für alle am Verbund teilnehmenden Kraftfahrlinienunternehmer.

(3) Die Wirtschaftskammer Österreich erhöht den jeweils gültigen Regelbeförderungspreis jährlich nach Feststellung des Preissteigerungsindex für Kraftfahrlinien durch das Österreichische Statistische Zentralamt um die Indextdifferenz und zeigt den so festgestellten Regelbeförderungspreis den Aufsichtsbehörden an. Bei der Berechnung haben Beträge bis 49 Groschen für die laufende Erhöhung außer Ansatz zu bleiben. Beträge über 49 Groschen sind auf den nächst höheren Schillingbetrag zu runden. § 39f Familienlastenausgleichsgesetz 1967 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 433/1996 bleibt unberührt.

(4) Der Index orientiert sich an folgenden Komponenten der Kostenrechnung der Kraftfahrlinienunternehmungen:

- a) Abschreibung Bus und Reifen,

- b) Zinsen Bus und Reifen,
- c) Treibstoffkosten,
- d) Öl- und Schmierstoffverbrauch,
- e) Reparaturkosten,
- f) Wagenpflege,
- g) Steuern und Versicherung,
- h) Fahrpersonal,
- i) Aufwandsentschädigungen, Sonderzahlungen, Abfertigungen,
- j) Lohnnebenkosten,
- k) Garagierung,
- l) Verwaltungskostenanteil.

(5) Werden von Dritten (Zahlern wie beispielsweise privaten Bestellern oder Gebietskörperschaften) Teilbeträge des Beförderungsentgeltes für den Fahrgast bezahlt, so hat der Fahrgast statt des Beförderungsentgeltes den um den Förderungsbetrag verminderten Fahrpreis zu bezahlen. Der Konzessionsinhaber hat jedoch jedenfalls den Regelbeförderungspreis zu erhalten. Der Aufsichtsbehörde ist die regelmäßige Übernahme der Bezahlung sowohl von Teilbeträgen des Beförderungsentgeltes als auch des gesamten Beförderungsentgeltes durch Dritte vom Konzessionsinhaber anzuzeigen.

(6) Beabsichtigt der Konzessionsinhaber die Anwendung von Beförderungspreisen, die von den in einzelnen Verbundräumen geltenden Beförderungspreisen oder von den Regelbeförderungspreisen abweichen, so hat er diese Beförderungspreise (Besondere Beförderungspreise) vor ihrer Anwendung der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorzulegen. Die Aufsichtsbehörde hat diese Beförderungspreise insbesondere darauf zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens angemessen sind und mit den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Gemeinwohl in Einklang stehen.

Beförderungsbedingungen

§ 32. Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Anwendung der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorzulegen, soweit sie für das Unternehmen im Einzelfalle von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 46 Z 4) abweichen (Besondere Beförderungsbedingungen). Diese hat vor ihrer Entscheidung über das betreffende Ansuchen den Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie, die zuständige Wirtschaftskammer und die Kammer für Arbeiter und Angestellte sowie allenfalls von den Besonderen Beförderungsbedingungen betroffene in § 5 Abs. 1 Z 1 bezeichnete Verkehrsunternehmen zu hören. Gleiches gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Die Aufsichtsbehörde kann überdies eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen verlangen, wenn sich die für ihre Genehmigung maßgeblichen Umstände wesentlich geändert haben.

Haltestellengenehmigung

§ 33. (1) Die Festsetzung sowie die Verlegung von Haltestellen wird über Antrag des Berechtigten vom Landeshauptmann auf Grund einer mit einem Lokalausweis verbundenen mündlichen Verhandlung bescheidmäßig genehmigt. Zu dieser Verhandlung sind insbesondere der Unternehmer, der Straßenbaulastträger, die Straßenaufsichtsbehörde, die Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde auch diese, und die Gemeinde zu laden. Die Auflassung einer Haltestelle kann sowohl über Antrag des Berechtigten als auch erforderlichenfalls von Amts wegen vorgenommen werden. Die Durchführung einer mündlichen mit einem Lokalausweis verbundenen Verhandlung ist diesfalls nicht erforderlich.

(2) Über Antrag kann die Mitbenützung einer für eine bestehende Kraftfahrlinie bereits genehmigte Haltestelle durch weitere Kraftfahrlinien desselben oder eines anderen Berechtigten genehmigt werden. Es darf diesfalls nur ein Haltestellenzeichen angebracht werden, dessen Erhaltungskosten zu gleichen Teilen zu tragen sind. Die Durchführung einer mündlichen mit einem Lokalausweis verbundenen Verhandlung hat nur zu erfolgen, wenn dies sachlich gerechtfertigt und erforderlich ist.

(3) Befinden sich die Haltestellen mehrerer Linien oder Unternehmer in unmittelbarer Nähe voneinander, so sind sie, sofern nicht aus betrieblichen Gründen mehrere Haltestellenbereiche erforderlich sind, zu einer Haltestelle zusammenzufassen und mit nur einem Haltestellenzeichen kenntlich zu machen und jedenfalls einheitlich zu bezeichnen.

(4) Aus besonders wichtigen Gründen kann der Landeshauptmann dem Unternehmer die Ausgestaltung von Haltestellen in wirtschaftlich zumutbaren Grenzen, nicht jedoch straßenbauliche Maßnahmen, die Schneeräumung oder die Reinigung der Haltestellen vorschreiben.

Haltestellenzeichen

§ 34. (1) Die Haltestellen sind durch ein von beiden Seiten les- und erkennbares Haltestellenzeichen sowie eine Haltestellenbezeichnung kenntlich zu machen.

(2) Neben der Haltestellenbezeichnung können außer der Bezeichnung des Berechtigungsinhabers auch eine Haltestellenummer und zusätzliche Hinweise auf Verbünde, deren Zonen sowie auf die Bedienung durch Rufbusse oder Anrufsammeltaxis angebracht werden. Die zusätzlichen Hinweise dürfen nicht größer sein als die Haltestellenbezeichnung.

(3) Die Haltestellenzeichen sind gut sichtbar quer zur Fahrtrichtung anzubringen. Die Entfernung des Haltestellenzeichens vom Rande der Fahrbahn hat mindestens 0,30 m, die Höhe des unteren Randes der Zeichen über dem Erdboden 2,40 m zu betragen.

(4) Der Unternehmer hat nach Erlöschen der Berechtigung sowie an aufgelassenen Haltestellen die Haltestellenzeichen zu entfernen, oder sie bei vorübergehender Betriebseinstellung als ungültig zu kennzeichnen.

Übergangsbestimmungen für bestehende Haltestellenzeichen

§ 35. (1) Innerhalb von zwei Jahren ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes haben die Haltestellen für mehrere Linien oder mehrere Unternehmen, die sich in unmittelbarer Nähe voneinander befinden, den Bestimmungen des § 33 Abs. 3 zu entsprechen. Die Einhaltung dieser Vorschriften ist vom Berechtigungsinhaber dem Landeshauptmann sowie, wenn dieser Aufsichtsbehörde ist, dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zu melden.

(2) Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes in Verwendung stehende Haltestellenzeichen haben spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes den Bestimmungen des § 34 zu entsprechen.

(3) Spätestens zum letztgenannten Termin erlöschen auch alle bis zum Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes gemäß § 31 Abs. 2 der 1. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliniengesetz 1952, BGBl. Nr. 206/1954, für Form, Farbe und Art der Anbringung erteilten Ausnahmegenehmigungen für Haltestellen.

(4) Spätestens ein Jahr nach Wiedererteilung der Konzession, Verlängerung der Konzessionsdauer oder Erneuerung einer Genehmigung sind alle Haltestellen der Kraftfahrlinie in einer diesem Bundesgesetz entsprechenden Weise zu erneuern und anzubringen. Die Einhaltung dieser Vorschriften ist vom Berechtigungsinhaber dem Landeshauptmann sowie, wenn er Aufsichtsbehörde ist, dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zu melden.

(5) Sobald unabhängig von den Fällen des Abs. 4 für eine Kraftfahrlinie alle Haltestellen diesem Bundesgesetz entsprechen, ist dies vom Berechtigungsinhaber dem Landeshauptmann sowie, wenn dieser Aufsichtsbehörde ist, dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr zu melden.

Fahrpläne

§ 36. (1) Die Fahrpläne für die Kraftfahrlinien gelten für jeweils eine Jahresfahrplanperiode. Sofern vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr aus Zweckmäßigkeitsgründen nicht anderes bestimmt wird, fällt die Jahresfahrplanperiode mit jener des Eisenbahnbetriebes der Österreichischen Bundesbahnen zusammen.

(2) Die Fahrplanentwürfe sind der Aufsichtsbehörde für jede Fahrplanperiode so rechtzeitig vor ihrem Inkrafttreten vorzulegen, daß ihre Übersendung an den Herausgeber des Österreichischen Kraftfahrlinienkursbuches oder den Herausgeber des Verbundkursbuches (§ 20 Z 6) zur Veröffentlichung zeitgerecht veranlaßt werden kann.

(3) Die Fahrplanentwürfe müssen den Vorschriften der Berechtigungen entsprechen. Sie haben neben dem Namen und der Anschrift des Unternehmens zu enthalten:

1. Die Angabe des Zeitraumes, für den sie gelten sollen, soweit dieser von der unter Abs. 1 bestimmten Fahrplanperiode abweicht;
2. die Haltestellen auf der dem Berechtigungsbescheid entsprechenden Fahrtstrecke unter Angabe der Entfernungen in Kilometern, wobei Strecken ab 500 Meter auf den nächsten Kilometer aufzurunden sind;

3. die Anführung der beabsichtigten Kurse und deren Fahrtzeiten sowie, falls sie nicht täglich ausgeführt werden, die Angabe der Fahrtage unter Verwendung der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Zeichen und Symbole. Allfällige Halte- und Bedienungsverbote sind ersichtlich zu machen;
4. die Fahrpreise.

(4) Bei innerstädtischen Verkehren sowie in Verkehrsverbänden kann die Angabe der Entfernung und der Fahrpreise entfallen und erforderlichenfalls durch die Angabe einer Verbundzone und des Fahrpreissystems ersetzt werden.

(5) Die Fahrplanentwürfe sind jeweils vor Beginn der Fahrplanperiode, mindestens aber einmal im Jahr, mit den in § 5 Abs. 1 Z 1 und 5 bis 8 angeführten Stellen sowie mit den sonst in Betracht kommenden Verkehrsinteressenten zu erörtern. Verkehrswünsche sind nach Maßgabe der wirtschaftlichen Möglichkeiten zu berücksichtigen.

(6) Die diesbezüglichen Verhandlungen sind von den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften zu führen. In verbundfreien Räumen haben hiezu unter der Leitung der beiden Aufsichtsbehörden (§ 3) mündliche Verhandlungen (Fahrplankonferenzen) stattzufinden, zu denen die in Abs. 5 genannten Stellen zu laden sind.

Ausgleich der Verkehrsinteressen, Förderung der Zusammenarbeit und von Zusammenschlüssen der Unternehmen

§ 37. (1) Zur Optimierung des öffentlichen Personenverkehrs haben die Aufsichtsbehörden fördernd darauf einzuwirken, daß die Interessen der verschiedenen Verkehrsträger des öffentlichen Personenverkehrs ausgeglichen und ihre Leistungen und ihre Entgelte aufeinander abgestimmt werden. Sie haben zu diesem Zweck die freiwillige Zusammenarbeit und die Zusammenschlüsse der Unternehmen, wie beispielsweise Gemeinschaftsverkehre und Verkehrsverbände, zu fördern.

(2) Im Sinne des Abs. 1 gilt als

1. Gemeinschaftsverkehr die Kooperation einzelner Berechtigungsinhaber mit dem Zweck, zwei oder mehrere ihrer Kraftfahrlinien mit durchgehenden Kursen und durchgehenden Beförderungspreisen gemeinsam zu betreiben;
2. Verkehrsverbund die Kooperation möglichst aller in einem bestimmten Gebiet (Verbundraum) tätigen Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personenverkehrs (Eisenbahn- und Kraftfahrlinienunternehmen) in einer Organisation mit Rechtspersönlichkeit zum Zwecke der Angebotsoptimierung und der unternehmensübergreifenden Anwendung eines einheitlichen Fahrpreissystems in einem zusammenhängenden und koordinierten Verkehrsnetz;
3. Angebotsoptimierung die Einrichtung und befriedigende Bedienung und erforderlichenfalls die Erweiterung und Änderung von Verkehrsverbindungen sowie die Abstimmung der Fahrpläne in wirtschaftlich zumutbarem Rahmen.

(3) Die Aufsichtsbehörden haben bei ihren Maßnahmen auch die Ziele der Bundes- und Landesplanung zu beachten.

Rufbusse und Anrufsammeltaxis

§ 38. (1) Der Kraftfahrlinienverkehr mit Rufbussen bedarf einer Konzession nach § 1 Abs. 3. Die Bestimmungen der §§ 17 Abs. 1 erster Satz und 36 Abs. 2 bis 4 finden jedoch keine Anwendung. Auf den Haltestellenzeichen ist ein Hinweis auf die Rufbusbedienung anzubringen.

(2) Dem Taxigewerbe ist das Anwerben von Fahrgästen bei Haltestellen des Kraftfahrlinienverkehrs nicht gestattet, doch dürfen Anrufsammeltaxis diese Haltestellen außerhalb der täglichen Betriebszeiten der Kraftfahrlinien oder mit Billigung des Berechtigungsinhabers auch während der Betriebszeiten als Abfahrtsstellen benützen.

(3) Im Sinne der Abs. 1 und 2 gelten als Rufbusse Kraftfahrlinienverkehre, die

- a) entweder ohne Anmeldung nicht verkehren und nur bei Vorliegen von Anmeldungen über Telefon oder in anderer festgesetzter Art von den erforderlichen Haltestellen ausgehend, die gewünschten Verbindungen innerhalb eines konzessionierten Streckensystems herstellen, oder
- b) ohne Anmeldung fahrplanmäßig nur auf einer bestimmten Grundstrecke des Streckensystems verkehren, bei Vorliegen von Anmeldungen aber von der Grundstrecke abweichen, die erforderliche Haltestelle (Bedarfshaltestelle) bedienen, und danach wieder auf die Grundstrecke zurückkehren und zur Endhaltestelle weiterfahren;
- c) Anrufsammeltaxis Taxiverkehre, die Fahrgäste nach telefonischer Vorbestellung mit eigens als Anrufsammeltaxi gekennzeichneten Taxis zu festen Abfahrtszeiten von besonders bezeichneten

Abfahrtsstellen gegen einen fixen Fahrpreis zu einem gewünschten Fahrziel innerhalb eines vorgegebenen abgegrenzten Betriebsgebietes befördern.

Abschnitt IV **Bestimmungen über die Fahrzeuge** **Fahrzeuge**

§ 39. (1) Kraftfahrlinien dürfen nur mit Linienfahrzeugen betrieben werden, die hinsichtlich ihrer Bauart, Beschaffenheit und Ausrüstung den Bestimmungen dieses Gesetzes sowie den Bestimmungen des KFG 1967, BGBl. Nr. 267, entsprechen. Die Linienfahrzeuge müssen den Anforderungen des Kraftfahrlinienverkehrs Rechnung tragen und sind bei niedrigen Temperaturen ausreichend zu beheizen.

(2) Als Linienfahrzeuge kommen in Betracht:

1. Omnibusse,
2. Omnibusanhänger,
3. Gelenkkraftfahrzeuge,
4. im innerstaatlichen Kraftfahrlinienverkehr in Ausnahmefällen auch Fahrzeuge des mit Personenkraftwagen betriebenen Mietwagengewerbes auf Grund besonderer Bewilligung durch die Konzessionsbehörde.

(3) Fahrzeuge nach Abs. 2 Z 1 dürfen zur Gepäcksbeförderung Anhänger mitführen, die den Bestimmungen des KFG 1967 entsprechen.

(4) Die als Linienfahrzeuge eingesetzten Omnibusse müssen an der Fahrzeugfront mit einer Fahrzielanzeige ausgestattet sein. Falls diese nicht selbstleuchtend ist, muß sie während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder Nebel oder, wenn es die Witterung sonst erfordert, mit weißem Licht ausreichend beleuchtet sein, darf jedoch nicht blenden. Im Ortslinienverkehr kann die Aufsichtsbehörde die Ausrüstung der Linienfahrzeuge mit selbstleuchtenden oder beleuchtbaren Linienbezeichnungen zusätzlich anordnen. Nach Maßgabe der technischen Möglichkeit soll das Fahrziel auch auf der rechten Seite des Linienfahrzeuges nach Abs. 2 Z 1 bis 3 angegeben werden.

Zwischenprüfung

§ 40. (1) Die Beschaffenheit und die Wirkungsweise der Bremsanlagen und der Lenkung sowie der Zustand der Bereifung sind jeden dritten Monat unter Verantwortung des betriebsführenden Unternehmers oder des Betriebsleiters oder des Leiters des Betriebsdienstes (§ 41) unter Beiziehung geeigneter Fachkräfte genau zu überprüfen.

(2) Das Ergebnis dieser Zwischenüberprüfung sowie die allenfalls zur Herstellung des ordnungsgemäßen Betriebszustandes notwendigen Arbeiten sind in das Wagenbuch (§ 48 KDV 1967) unter Angabe des Zustandes der Lenkung und der Bereifung, der Bremsanlagen samt Ergebnis der Bremsproben (Verzögerung der Bremskräfte) einzutragen. Das Wagenbuch ist bei jeder Begutachtung unaufgefordert vorzulegen.

(3) Vorübergehend außer Verkehr gesetzte Fahrzeuge sind vor erneuter Inbetriebnahme einer Zwischenüberprüfung zu unterziehen, wenn die letzte Zwischenüberprüfung länger als drei Monate zurückliegt. Die Dauer der Stilllegung ist im Wagenbuch zu vermerken.

(4) Werden bei der Zwischenprüfung Mängel festgestellt, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, so darf das Fahrzeug vor deren Behebung nicht in Betrieb genommen werden.

Leiter des Betriebsdienstes

§ 41. (1) Zur Wahrung der Sicherheit des Kraftfahrlinienbetriebes und zur Besorgung der ihm nach § 20 Z 10 obliegenden Aufgaben kann der Unternehmer einen Leiter des Betriebsdienstes, der weder dem Betriebsleiter (§ 10 Abs. 5) noch dem Betriebsführer (§ 22 Abs. 2) gleichzuhalten ist, bestellen.

(2) Ein Leiter des Betriebsdienstes ist vom Unternehmer zu bestellen:

1. wenn die Aufsichtsbehörde dies zur Wahrung der Sicherheit des Kraftfahrlinienbetriebes anordnet;
2. wenn im Linienbetrieb mehr als 40 Fahrzeuge regelmäßig verwendet werden und der Unternehmer oder der Betriebsleiter nicht selbst die Voraussetzungen des Abs. 3 erfüllt.

(3) Für die Bestellung zum Leiter des Betriebsdienstes ist erforderlich:

1. im Falle des Abs. 1 die abgeschlossene Ausbildung als Kraftfahrzeugmechaniker oder die Lenkberechtigung für die Klasse D;

2. im Falle des Abs. 2 die Abschlußprüfung an einer Technischen Universität oder an einer Höheren Technischen Lehranstalt oder an einer dieser gleichzuhaltenden Schule und eine wenigstens dreijährige einschlägige Fachpraxis sowie die Ausbildung zur Lenkberechtigung für die Klasse D.

(4) Die Bestellung des Leiters des Betriebsdienstes bedarf der Genehmigung durch die Konzessionsbehörde.

(5) Der Unternehmer kann für bestimmte räumliche oder sachlich abgegrenzte Bereiche des Betriebes eigene Leiter des Betriebsdienstes einsetzen. Auf diese ist Abs. 4 ebenfalls anzuwenden.

Meldepflichten

§ 42. (1) Der Unternehmer, der Betriebsleiter oder der Leiter des Betriebsdienstes hat der Aufsichtsbehörde anzuzeigen:

1. Unfälle im Linienbetrieb, bei denen eine Person getötet oder schwer verletzt worden ist;
2. Betriebsstörungen von mehr als 24 Stunden;
3. sonstige Betriebsvorkommnisse von besonderer Bedeutung.

(2) Bei Unfällen, in die ein Linienfahrzeug verwickelt war und bei denen eine Person getötet oder erkennbar schwer verletzt wurde, ist der Aufsichtsbehörde eine Durchschrift der von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht angefertigten Verkehrsunfallsanzeige zu übersenden.

(3) Der Unternehmer oder der Betriebsleiter haben der Aufsichtsbehörde bis Ende Februar für das abgelaufene Kalenderjahr Meldung zu machen über:

1. Art und Anzahl der verwendeten Fahrzeuge;
2. die im Linienverkehr zurückgelegten Fahrkilometer;
3. die Anzahl der beförderten Personen, aufgegliedert nach Schülern, Lehrlingen, Zeitkartenfahrern und sonstigen Fahrgästen.

In Verkehrsverbänden kann diese Meldung auch von den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften vorgenommen werden.

Fahrdienst

§ 43. (1) Im Fahrdienst dürfen nur vertrauenswürdige Personen eingesetzt werden; diese haben sich während des Dienstes besonnen, rücksichtsvoll und höflich zu verhalten.

(2) Außer den in kraftfahrrechtlichen Vorschriften dem Fahrzeuglenker aufgetragenen Pflichten hinsichtlich der Überwachung des Fahrzeugzustandes hat dieser

1. nach jeder längeren Fahrpause vor der Fortsetzung der Fahrt die Wirksamkeit der Bremsen und bei Einsatz von Anhängern die Betriebssicherheit der Kupplung zwischen ziehendem Fahrzeug und Anhänger (auch Gepäcksanhänger) zu prüfen und
2. dafür zu sorgen, daß während der Fahrt die Außentüren geschlossen bleiben.

Benützung der Fahrzeuge

§ 44. Fahrgäste haben bei Benützung der Linienfahrzeuge die behördlich genehmigten Beförderungsbedingungen zu beachten und den sich darauf beziehenden Anordnungen des Unternehmers und der im Fahrdienst tätigen Personen Folge zu leisten, widrigenfalls sie von der Fahrt ausgeschlossen werden können.

Abschnitt V

Übergangs- und Schlußbestimmungen

Aufsicht

§ 45. (1) Die Aufsicht über die Kraftfahrlinienunternehmen kommt den Aufsichtsbehörden (§ 3) zu.

(2) Die mit der Durchführung der Aufsicht beauftragten Organe weisen sich mit vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr ausgestellten Legitimationen aus, die zum Betreten sämtlicher Betriebsanlagen und zur Kontrolle aller Linienfahrzeuge berechtigen. Diese Organe haben in Ausübung des Aufsichtsrechtes weiters Anspruch auf freie Fahrt mit den Linienfahrzeugen.

Verordnungen

§ 46. Durch Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr können insbesondere erlassen werden:

1. die näheren Vorschriften über

- a) ein Mustern des Konzessionsantrages (§ 2 Abs. 2);
 - b) die Gestaltung, den Farbton und die Anbringung der Haltestellenzeichen (§ 34);
 - c) für den Fahrdienst und die Fahrgäste geltende Verbote (§§ 43 und 44);
2. die näheren Vorschriften über die Prüfung der fachlichen Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit des Berechtigungswerbers. Weiters nähere Bestimmungen über die Eignungsprüfung hinsichtlich
- a) der Sachgebiete der Prüfung,
 - b) der Prüfungstermine,
 - c) der Anmeldung zur Prüfung und der Verständigung vom Prüfungstermin,
 - d) des Prüfungsvorganges,
 - e) des Prüfungszeugnisses,
 - f) der Prüfungsgebühren,
 - g) der Bescheinigung über den Nachweis der fachlichen Eignung;
3. unter Berücksichtigung von § 39f Familienlastenausgleichsgesetz 1967 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 433/1996 die von der Wirtschaftskammer Österreich angezeigten Regelbeförderungspreise samt etwaigen Zuschlägen sowie deren Erhöhung auf Grund des vom Österreichischen Statistischen Zentralamt festgestellten Preissteigerungsindex für Kraftfahrlinien. Weiters die näheren Bestimmungen über
- a) Ermäßigungen,
 - b) Zeitkarten,
 - c) Rückfahrkarten,
 - d) Beförderungspreise für Reisegepäck und für Gegenstände des täglichen Bedarfs sowie
 - e) sonstige Entgelte im Kraftfahrverkehr;
4. die erforderlichen Vorschriften über einheitliche Allgemeine Beförderungsbedingungen, in denen insbesondere geregelt ist
- a) das Verhalten der Fahrgäste,
 - b) der Ausschluß von der Beförderung,
 - c) die Ausstellung der Fahrkarten,
 - d) die Beförderung von Gepäck und von Tieren,
 - e) die Rückerstattung der Beförderungspreise,
 - f) die Behandlung verlorener oder zurückgelassener Gegenstände,
 - g) die Haftung des Unternehmens.

Strafbestimmungen

§ 47. (1) Eine Verwaltungsübertretung begeht, wer gegen die Bestimmungen des § 20 verstößt und ist mit einer Geldstrafe von 10 000 S bis 100 000 S zu bestrafen.

(2) Der Betrieb einer Kraftfahrlinie ohne die gemäß § 1 Abs. 3 erforderliche Berechtigung ist mit einer Geldstrafe von 30 000 S bis zu 100 000 S zu bestrafen. Die rechtskräftige Bestrafung nach dieser Bestimmung zieht überdies den Entfall der Voraussetzung der Zuverlässigkeit des Berechtigungsinhabers im Sinne § 7 Abs. 1 Z 1 und § 9 dieses Gesetzes nach sich, wenn er bereits einmal wegen der gleichen Übertretung rechtskräftig bestraft wurde.

(3) Als vorläufige Sicherheit gemäß § 37a VStG 1950 kann bei Verdacht einer Übertretung nach Abs. 2 ein Betrag bis zu 100 000 S festgesetzt werden.

Mitwirkung

§ 48. An der Vollziehung dieses Bundesgesetzes, hiezu ergangener Verordnungen und unmittelbar anwendbarer Rechtsakte der Europäischen Union haben die Organe der Straßenaufsicht (§ 97 StVO 1960, BGBl. Nr. 159) sowie die Grenzorgane, sofern deren Aufgaben Zollorganen übertragen sind, diese Organe mitzuwirken.

Verweisungen

§ 49. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese, sofern nichts anderes ausdrücklich angeordnet ist, in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Amtsbeschwerden

§ 50. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann gegen Bescheide der Unabhängigen Verwaltungssenaten Beschwerde gegen Rechtswidrigkeit an den Verwaltungsgerichtshof erheben.

Inkrafttreten

§ 51. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit xx. XXXXXX in Kraft.

(2) Das Kraftfahrliniengesetz 1952, BGBl. Nr. 84, und die 1. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliniengesetz 1952, BGBl. Nr. 206/1954, treten mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes außer Kraft.

(3) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können bereits von dem seiner Kundmachung folgenden Tag an erlassen werden. Sie dürfen jedoch frühestens mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in Kraft treten.

Übergangsbestimmungen

§ 52. (1) Bestehende Konzessionen und mit diesen in Zusammenhang stehende Genehmigungen nach §§ 10 Abs. 5, 17 Abs. 1 und 2, 22 Abs. 2 und 3, 24 Abs. 1, 31 Abs. 1, 2 und 6, 32, 33 Abs. 1, 36 Abs. 2 und 41 Abs. 4, die auf Grund der bisher in Geltung gestandenen Vorschriften erteilt worden sind, gelten nach Maßgabe ihrer zeitlichen Begrenzung und ihres sachlichen Inhalts als entsprechende Berechtigungen und Genehmigungen im Sinne der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes.

(2) Die bis zum Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes eingereichten Anträge sind noch nach den Bestimmungen des Kraftfahrlineiengesetzes 1952 zu erledigen.

Anhängige Verfahren

§ 53. Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sind auch auf strafbare Handlungen anzuwenden, die vor seinem Wirksamkeitsbeginn begangen worden sind, sofern diese schon zur Zeit ihrer Begehung mit Strafe bedroht waren und nicht einer strengeren Behandlung unterliegen als nach den bisher in Geltung gestandenen Vorschriften. Im übrigen sind noch nicht abgeschlossene Verfahren nach den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und nach den gemäß diesem Bundesgesetz anzuwendenden Rechtsvorschriften zu beurteilen.

Vollziehung

§ 54. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betraut.

2047 der Beilagen

41

Anlage 1

[Papierfarbe blau]

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Wissenschaft
und Verkehr

Zl.



KONZESSIONSURKUNDE

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr bescheinigt hiemit gemäß § 19 Abs. 2 Kraftfahrliniengesetz, BGBl. Nr. xxx/xxxx, daß (Name und Vorname, Geburtsdatum und Wohnadresse oder Firmenbezeichnung sowie Betriebssitz des Konzessionsinhabers)

die Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie

auf der Strecke

bis zum

besitzt.

Für die Ausübung der Konzession bestehen die nachstehenden Auflagen:

Wien, am

L. S.
(Trockenstempel)

Für den Bundesminister:

42

2047 der Beilagen

Anlage 2

[Papierfarbe blau]

Amt der Landesregierung

Zl.

(Landeswappen)

KONZESSIONSURKUNDE

Das Landeshauptmann von bescheinigt hiemit gemäß § 19 Abs. 2 Kraftfahrliniengesetz, BGBl. Nr. xxx/xxxx, daß (Name und Vorname, Geburtsdatum und Wohnadresse oder Firmenbezeichnung sowie Betriebssitz des Konzessionsinhabers)

die Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie

auf der Strecke

bis zum

besitzt.

Für die Ausübung der Konzession bestehen die nachstehenden Auflagen:

(Ausstellungsort, Datum)

L. S.
(Trockenstempel)

Für den Landeshauptmann: