Deutscher Bundestag
3. Wahlperiode

Drucksache 2450

Schriftlicher Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen (23. Ausschuß)

über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Personenbeförderungsgesetzes

— Drucksache 255 —

A. Bericht des Abgeordneten Brück

I. Allgemeines

Der vorliegende Entwurf des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) regelt die entgeltliche und geschäftsmäßige Personenbeförderung mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen. Ein neues Gesetz auf diesem Gebiet ist dringend notwendig geworden, weil das z. Z. geltende Recht aus dem Jahre 1934 weitgehend durch die inzwischen eingetretene Entwicklung auf dem Gebiet des Verkehrs und nicht zuletzt durch die politischen und staatsrechtlichen Verhältnisse überholt ist.

Die Bundesregierung hatte den Entwurf eines neuen Personenbeförderungsgesetzes bereits am 21. September 1954 beim Deutschen Bundestag eingebracht — Drucksache 831. Dieser Entwurf ist in den Ausschüssen für Kommunalpolitik, für Post- und Fernmeldewesen, für Wirtschaftspolitik und in dem federführenden Ausschuß für Verkehrswesen sowie abschließend in einem Unterausschuß „Personenbeförderungsgesetz" behandelt worden. Aus Zeitgründen konnte damals der Entwurf vom 2. Bundestag jedoch nicht mehr verabschiedet werden.

Die Bundesregierung hat den Entwurf eines Personenbeförderungsgesetzes erneut am 8. März 1958 eingebracht, der jetzt als Drucksache 255 vorliegt. In diesem Entwurf hat die Bundesregierung weitgehend die Beratungsergebnisse aus dem 2. Bundestag verwertet. Die in der 2. Legislaturperiode geleistete Arbeit ist also nicht ungenutzt geblieben. Der Deutsche Bundestag hat den Entwurf in erster Lesung am 12. März 1958 federführend dem Ausschuß für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen unter Mitbeteiligung des Ausschusses für Kommunalpolitik und öffentliche Fürsorge überwiesen. Der mitbeteiligte Ausschuß hat seine Beratungen am 21. September 1960 abgeschlossen. Der federführende Ausschuß hatte seine Beratungen zunächst zurückgestellt, weil beim Bundesverfassungsgericht 7 Vorlagebeschlüsse anhängig waren, in denen die Frage zur Entscheidung anstand, ob die Prüfung des öffentlichen Verkehrsbedürfnisses bei der Zulassung zum Kraftdroschken- und Mietwagenverkehr mit Artikel 12 Abs. 1 GG vereinbar ist. Der Ausschuß für Verkehr-, Post- und Fernmeldewesen ging davon aus, daß aus der vom Bundesverfassungsgericht zu treffenden Entscheidung Schlüsse für die Behandlung dieser Frage auch bei allen weiteren im Gesetzentwurf behandelten Verkehrsarten zu ziehen sein würden. Die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts hat bestätigt, daß die Maßnahme des federführenden Ausschusses zweckmäßig war. In seinem Beschluß vom 8. Juni 1960 (BGBl. I S. 595) hat das Bundesverfassungsgericht entschieden:

> „Die Bestimmung des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 6. Dezember 1937 (RGBl. I S. 1319), wonach die Genehmigung nur erteilt werden darf, wenn das Unternehmen den Interessen des öffentlichen Verkehrs nicht zuwiderläuft, ist mit Artikel 12 Abs. 1 des Grundgesetzes unvereinbar und deshalb nichtig, soweit sie sich auf den Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen bezieht. Sie ist mit dem Grundgesetz vereinbar, soweit sie sich auf den Gelegenheitsverkehr mit Droschken bezieht. § 9 Abs. 2 dieses Gesetzes in der Fassung des Gesetzes vom 12. September 1955 (BGBl. I S. 573), wonach die Genehmigung zu versagen ist, wenn der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann, ist mit Artikel 12 Abs. 1 des Grundgesetzes unvereinbar und des-

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

halb nichtig, soweit er sich auf den Gelegenheitsverkehr mit Droschken und Mietwagen bezieht."

Aus den Entscheidungsgründen ist zu folgern, daß die Prüfung des öffentlichen Verkehrsinteresses bei Zulassung zum Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen verfassungskonform ist. Dagegen können diese objektiven Zulassungsvoraussetzungen auch nicht mehr bei Ausflugsfahrten gefordert werden; hier sind wie beim Verkehr mit Mietomnibussen und Mietwagen nur Ausübungsregelungen zulässig. Diese verfassungsrechtlichen Erkenntnisse sind vom federführenden Ausschuß berücksichtigt worden. Hieraus haben sich Änderungen der Regierungsvorlage und der Vorschläge des Bundesrates ergeben.

Der Entwurf faßt eine große Anzahl früher erlassener gesetzlicher Bestimmungen zusammen, damit an die Stelle eines weitgehend aufgesplitterten, unübersichtlich gewordenen und überholten Rechts wieder eine einheitliche Regelung treten kann. Er berücksichtigt die fortgeschrittene technische und wirtschaftliche Entwicklung. Für ihn gilt als oberste Richtlinie: Verkehrssicherheit auf der Straße und reibungsloser Verkehrsablauf.

Die im Entwurf geregelten Beförderungen werden von 5 Verkehrsträgergruppen durchgeführt: den privaten Unternehmern, den kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Betrieben, der Deutschen Bundespost, der Deutschen Bundesbahn und den nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Der Entwurf geht von dem Grundsatz der Gleichbehandlung aller Verkehrsträger aus. Im Gegensatz zum bisherigen Recht soll jetzt auch der Kraftomnibusverkehr der Deutschen Bundespost und der Deutschen Bundesbahn der Genehmigung unterliegen.

Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Gesetzentwurfs wird am besten durch einige Zahlenangaben veranschaulicht:

Im Jahre 1959 wurden im entgeltlichen Straßenpersonenverkehr im Bundesgebiet [ohne Saarland und Berlin (West)] befördert

1. mit Straßenbahnen		2 825,9 Millionen Personen
2. mit Obussen		267,9 Millionen Personen
3. mit Kraftomnibussen		
a) im Linienverkehr		2 371,3 Millionen Personen
davon im		
Ortsverkehr	1 018,4 Millionen	
Nachbarortsverkehr	473,3 Millionen	
Überlandverkehr	824,1 Millionen	
linienähnlichen Arbeiterverkehr	55,4 Millionen	
b) im Gelegenheitsverkehr		58,0 Millionen Personen
davon mit		
Ausflugswagen	16,8 Millionen	
Mietwagen	41,2 Millionen	
	insgesamt	5 523,1 Millionen Personen.

Hinzu kommen noch die von der Statistik nicht erfaßten, jedoch dem Personenbeförderungsgesetz unterliegenden Beförderungen mit etwa 10 000 Kraftdroschken und mit etwa 18 000 Mietwagen-Pkw.

Die Zahl der von der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1959 in ihrem Schienenverkehr beförderten Personen beträgt 1 309,7 Millionen. Es sind also im entgeltlichen Straßenpersonenverkehr etwa viermal soviel Personen befördert worden wie im Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn.

Die Zahl der beförderten Personen gibt jedoch kein vollständiges Bild über die erbrachte Verkehrsleistung, weil die Reiseweiten bei den einzelnen Verkehrsarten sehr unterschiedlich sind. Aufschlußreicher sind die Angaben über die gefahrenen Personen-km. Im Jahre 1959 wurden im Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn rd. 38,51 Milliarden Personen-km, im Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftomnibussen rd. 40,74 Milliarden Personen-km geleistet. Von Interesse sind auch die Einnahmen im Jahre 1959. Sie betrugen bei der Deutschen Bundesbahn im Personenverkehr auf der Schiene rd. 2,15 Milliarden DM, im entgeltlichen Straßenpersonenverkehr rd. 2,05 Milliarden DM.

II. Die einzelnen Bestimmungen

Zu § 1

Absatz 2 Nr. 1

Der Ausschuß hielt die in Absatz 2 Nr. 1 der Regierungsvorlage vorgesehene Freistellung von Personenkraftwagen für zu weitgehend. Durch öffentliche Vermittlung und Werbung werden in sehr vielen Fällen Mitfahrten vermittelt. Diese mitfahrenden Personen sollen nicht durch Freistellungen außerhalb des Schutzes des Gesetzes bleiben. Unter Berücksichtigung der Rechtsprechung erschien es dem Ausschuß zweckmäßiger, anstelle des Begriffs „Selbstkosten" den Begriff „Betriebskosten" zu verwenden. Unter Betriebskosten sind die beweglichen Kosten, insbesondere die Kosten für Treibstoffe, Öl, Abnutzung der Reifen zu verstehen. Nicht hierunter fallen die festen Kosten, wie z. B. Steuern, Versicherung, Garagenmiete. Die unter Absatz 2 Nr. 2 vorgesehenen Freistellungen schienen dem Ausschuß nach eingehender Prüfung mit Rücksicht auf eine möglichst ausnahmslose Anwendung des Gesetzes nicht angebracht.

Zu § 2

Absatz 2

Wie im bisherigen Recht soll die Möglichkeit beibehalten werden, die Übertragung der Genehmigung sowie die Übertragung des Betriebs zuzulassen. Gefahren oder Nachteile hieraus können sich nicht ergeben, weil auch dieser Vorgang an eine Genehmigung geknüpft ist. Der Ausschuß hat dabei auch berücksichtigt, daß eine solche Lösung den Wünschen der Verkehrtreibenden und der Wirtschaft entspricht.

Absätze 4 und 5

Die Absätze 4 und 5 wurden gestrichen, weil auch hier keine Ausnahme von der Genehmigungspflicht gelten soll. Ein Schaden für die Wirtschaft ist nicht zu befürchten, da in begründeten Fällen die Genehmigung zu erwarten ist. Der Vorschlag des Ausschusses für Kommunalpolitik und öffentliche Fürsorge, daß der Verkehr anzuzeigen ist und hierbei das Einverständnis der in dieser Verkehrsverbindung vorhandenen Unternehmen von Schienenbahnen und Kraftfahrlinien nachgewiesen werden soll, ist in der Praxis als undurchführbar anzusehen.

Absatz 6

Der Ausschuß ist ebenso wie die Bundesregierung dem Vorschlag auf Streichung des Wortes „öffentlichen" gefolgt. Er hat sich der Begründung des Bundesrates angeschlossen.

Zu § 3

Die Änderung in Absatz 1 und 2 ist eine notwendige Folge der Erweiterung der in § 2 Abs. 2 vorgesehenen Übertragungsmöglichkeit. Die Möglichkeit, Ausnahmen zuzulassen, wurde für „Einzelfälle" vorgesehen. Dies stellt eine Kompromißlösung zwischen Regierungsentwurf und Bundesratsvorschlag dar. Der Ausschuß hat sich der Ansicht des Bundesrates angeschlossen, daß in Bundesgesetzen davon abgesehen werden sollte, über die Zuständigkeit von Landesbehörden Vorschriften zu treffen. Diese Regelung soll den Ländern selbst überlassen bleiben. Dem Vorschlag des Bundesrates wurde hier und in allen sich in folgenden Paragraphen wiederholenden Fällen zugestimmt. Demnach ist anstelle der angeführten Landesbehörde zu setzen „der von der Landesregierung bestimmten Behörde".

Zu § 4

In der Überschrift ist das Semikolon durch ein Komma ersetzt worden. Dies gilt entsprechend auch für alle anderen gleichen Fälle.

Absatz 2

Die Worte „oder Seilbahnen" sind aufgenommen worden. Wegen ihrer rein lokalen Bedeutung soll es den Ländern überlassen bleiben, Vorschriften hierfür zu erlassen. Unter Seilbahnen sind Seilschwebebahnen und Standseilbahnen zu verstehen.

Absatz 4 Nr. 1 und 2

Die Änderungen sind in Angleichung an das Straßenverkehrsrecht — Neufassung der StVZO (§ 15d) in der Fassung vom 6. Dezember 1960 (BGBl. I S. 897) — und an das internationale Recht vorgenommen worden.

Zu § 7

Absatz 2 (neu)

Der neue Absatz 2 ist eine Kompromißlösung zwischen dem Änderungsvorschlag des Bundesrates und der Stellungnahme der Bundesregierung hierzu.

Zu § 8

Absatz 1

Der Ausschuß hielt auch die Einbeziehung der Landesregierungen in Satz 1 für zweckmäßig. Der Ausschuß geht davon aus, daß unter „Verkehrsträger" auch alle Schienenunternehmen zu verstehen sind. Mit dem vom Ausschuß angefügten Satz 2 soll die Bedeutung der freiwilligen Zusammenarbeit der Verkehrsträger betont werden. Der Ausschuß hat insbesondere daran gedacht, daß die bisher in einzelnen Ländern bestehenden Koordinierungsausschüsse sich bewährt haben und die Einrichtung solcher Ausschüsse gefördert werden sollte. Kartellrechtliche Bedenken bestehen gegen die Fassung nicht.

Absatz 2

Absatz 2 konnte unter Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Erkenntnisse (s. Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 8. Juni 1960 — BGBl. I S. 595) in seinem vollen Umfange nicht aufrechterhalten werden. Verfassungsrechtlich haltbar wären nur die Nr. 1 bis 3 gewesen. Von einer umfassenden Vorrangregelung, wie sie Absatz 2 bezweckte, mußte deshalb abgesehen werden. Der Ausschuß hat die §§ 8 und 13 im Zusammenhang beraten und sich entschlossen, nur eine Bevorrechtigung des Schienenparallel- und -ersatzverkehrs, soweit er nicht Ortslinienverkehr ist, gesetzlich festzulegen und diese Bevorrechtigung als Genehmigungsvoraussetzung in den § 13 einzubauen. Der § 8 Abs. 2 war daher zu streichen.

Absatz 3

Im Zusammenhang mit Absatz 2 hat der Ausschuß den Absatz 3 unter Änderungen in § 13 übernommen.

Zu § 9

Absatz 3

In Übereinstimmung mit dem Vorschlag des Bundesrates kann von der Vorschrift „in begründeten Fällen" Gebrauch gemacht werden. Im übrigen dient die vorgesehene Änderung der Vereinfachung.

Zu § 10

Der Ausschuß hat den Vorschlag des Bundesrates, dem sich die Bundesregierung in ihrer Stellungnahme angeschlossen hat, übernommen und die Worte „einer Genehmigung unterliegt" durch die Worte „den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt" ersetzt.

Zu § 11

Absatz 2 Nr. 1

Es handelt sich um eine sprachliche Verbesserung.

Absatz 4

Die Änderung in Absatz 4 enthält eine notwendige Vervollständigung.

Zu § 12

Absatz 1 Nr. 1 Buchstabe a

Der Ausschuß hat den Vorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung zugestimmt hat, übernommen und ergänzt.

Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe a

Die Worte „öffentlichen Verkehrsunternehmen" sind als nicht notwendig gestrichen worden.

Zu § 13

§ 13 bedurfte unter Berücksichtigung des inzwischen ergangenen Bundesverfassungsgerichtsbeschlusses einer grundsätzlichen Überarbeitung. Wie im Allgemeinen Teil des Berichts ausgeführt, war insbesondere zu berücksichtigen, daß auf Grund der inzwischen ergangenen Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 8. Juni 1960 objektive Zulassungsvoraussetzungen nur dann gefordert werden können, wenn es sich um den Schutz höherwertiger Güter handelt. Als solche höherwertige Güter sind anzuerkennen der Schienenverkehr, der Obusverkehr und der Linienverkehr; in beschränktem Umfange auch der Droschkenverkehr. Das Bundesverfassungsgericht hat hierzu ausgeführt:

> „Es liegt auf der Hand, daß etwa beim Linienverkehr Interessen der Allgemeinheit in stärkstem Maße berührt werden: einerseits sind große Gruppen der Bevölkerung auf das Bestehen wie auf das verläßliche und dauerhafte Funktionieren dieses Verkehrs angewiesen; andererseits ergänzt der Linienverkehr im Rahmen des Verkehrsganzen den Schienenverkehr in einer notwendigen, d. h. in dieser spezifischen Funktion durch andere Verkehrsträger nicht ersetzbaren Weise, tritt aber eben dadurch — besonders intensiv beim sogenannten Schienenparallelverkehr — auch in Konkurrenz zu diesem Verkehr, namentlich seinem Hauptträger, der Deutschen Bundesbahn. Er kann so die wirtschaftliche Lage und die Leistungsfähigkeit dieses Instituts unmittelbar beeinflussen, dessen überragende Bedeutung im Rahmen des Verkehrswesens keinem Zweifel unterliegt und dessen Bestand und höchstmögliche Wirtschaftlichkeit auch aus allgemeinen staatspolitischen wie aus wirtschafts- und sozialpolitischen Gründen gesichert werden müssen. Diese besondere Sachlage rechtfertigt beim Linienverkehr strengere Maßstäbe für die Zulassung neuer Unternehmen und damit stärkere Eingriffe auch in das Recht der Berufswahl durch die ordnende Hand des Staates."

Beim Verkehr mit Kraftdroschken ist eine Anwendung von objektiven Zulassungsvoraussetzungen nur in beschränktem Umfang möglich. Hierzu hat das Bundesverfassungsgericht weiter ausgeführt:

> „Da beim Droschkenverkehr eine Konkurrenz mit dem Linienverkehr und dem Schienenverkehr der Bundesbahn in nennenswertem Umfang nicht besteht, diese für die Allgemeinheit überragend

wichtigen Verkehrszweige also durch die Zulassung eines Droschkenunternehmens nicht gefährdet werden können, wird als ernste Gefahr im wesentlichen nur übrigbleiben, daß das Droschkengewerbe selbst bei unkontrolliertem Eindringen neuer Unternehmen durch Übersetzung und ruinösen Wettbewerb in seiner Existenz bedroht würde. Sollte diese Gefahr — konkret beweisbar — eingetreten oder nach dem sorgfältig begründeten Urteil der Verwaltungsbehörde in drohende Nähe gerückt sein, so würde das die Versagung der Genehmigung ..... rechtfertigen können."

Unter Berücksichtigung dieser Entscheidung konnte an Absatz 1 und an Absatz 2 Nr. 2 der Regierungsvorlage festgehalten werden; Absatz 2 Nr. 2 der Regierungsvorlage ist vom Ausschuß in Absatz 2 Nr. 1 übernommen worden. Die Anwendung von weiteren objektiven Zulassungsvoraussetzungen mußte auf den Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen beschränkt werden. Mit dieser Beschränkung sind inhaltlich der Absatz 2 Nr. 1 der Regierungsvorlage sowie die Absätze 3 und 4 im wesentlichen übernommen worden. In Absatz 2 Nr. 2 Buchstabe c ist jedoch im Rahmen des Ausgestaltungsrechts eine Bevorrechtigung der Schienenunternehmen im Schienenparallel- und Schienenersatzverkehr, der nicht Ortslinienverkehr ist, eingebaut worden. Diese Regelung soll gewährleisten, daß die Schienenunternehmen, insbesondere die Deutsche Bundesbahn, in ihren Rationalisierungsmaßnahmen nicht gehindert werden. Dies war auch ein wesentliches Anliegen des Berichts der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn — Drucksache 1602. Der Ausschuß für Kommunalpolitik und öffentliche Fürsorge hatte sich zwar bei der Behandlung von § 8 Abs. 2 der Regierungsvorlage für einen Vorrang der kommunalen Betriebe im Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Kraftfahrzeugen ausgesprochen. Der federführende Ausschuß konnte sich diesem Votum nicht in vollem Umfange anschließen; er ging davon aus, daß dem Anliegen dieser Unternehmen bezüglich des Schienenverkehrs durch die beschlossene Fassung Rechnung getragen wird. Hinsichtlich des Verkehrs mit Oberleitungsomnibussen und Kraftomnibussen sollte jedoch der Grundsatz der Bevorrechtigung der Schienenunternehmen in der Ausgestaltung des Verkehrs erhalten bleiben. Führt die Ausübung dieser Bevorrechtigung z. B. im Nachbarortslinienverkehr aus besonderen Gründen zu verkehrspolitisch nicht vertretbaren Ergebnissen, so kann die Behörde die Genehmigung für einen solchen Verkehr nach Absatz 4 versagen. Absatz 4 besagt ausdrücklich, daß die in ihm verankerte Schutzklausel auch im Falle des Absatzes 2 Nr. 2 gilt. Die Definition des Schienenparallelverkehrs übernimmt die Fassung der Regierungsvorlage (§ 8 Abs. 2 Nr. 1) unter Berücksichtigung der Vorschläge des Bundesrates, soweit diese nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 8. Juni 1960 (BGBl. I S. 595) als verfassungskonform anzuerkennen sind.

Absatz 3

Die Vorschrift paßt sich an die oben zitierten Ausführungen des Bundesverfassungsgerichts an.

Absatz 4

Die Vorschrift ist im Sinne des Bundesratsvorschlags (zu § 8 Abs. 3) erweitert, indem sie sich nicht nur auf Linienverkehr bezieht. Um Härten zu vermeiden, ist sie auch nicht nur auf die Erneuerung ablaufender Genehmigungen abgestellt. Die Vorschrift gibt der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit, nach pflichtgemäßem Ermessen abzuwägen, was im öffentlichen Verkehrsinteresse liegt. Diese Möglichkeit ist der Genehmigungsbehörde durch die Einfügung der Worte „das gilt auch im Falle des Absatzes 2 und des Absatzes 3" ausdrücklich zugestanden.

Absatz 5

Diese Vorschrift konnte als entbehrlich gestrichen werden.

Absatz 7

Die Änderung ergibt sich aus der Änderung von § 2 Abs. 2; sie ist in dem vom Ausschuß beschlossenen Absatz 6 enthalten.

Absatz 8

Die Streichung ist auf die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 8. Juni 1960 (BGBl. 1 S. 595) zurückzuführen. Die gestrichene Vorschrift basierte auf der nicht mehr gegebenen Zulässigkeit objektiver Zulassungsvoraussetzungen im gesamten Gelegenheitsverkehr.

Absatz 9

Die Vorschrift konnte als entbehrlich gestrichen werden. Die zeitliche Reihenfolge des Eingangs der Anträge bindet, wie von der Rechtsprechung bestätigt, nicht die Genehmigungsbehörde.

Zu § 14

Absatz 1

Der Ausschuß hat sich den Vorschlägen des Bundesrates in Übereinstimmung mit der Stellungnahme der Bundesregierung angeschlossen. Außerdem sind in Nr. 1 Buchstabe c und Nr. 2 Buchstabe a das Wort „öffentlichen" als überflüssig und in Nr. 5 die Worte „Abs. 2" wegen Änderung des § 48 gestrichen worden.

Absatz 5

Der Ausschuß ist dem Vorschlag des Bundesrates gefolgt. Die Neufassung soll der Beschleunigung des Verfahrens dienen.

Zu § 15

Der Ausschuß geht davon aus, daß den vorhandenen Unternehmern, wie nach dem bisherigen geltenden Personenbeförderungsgesetz nebst Durchführungsverordnung hierzu, ein Klagerecht zusteht. Der Fortfall des im bisherigen Personenbeförderungsrecht enthaltenen Widerspruchsrechts der vorhandenen Unternehmer im Anhörverfahren soll nur

eine Vereinfachung und Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens bezwecken, ohne daß die bisherigen Rechte der vorhandenen Unternehmer geschmälert werden.

Zu § 16

Absatz 2

Der Fortfall des zweiten Halbsatzes ist eine Folge der aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht mehr haltbaren ursprünglich vorgesehenen Prüfung des öffentlichen Verkehrsbedürfnisses im Gelegenheitsverkehr.

Absatz 3

Die Vorschrift ist als überflüssig gestrichen worden.

Zu § 17

Absatz 1

Die Einfügung ist mit Rücksicht auf § 80 Abs. 1 der inzwischen in Kraft getretenen Verwaltungsgerichtsordnung (BGBl. I S. 17) erforderlich.

Absatz 2 Nr. 8

Der Ausschuß hat dem Vorschlag des Bundesrates auf Streichung des zweiten Halbsatzes in Übereinstimmung mit der Stellungnahme der Bundesregierung zugestimmt. Den Genehmigungsbehörden kann es überlassen bleiben, notwendigenfalls entsprechende Auflagen zu machen.

Absatz 6

Die Änderung bedeutet eine Angleichung an die Fassung in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (§ 4 Abs. 2, § 15 d Abs. 2 StVZO in der Fassung vom 6. Dezember 1960 — BGBl. I S. 897). „Zur Prüfung auszuhändigen" soll nicht zur Folge haben, daß der Verkehr unnötig behindert wird. Ist ggf. eine längere Zeit für die Prüfung erforderlich, so wäre von den „zuständigen Personen" eine Quittung über die vorläufig einbehaltene Genehmigungsurkunde auszustellen. In der Regel würde es genügen, die Angaben der Urkunde zwecks weiterer Feststellung zu vermerken.

Absatz 8

Entsprechend der Stellungnahme der Bundesregierung hat der Ausschuß „Nr. 8 zweiter Halbsatz und" gestrichen. Die weitere Änderung geht als Kompromiß auf den Vorschlag des Bundesrates und die Stellungnahme der Bundesregierung zurück.

Zu § 19

Absatz 2

Die Einfügung „und 3" ist eine sich aus der Änderung des § 13 ergebende notwendige Vervollständigung.

Zu § 20

Absatz 1

Die Neufassung des Absatzes 1 stellt eine Vereinfachung dar. Nr. 2 konnte gestrichen werden, weil sie inhaltlich in allen beachtlichen Fällen bereits in Nr. 1 enthalten ist.

Absatz 3

Diese Bestimmung ist vom Ausschuß in Absatz 4 übernommen; für den letzten Satz gilt dasselbe wie zu § 17 Abs. 6.

Zu § 23

Absatz 1

Die Änderung entspricht dem Vorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung zugestimmt hat. Die Neufassung soll der Klarstellung dienen. Auf den letzten Satz ist im Hinblick auf § 134 BGB verzichtet worden. Wegen der Bedeutung dieser Bestimmung wird auf die amtliche Begründung des Regierungsentwurfs zu § 23 verwiesen. Der mitbeteiligte Ausschuß hat Prüfung durch den federführenden Ausschuß angeregt, ob der Mindestsatz der Haftungsbeschränkung nicht erhöht werden soll. Der Ausschuß hat dies nicht für erforderlich gehalten, weil in der Regel der Sachschaden mit 1000 DM abgedeckt sein wird. Den Fahrgästen, die z. B. bei Ausflugsfahrten oder Ferienziel-Reisen Sachen mit sich führen, deren Wert 1000 DM übersteigt, kann es überlassen bleiben, eine besondere zusätzliche Versicherung abzuschließen.

Zu § 24

Absatz 1

Die Vorschrift ist an die Neufassung des § 13 Abs. 2 angepaßt worden.

Zu § 25

Absatz 2

Nr. 4 konnte aus den zu § 13 genannten Gründen nur noch auf den Verkehr mit Kraftdroschken angewendet werden. Eine solche Bestimmung war jedoch wegen § 25 Abs. 1 Nr. 2 überflüssig. Entsprechend der Streichung von Nr. 4 waren Nr. 2 und 3 durch das Wort „oder" zu verbinden und im übrigen das Wort „oder" in Nr. 3 zu streichen.

In Nr. 3 ist der Vorschlag des mitbeteiligten Ausschusses berücksichtigt worden.

Absatz 3

Das Wort „steuergesetzlichen" ist auch hier auf Vorschlag des mitbeteiligten Ausschusses durch das Wort „steuerrechtlichen" ersetzt worden.

Absatz 4

Der Ausschuß hat dem Vorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung zugestimmt hat, entsprochen und die Worte „bei den in § 17 Abs. 4 genann-

ten Verkehrsarten" eingefügt. Die Einfügung stellt klar, daß die Veröffentlichung der Rücknahme im amtlichen Verkündungsblatt nur dann in Betracht kommt, wenn bei Erteilung der Genehmigung gleichfalls eine Bekanntmachung im amtlichen Verkündungsblatt erfolgt ist.

Absatz 6

Diese Vorschrift ist wegen der Änderung von § 2 Abs. 2 erforderlich.

Zu § 26

Absatz 3

Die Streichung des zweiten Halbsatzes geht auf einen Vorschlag des Bundesrates zurück, dem die Bundesregierung zugestimmt hat. Aus verfassungsrechtlichen Gründen konnte die Vorschrift im übrigen nicht mehr auf den gesamten Gelegenheitsverkehr, sondern nur noch auf den Droschkenverkehr Anwendung finden.

Zu § 28

Absatz 1

Die Änderung entspricht dem Vorschlag des Bundesrates unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Bundesregierung hierzu.

Absatz 3

Absatz 3 ist unter Berücksichtigung des inzwischen verkündeten Bundesbaugesetzes geändert worden.

Zu § 29

Absatz 1

Die Änderung entspricht einem Vorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung zugestimmt hat.

Absatz 6

Absatz 6 ist unter Berücksichtigung des inzwischen verkündeten Bundesbaugesetzes aufgenommen worden.

Zu § 30

Absätze 4 und 5

Die Änderung dient der Klarstellung. Die von der Landesregierung nach Absatz 2 zu bestimmende Behörde muß die gleiche sein wie in den Absätzen 4 und 5. Die Änderung berücksichtigt inhaltlich auch den Vorschlag des Bundesrates.

Zu § 32

Absatz 3

Die Änderung entspricht dem Vorschlag des mitbeteiligten Ausschusses. Entsprechend der von der Bundesregierung gegebenen Begründung ist in dem letzten Satz das Wort „Bestehende" zur Klarstellung eingefügt worden. Die Neuformulierung will hier das Veranlassungsprinzip zur Geltung bringen. Ein Straßenbahnunternehmen soll nur dann zu einem Kostenbeitrag für die Erweiterung oder Verlegung einer von ihr mitbenutzten Straße herangezogen werden können, wenn eine Straße wegen der Mitbenutzung durch die Straßenbahn erweitert oder verlegt werden muß. Dieser Auffassung des mitbeteiligten Ausschusses hat sich der federführende Ausschuß angeschlossen; sie war für die Neufassung des Absatzes 3 maßgebend.

Absatz 5

Der angefügte zweite Satz entspricht inhaltlich dem Vorschlag des mitbeteiligten Ausschusses.

Absatz 6

Die Änderung entspricht dem Vorschlag des Bundesrates, dem sich die Bundesregierung in ihrer Stellungnahme angeschlossen hat.

Zu § 35

Die Änderung ergibt sich aus der Notwendigkeit, die Verpflichtung auch für Eigentümer von Grundstücken und Baulichkeiten eintreten zu lassen, die nicht Anlieger von öffentlichen Straßen sind.

Zu § 36

Die Änderung entspricht einem Vorschlag des Bundesrates, dem sich die Bundesregierung angeschlossen hat. Damit wird der Worlaut § 21 angepaßt.

Zu § 37

Die Neufassung der Vorschrift soll der Klarstellung dienen.

Zu § 39

Absatz 2

Bei der Prüfung ist lediglich von dem Verkehrsbetrieb auszugehen. Andere Betriebszweige, z. B. bei kommunalen Betrieben Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerk, sowie andere Gewerbezweige müssen hierbei außer Betracht bleiben. Auch ein gleichzeitig betriebener Gelegenheitsverkehr ist bei der Prüfung nicht zu berücksichtigen.

Absatz 8

Der Auschuß hat sich für Streichung dieser Bestimmung entschieden. Wenn eine Beteiligung der Preisbehörde auf Landesebene gwünscht ist, kann dies im Zuge der Organisationsgewalt der Länder hier angeordnet werden.

Zu § 40

Absatz 4

Der Ausschuß ist dem Vorschlag des Bundesrates gefolgt. Die Vorschrift liegt im Interesse der Öffentlichkeit.

Zu § 41

Absatz 2

Im zweiten Halbsatz wird klargestellt, welche Absätze des § 32 entsprechend anzuwenden sind.

Zu § 42

Die Streichung des Wortes „die" in Satz 1 soll dem Umstand Rechnung tragen, daß es sich bei den Fahrgästen im Linienverkehr um einen unbestimmten Personenkreis handelt. Das Wort „Punkten" ist durch „Haltestellen" ersetzt worden, um die Fassung mit dem zweiten Satz und § 32 der Neufassung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) vom 7. Juli 1960 (BGBl. I S. 553) in Einklang zu bringen. Nach bisheriger Übung und Auffassung des Ausschusses setzt „Regelmäßigkeit" voraus, daß die Fahrten in einer erkennbaren zeitlichen Ordnung wiederholt werden und daß die Fahrgäste sich auf das Vorhandensein einer Verkehrsverbindung einrichten können.

Zu § 43

Absatz 1

Um deutlicher zum Ausdruck zu bringen, daß es sich hier um Sonderformen des Linienverkehrs handelt, sind Überschrift und Text entsprechend gefaßt worden. Das Wort „insbesondere" ist gestrichen worden, um zum Ausdruck zu bringen, daß es sich hier um eine ausschließliche Aufzählung von Verkehrsformen handelt.

Eine Notwendigkeit für die Einbeziehung von Nr. 2 in die Sonderformen des Linienverkehrs ist vom Ausschuß nicht anerkannt worden. Damit wird dieser Verkehr nicht behindert. Er kann in der Form des Ferienziel-Reiseverkehrs oder als Mietwagenverkehr durchgeführt werden.

In Angleichung an das Beförderungsteuerrecht ist in Nr. 3 das Wort „Schule" durch das Wort „Lehranstalt" ersetzt worden.

Absatz 2

Absatz 2 sollte einen besonderen Umgehungstatbestand regeln. Dies ist nicht erforderlich, da die Vorschrift allgemein durch das Umgehungsverbot nach § 6 erfaßt wird.

Absatz 3

Eine besondere Regelung für diese Tatbestände erscheint nicht erforderlich.

Der Ausschuß hat einen neuen Absatz 1 a eingefügt, in dem der Ferienziel-Reiseverkehr behandelt wird. Nach eingehenden Erörterungen hat sich der Ausschuß entschlossen, den Ferienziel-Reiseverkehr, der nach der Regierungsvorlage in § 49 als eine Form des Gelegenheitsverkehrs vorgesehen war, als Sonderform des Linienverkehrs zu übernehmen, da dieser Verkehr eine Reihe von Merkmalen aufweist, die dem Linienverkehr eigen sind. Dieser Verkehr soll daher bereits bei der Zulassung in seinen einzelnen Verkehrsrelationen daraufhin geprüft werden können, ob er nicht den öffentlichen Verkehrsinteressen widerspricht.

Zu § 44

Die Änderung ergibt sich aus der Änderung des § 13 Abs. 2.

Zu § 45

Die Änderung des § 45 entspricht dem Vorschlag des Bundesrates unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Bundesregierung; diese Änderungen sind aus Gründen der Klarstellung erfolgt. Darüber hinaus ist zur weiteren Klarstellung der letzte Halbsatz des Absatzes 1 der Regierungsvorlage geändert worden in „die Ausgabe der amtlichen Kursbücher ersetzt die Veröffentlichung".

Absatz 2 Satz 1 der Regierungsvorlage ist ergänzt worden. Bei den Sonderformen des Linienverkehrs soll die Genehmigungsbehörde auch auf die Einhaltung der Vorschriften über die Betriebspflicht, die Beförderungspflicht und die Beförderungsbedingungen verzichten können. Durch die Übernahme des Ferienziel-Reiseverkehrs in die Sonderformen des Linienverkehrs ergab sich ferner die Notwendigkeit, dem Absatz 2 die weitere Ergänzung anzufügen. Nach dem vorletzten Satz des vom Ausschuß ergänzten Absatzes 2 kann ein nach § 13 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe c vorhandenes Unternehmen nicht sein Ausgestaltungsrecht geltend machen. Inwieweit ein vorhandenes Schienen- oder Linienunternehmen sich auf § 13 Abs. 2 Nr. 2 Buchstaben a und b gegenüber der Einrichtung eines Ferienziel-Reiseverkehrs berufen kann, hängt davon ab, ob das vorhandene Unternehmen den beabsichtigten Verkehr bereits befriedigend bedient. Eine befriedigende Bedienung kann generell nur gegeben sein, wenn das vorhandene Unternehmen einen bereits vorhandenen entsprechenden Verkehr entgegenhalten kann. Entsprechend ist hier nur ein dem Ferienziel-Reiseverkehr vergleichbarer Arrangementverkehr. Darüber hinaus hat die Genehmigungsbehörde zu prüfen, ob der vorhandene Verkehr auch wirklich befriedigend im Sinne der Verkehrsnutzer ist. Wird z. B. auf der Schiene ein Arrangementverkehr zu einer für den Verkehrsnutzer unzumutbaren Abfahrtzeit angeboten, so wird die Genehmigungsbehörde diesen Verkehr als nicht befriedigend ansehen und deshalb dem Antrag auf Zulassung eines Ferienziel-Reiseverkehrs mit günstigeren Abfahrtzeiten stattgeben. Der zweite Halbsatz des vorletzten Satzes stellt außerdem klar, daß ein Unternehmer von Ferienziel-Reiseverkehr der Einrichtung eines allgemeinen Linienverkehrs oder eines weiteren Ferienziel-Reiseverkehrs nicht eine Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen entgegenhalten kann.

Zu § 46

Absatz 2 Nr. 1

Es handelt sich lediglich um eine geringfügige redaktionelle Änderung.

Absatz 2 Nr. 3

Die Streichung ist darauf zurückzuführen, daß die Ferienziel-Reisen in § 43 übernommen sind.

Absatz 3

Der Ausschuß hat den Vorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung zugestimmt hat, übernommen.

Zu § 47

Absatz 2

Die Streichung des letzten Satzes soll Mißverständnissen vorbeugen. Verboten ist der linienmäßige Verkehr. Dies ergibt sich bereits aus § 46 Abs. 1.

Absatz 3

Der Ausschuß hat sich dem Änderungsvorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung zugestimmt hat, angeschlossen.

Absatz 4

Die Änderung war erforderlich, weil nicht nur die Genehmigungsbehörden, sondern auch die Landesregierungen nach § 52 Abs. 1 Satz 1 die Beförderungsentgelte für Kraftdroschken festsetzen können.

Zu § 48

Absatz 1

Die Durchführung des Verkehrs muß auch mit Personenkraftwagen gestattet sein. Eine Beschränkung dieser Verkehrsart auf Kraftomnibusse würde sich mit den im Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 8. Juni 1960 (BGBl. I S. 595) entwickelten Grundsätzen nicht vereinbaren lassen. Die Einfügung des zweiten Halbsatzes in Satz 2 ist inhaltlich aus Absatz 5 der Regierungsvorlage übernommen worden. Die Änderung des letzten Satzes soll verhindern, daß der Unternehmer von Pauschalfahrten seine Kalkulation offenlegen muß.

Absätze 2 bis 6

Die Streichung von Absatz 2 ist aus den zu Absatz 1 genannten Gründen notwendig. Die Absätze 3 bis 6 stehen nicht im Einklang mit den vom Bundesverfassungsgericht in seinem Beschluß vom 8. Juni 1960 entwickelten Grundsätzen und waren daher zu streichen.

Nach den Ausführungen im Allgemeinen Teil sind bei Ausflugsfahrten keine objektiven Zulassungsvoraussetzungen, sondern lediglich Ausübungsregeln zulässig. Mit dem vom Ausschuß angefügten letzten Absatz werden solche Ausübungsregeln aufgestellt. Obwohl Absatz 1 bereits eine Umgrenzung der Ausflugsfahrten enthält, sind Ausübungsregeln notwendig, wenn im Einzelfalle Ausflugsfahrten nachweisbar so durchgeführt werden, daß sie die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigen.

Zu § 49

§ 49 ist aus den zu § 43 Abs. 1 a genannten Gründen gestrichen worden.

Zu § 50

Absatz 2

Absatz 2 ist auf Grund des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 8. Juni 1960 (BGBl. I S. 595) gestrichen worden.

Absatz 3

Ein neuer Satz ist vorangestellt worden. Hierdurch soll ausdrücklich eine sonst schwer nachprüfbare Umgehung der Vorschrift nach Absatz 1 verhindert werden, wonach der Mieter das Fahrtziel zu bestimmen hat. Durch Umgehung könnten die nach § 13 Abs. 2 zu beachtenden öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden.

Absatz 4

Auch eine beschränkte Beförderungspflicht ist für diesen Verkehr nicht notwendig. Es wird deshalb ausdrücklich festgestellt, daß die Vorschriften über Betriebspflicht und Beförderungspflicht nicht anzuwenden sind. Die Streichung des letzten Satzes ergibt sich aus der Streichung der Bezugsbestimmung.

Absatz 5

Absatz 5 der Regierungsvorlage ist ergänzt worden, um eine noch schärfere Abgrenzung zwischen dem Kraftdroschkenverkehr und dem Mietwagenverkehr zu erreichen.

Zu § 51

Die Änderung bedeutet eine sprachliche Angleichung an §§ 38 und 44.

Zu § 52

Absätze 1 und 2

Der Ausschuß hat den Vorschlag des Bundesrates unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Bundesregierung übernommen.

Absatz 4

Die Streichung ist aus den zu § 39 Abs. 8 genannten Gründen erfolgt.

Zu § 53

Absatz 2

Aus sprachlichen Gründen ist statt „nach Benehmen" gesetzt worden „im Benehmen".

Absatz 6

Die Ermächtigung ist notwendig, um den Grenzzollstellen die Möglichkeit zu geben, unberechtigten Verkehr aus dem Ausland zurückzuweisen.

Zu § 54

Absatz 1

Der Ausschuß hat den Vorschlag des Bundesrates, dem sich die Bundesregierung angeschlossen hat, übernommen.

Absatz 2

In beiden Fällen sind die Worte „nach Benehmen" durch die Worte „im Benehmen" ersetzt worden.

Absatz 4

Der zweite Satz ist aus den zu § 53 Abs. 6 genannten Gründen angefügt worden.

Zu § 55

Absätze 1 und 3

Absatz 3 ist aus Gründen der Zusammengehörigkeit dem Absatz 1 angefügt worden. Der Änderungsvorschlag des Bundesrates für neue Absätze 4 und 5 weicht inhaltlich hiervon nicht ab.

Absatz 4

ist unverändert übernommen. Der Bundesratsvorschlag für einen neuen Absatz 2 ist als letzter Absatz übernommen worden.

Zu § 56

Der Ausschuß hat sich dem Vorschlag des Bundesrates angeschlossen. Die Auslassung der Worte „nach den Vorschriften" soll der Klarstellung dienen.

Zu § 58

Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe b

Der Ausschuß hat die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge nach ihrer Verwendung in der betreffenden Verkehrsform nicht für notwendig gehalten und diese Bestimmung deshalb gestrichen.

Absatz 2

Die Worte „nach § 1 Abs. 2 diesem Gesetz nicht unterliegen oder" sind als nicht notwendig gestrichen worden.

Zu § 59

Absatz 1 Nr. 2

„§ 1" war im Hinblick auf die Neufassung von § 1 Abs. 2 zu streichen.

Absatz 1 Nr. 4

Im Hinblick darauf, daß objektive Zulassungsvoraussetzungen in dieser Verkehrsart nicht mehr möglich sind, ist diese Bestimmung gestrichen worden.

Absatz 1 Nr. 5

Die Ferienziel-Reisen sind als eine Sonderform des Linienverkehrs in § 43 übernommen worden. Die Worte „und für Ferienziel-Reisen (§ 49)" waren deshalb zu streichen.

Zu § 62

Absatz 1 Nr. 2

Die Worte „oder Kraftdroschkenverkehr" sind gestrichen worden, weil im Kraftdroschkenverkehr Beförderungsentgelte nach § 52 Abs. 1 durch Rechtsverordnungen festgesetzt werden, eine Zustimmung also nicht erteilt wird.

Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe a

Die Bestimmung mußte wegen Streichung des § 2 Abs. 4 entfallen.

Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe b

Das Wort „öffentlichen" ist aus den zu § 2 Abs. 6 genannten Gründen gestrichen worden.

Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe c

„§ 20 Abs. 3 Satz 2" muß heißen „§ 20 Abs. 4 Satz 3", weil dieser Satz in § 20 umgestellt worden ist. „§ 48 Abs. 5" ist gestrichen worden, weil diese Bestimmung entfallen ist.

Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe d

„§ 45 Abs. 1" muß entsprechend der in § 45 vorgenommenen Umstellung heißen „§ 45 Abs. 1 b".

Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe e

„§ 45 Abs. 1" muß entsprechend der in § 45 vorgenommenen Umstellung heißen „§ 45 Abs. 1 b". Ferner muß es genauer heißen „§ 52 Abs. 1 Satz 3".

Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe g

Die Änderung ergibt sich aus der Übernahme der Ferienziel-Reisen in den § 43. § 48 ist auf „Abs. 1" beschränkt worden.

Absatz 1 Nr. 3 Buchstabe h

Die Änderung ist eine Folge der Änderung des § 50.

Absatz 1 Nr. 5

Die Anfügung von Nr. 5 an Absatz 1 war erforderlich, um die in den Rechtsvorschriften genannten Straftatbestände auf Ordnungswidrigkeitstatbestände umzustellen.

Zu § 63

Absatz 1

Satz 2 der Regierungsvorlage ist gestrichen worden, nachdem durch höchstrichterliche Entscheidung die dort genannten Vereinbarungen als nichtig erklärt worden sind (BVerwG Urteil vom 4. Dezember 1959 — VII C 10. 59 —, VkBl. 1960 S. 190, BVerwGE Band 10 S. 49). Die Anfügung an Satz 1

bringt die notwendigen Übergangsvorschriften. Der Ausschuß geht davon aus, daß § 13 Abs. 4 auch für den Berufsverkehr gilt. Wirtschaftliche Störungen in der Abwicklung des Berufsverkehrs können somit vermieden werden.

Absatz 2

Die Änderung in Absatz 2 erfolgte aus den zu Absatz 1 Satz 1 genannten Gründen.

Absatz 3

Zu Absatz 3 gilt dasselbe wie zu Absatz 2.

Zu § 65

Absatz 3

Die Änderungen in Absatz 3 ergeben sich aus den Änderungen der Bezugsvorschriften.

Absatz 4

Der Ausschuß hat den Vorschlag des Bundesrates, dem die Bundesregierung zugestimmt hat, übernommen.

Absatz 5

Die Bestimmung ist wegen der inzwischen verkündeten Verwaltungsgerichtsordnung vom 21. Januar 1960 (BGBl. I S. 17) gegenstandslos geworden.

Absatz 6

Es handelt sich um eine notwendige Berichtigung.

Zu § 66

Absatz 2 Nr. 18

Die Streichung ist aus den zu § 63 Abs. 1 Satz 1 genannten Gründen notwendig.

Absatz 3 Nr. 2 Buchstabe a

Die Weitergeltung der Signalordnung war in das Gesetz zu übernehmen. Sie ist erst nach Vorlage des Gesetzentwurfs in Kraft getreten.

Absatz 3 Nr. 4

Die BOKraft hat inzwischen eine neue Fassung erhalten.

Zu § 67

Absatz 2

Die Änderung entspricht den Rechtsverhältnissen im Land Berlin.

Zu § 68

Die Bestimmung ist durch die Entwicklung überholt.

Bonn, den 30. Januar 1961

Brück
Berichterstatter

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Gesetzentwurf — Drucksache 255 — in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen;

2. die zu dem Gesetzentwurf eingegangenen Petitionen für erledigt zu erklären.

Bon, den 26. Januar 1961

Der Ausschuß für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen

Dr. Bleiß
Vorsitzender

Brück
Berichterstatter

Zusammenstellung

des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

— Drucksache 255 —

mit den Beschlüssen des Ausschusses für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen (23. Ausschuß)

Entwurf	Beschlüsse des 23. Ausschusses
Entwurf eines Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)	**Entwurf eines Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)**
Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:	Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:
I. Allgemeine Vorschriften	**I. Allgemeine Vorschriften**
§ 1	§ 1
Sachlicher Geltungsbereich	**Sachlicher Geltungsbereich**
(1) Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen. Als Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.	(1) unverändert
(2) Diesem Gesetz unterliegen nicht	(2) Diesem Gesetz unterliegen nicht
1. Beförderungen mit Personenkraftwagen (§ 4), wenn das Gesamtentgelt die *Selbst*kosten der Fahrt nicht übersteigt;	1. Beförderungen mit Personenkraftwagen (§ 4), wenn das Gesamtentgelt die **Betriebs**kosten der Fahrt nicht übersteigt **und Fahrer und Mitfahrer weder durch öffentliche Vermittlung noch durch Werbung zusammengeführt worden sind,**
2. *Beförderungen die im Zubringer- und Abholdienst durchgeführt werden*	**Nummer 2 entfällt**
a) von Fluggesellschaften und Flughäfen für ihr Personal und die Fluggäste,	
b) von Krankenhäusern, Heilstätten und ähnlichen Einrichtungen für ihr Personal, die Kranken und deren Besucher, soweit die Beförderungen nicht nach § 59 Abs. 1 Nr. 2 geregelt werden,	
c) vom Beherbergungsgewerbe für seine Wohngäste mit Personenkraftwagen (§ 4);	
3. Beförderungen mit Landkraftposten der Deutschen Bundespost (§ 5).	3. unverändert

Entwurf

§ 2

Genehmigungspflicht

(1) Wer im Sinne des § 1 Abs. 1

1. mit Straßenbahnen,
2. mit Obussen,
3. mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (§§ 42 und 43) oder
4. mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr (§ 46)

Personen befördert, muß im Besitz einer Genehmigung sein. Er ist Unternehmer im Sinne dieses Gesetzes.

(2) Der Genehmigung bedarf ferner jede Erweiterung oder wesentliche Änderung des Unternehmens sowie die *Übernahme* der aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten (Übertragung *der Genehmigung, § 3 Abs. 1 Satz 2).*

(3) Der Genehmigung bedarf der Arbeitgeber nicht für die Beförderung der Arbeitnehmer zwischen Arbeitsstätten desselben Betriebes zu betrieblichen Zwecken.

(4) Der Genehmigung bedarf ferner nicht der Arbeitgeber, der, ohne von den Beförderten ein unmittelbares Entgelt dafür zu erheben, die Arbeitnehmer seines Betriebs mit werkeigenen Fahrzeugen zwischen Wohnung oder Gemeinschaftsunterkünften und Arbeitsstelle regelmäßig befördert. Vor Inbetriebnahme ist dieser Verkehr, wenn er mit Kraftomnibussen durchgeführt wird, der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. Über die erfolgte Anzeige wird eine Bescheinigung ausgehändigt, die vom Kraftfahrzeugführer mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Beamten vorzuzeigen ist.

(5) Werden die nach Absatz 4 von der Genehmigung befreiten Beförderungen mit werkeigenen Kraftomnibussen ausgeführt, so kann die Genehmigungsbehörde, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen (§ 13) nachhaltig beeinträchtigt werden, Bedingungen und Auflagen festsetzen oder die Beförderungen allgemein untersagen.

(6) Einer Genehmigung bedarf es nicht zum vorübergehenden Einsatz von Kraftfahrzeugen bei Notständen und Betriebsstörungen im *öffentlichen* Verkehr, insbesondere im Schienen-, Bergbahn- oder Obusverkehr. Wenn die Störungen länger als 72 Stunden dauern, haben die Unternehmer der von der Störung betroffenen Betriebe der Genehmigungsbehörde (§ 11) Art, Umfang und voraussichtliche Dauer eines solchen vorübergehenden Einsatzes von Kraftfahrzeugen unverzüglich mitzuteilen.

§ 3

Unternehmer

(1) Die Genehmigung wird dem Unternehmer für einen bestimmten Verkehr (§ 9) und für seine Person (natürliche oder juristische Person) erteilt. *Die*

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 2

Genehmigungspflicht

(1) unverändert

(2) Der Genehmigung bedarf ferner jede Erweiterung oder wesentliche Änderung des Unternehmens, die **Übertragung** der aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten sowie **die** Übertragung **des Betriebs auf einen anderen.**

(3) unverändert

Absatz 4 entfällt

Absatz 5 entfällt

(6) Einer Genehmigung bedarf es nicht zum vorübergehenden Einsatz von Kraftfahrzeugen bei Notständen und Betriebsstörungen im Verkehr, insbesondere im Schienen-, Bergbahn- oder Obusverkehr. Wenn die Störungen länger als 72 Stunden dauern, haben die Unternehmer der von der Störung betroffenen Betriebe der Genehmigungsbehörde (§ 11) Art, Umfang und voraussichtliche Dauer eines solchen vorübergehenden Einsatzes von Kraftfahrzeugen unverzüglich mitzuteilen.

§ 3

Unternehmer

(1) Die Genehmigung wird dem Unternehmer für einen bestimmten Verkehr (§ 9) und für seine Person (natürliche oder juristische Person) erteilt.

Entwurf	Beschlüsse des 23. Ausschusses
Genehmigung ist nicht übertragbar, es sei denn, daß der Unternehmer das Alter von 60 Jahren erreicht hat oder infolge amtsärztlich festgestellter Gebrechlichkeit zur Fortführung des Unternehmens auf die Dauer nicht imstande ist.	
(2) Der Unternehmer muß den Verkehr im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung betreiben. *Die oberste Landesverkehrsbehörde oder die* von *ihr* bestimmte Behörde kann in *besonders gelagerten* Einzelfällen Ausnahmen zulassen.	(2) Der Unternehmer **oder derjenige, auf den der Betrieb übertragen worden ist (§ 2 Abs. 2),** muß den Verkehr im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung betreiben. Die von **der Landesregierung** bestimmte Behörde kann in Einzelfällen Ausnahmen zulassen.
§ 4	§ 4
Straßenbahnen; Obusse; Kraftfahrzeuge	**Straßenbahnen, Obusse, Kraftfahrzeuge**
(1) Straßenbahnen sind Schienenbahnen, die 1. den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benutzen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen oder 2. einen besonderen Bahnkörper haben und in der Betriebsweise den unter Nummer 1 bezeichneten Bahnen gleichen oder ähneln und ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen.	(1) unverändert
(2) Als Straßenbahnen gelten auch Bahnen, die als Hoch- *oder* Untergrundbahnen, Schwebebahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart angelegt sind oder angelegt werden, ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen und nicht Bergbahnen sind.	(2) Als Straßenbahnen gelten auch Bahnen, die als Hoch- **und** Untergrundbahnen, Schwebebahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart angelegt sind oder angelegt werden, ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen und nicht Bergbahnen **oder Seilbahnen** sind.
(3) Obusse im Sinne dieses Gesetzes sind elektrisch angetriebene, nicht an Schienen gebundene Straßenfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie einer Fahrleitung entnehmen.	(3) unverändert
(4) Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Straßenfahrzeuge, die durch eigene Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Schienen oder eine Fahrleitung gebunden zu sein, und zwar sind 1. Personenkraftwagen: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als *sieben* Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind; 2. Kraftomnibusse: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als *sieben* Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind; 3. Lastkraftwagen: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Gütern bestimmt sind.	(4) Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Straßenfahrzeuge, die durch eigene Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Schienen oder eine Fahrleitung gebunden zu sein, und zwar sind 1. Personenkraftwagen: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als **neun** Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind, 2. Kraftomnibusse: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als **neun** Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind, 3. unverändert
(5) Anhänger, die von den in Absatz 1 bis 4 genannten Fahrzeugen zur Personenbeförderung mitgeführt werden, sind den sie bewegenden Fahrzeugen gleichgestellt.	(5) unverändert

Entwurf

§ 5

Landkraftposten

Landkraftposten sind Kraftwagenverbindungen der Deutschen Bundespost, die mit posteigenen Kraftfahrzeugen von nicht mehr als 1,75 Tonnen Nutzlast betrieben werden, die der Postsachenbeförderung über Land dienen und zusätzlich für die Beförderung von nicht mehr als fünf Personen (einschließlich Führer) bestimmt sind.

§ 6

Umgehungsverbot

Die Verpflichtungen des Unternehmers nach diesem Gesetz werden durch rechtsgeschäftliche oder firmenrechtliche Gestaltungen oder Scheintatbestände, die zur Umgehung der Bestimmungen des Gesetzes geeignet sind, nicht berührt.

§ 7

Beförderung von Personen auf Lastkraftwagen und auf Anhängern hinter Lastkraftwagen und Zugmaschinen

Zu einer Personenbeförderung, die nach diesem Gesetz genehmigungspflichtig ist, dürfen Lastkraftwagen sowie Anhänger jeder Art hinter Lastkraftwagen oder hinter Zugmaschinen nicht verwendet werden. Als Lastkraftwagen im Sinne dieser Bestimmung gelten auch Kraftfahrzeuge, die zur gleichzeitigen oder wahlweisen Beförderung von Personen und Gütern als Kombinationskraftwagen nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zugelassen sind, wenn sie weniger als vier feste Sitzplätze haben und ihr zulässiges Gesamtgewicht 2 Tonnen übersteigt.

§ 8

Ausgleich der Verkehrsinteressen

(1) Mit dem Ziel bester Förderung des Verkehrs *hat* der Bundesminister für Verkehr darauf hinzuwirken, daß die Interessen der verschiedenen Verkehrsträger im Personenverkehr ausgeglichen und ihre Leistungen und ihre Entgelte aufeinander abgestimmt werden.

(2) Zur Sicherung der Ordnung im Personenverkehr und zum Ausgleich der Interessen der Verkehrsträger, die Personenverkehr auf der Straße betreiben, sollen sich die Genehmigungsbehörden bei Entscheidung über Genehmigungsanträge nach ihrem pflichtgemäßen Ermessen und unbeschadet der Vorschriften des § 13 Abs. 2 bis 5 von folgenden Grundsätzen leiten lassen:

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 5

unverändert

§ 6

unverändert

§ 7

Beförderung von Personen auf Lastkraftwagen und auf Anhängern hinter Lastkraftwagen und Zugmaschinen

(1) Zu einer Personenbeförderung, die nach diesem Gesetz genehmigungspflichtig ist, dürfen Lastkraftwagen sowie Anhänger jeder Art hinter Lastkraftwagen oder hinter Zugmaschinen nicht verwendet werden. Als Lastkraftwagen im Sinne dieser Bestimmung gelten auch Kraftfahrzeuge, die zur gleichzeitigen oder wahlweisen Beförderung von Personen und Gütern als Kombinationskraftwagen nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zugelassen sind, wenn sie weniger als vier feste Sitzplätze haben und ihr zulässiges Gesamtgewicht 2 Tonnen übersteigt.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann in Einzelfällen Ausnahmen zulassen.

§ 8

Ausgleich der Verkehrsinteressen

(1) Mit dem Ziel bester Förderung des Verkehrs **haben** der Bundesminister für Verkehr **und die Landesregierungen** darauf hinzuwirken, daß die Interessen der verschiedenen Verkehrsträger im Personenverkehr ausgeglichen und ihre Leistungen und ihre Entgelte aufeinander abgestimmt werden. **Eine freiwillige Zusammenarbeit der Verkehrsträger ist zu fördern.**

Absatz 2 entfällt

Entwurf

Beschlüsse des 23. Ausschusses

1. *Im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (§§ 42 ff.), der parallel zur Schiene verläuft, sollen die Schienenunternehmen den Vorrang haben. Schienenparallelverkehr ist der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen auf den nächsten neben der Schiene verlaufenden und für diesen Verkehr geeigneten Straßen, bei dem die Mehrzahl der zu bedienenden Orte Haltepunkte dieser Schienenverbindung sind oder bei dem das Verkehrsaufkommen der zu bedienenden Orte überwiegend im engeren Einzugsgebiet der Schienenverbindung liegt. Unter denselben Voraussetzungen sollen die Schienenunternehmen, wenn der Personenverkehr auf einer Schienenverbindung stillgelegt wird, den Vorrang für einen Schienenersatzverkehr haben.*

2. *Im Orts- und Nachbarortslinienverkehr mit Kraftfahrzeugen und Obussen sollen die örtlichen kommunalen Verkehrsbetriebe den Vorrang haben. Nachbarortslinienverkehr ist der Verkehr zwischen Nachbarorten oder Teilen von ihnen, wenn diese wirtschaftlich und verkehrsmäßig so miteinander verbunden sind, daß der Verkehr nach der Tarifgestaltung und nach gegenwärtiger oder in naher Zukunft zu erwartender Häufigkeit einem Ortslinienverkehr vergleichbar ist. Die Verbindung mehrerer Nachbarortslinien fällt nicht unter den Begriff „Nachbarortslinienverkehr".*

3. *Im Schnellinienverkehr mit Kraftfahrzeugen zwischen Nachbarorten, die durch Eisenbahn und Straßenbahn oder durch Eisenbahn und Obusverkehr verbunden sind, sollen die Eisenbahnen und die örtlichen kommunalen Verkehrsbetriebe gleichen Rang haben.*

4. *Im Gelegenheitsverkehr (§§ 47 bis 50) sollen die privaten Unternehmer den Vorrang haben.*

5. *Die kommunalen Verkehrsbetriebe sollen Ausflugsfahrten und Verkehr mit Mietomnibussen nur in dem Gebiet betreiben, das in einer Tagesfahrt bedient werden kann.*

6. *Für die Ausführung von Ferienziel-Reisen (§ 49) teilt die Deutsche Bundesbahn den Vorrang nach Nummer 4 mit den privaten Unternehmern. Die Ausführung von Ferienziel-Reisen ist nicht Aufgabe der kommunalen Verkehrsbetriebe.*

7. *Die Deutsche Bundespost, die Eisenbahnen sowie die kommunalen Verkehrsbetriebe sollen Verkehr mit Mietautobussen (§ 50) nur mit solchen Kraftomnibussen betreiben, die ihnen hierfür nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 und Abs. 3 genehmigt sind.*

Entwurf

8. *Als kommunale Verkehrsbetriebe im Sinne dieses Absatzes gelten Betriebe, die im Eigentum von Gemeinden oder Gemeindeverbänden stehen, oder an denen diese unmittelbar oder mittelbar mit Mehrheit beteiligt sind.*

(3) Bei der Erneuerung ablaufender Genehmigungen soll auch berücksichtigt werden, daß die Linie von dem Unternehmer jahrelang in einer das öffentliche Verkehrsbedürfnis befriedigenden Weise betrieben worden ist; beim Linienverkehr der Deutschen Bundespost soll auch der Umstand berücksichtigt werden, daß sich die Verbindung von Personen- und Postsachenbeförderung im öffentlichen Interesse bewährt hat.

II. Genehmigung

§ 9

Umfang der Genehmigung

(1) Die Genehmigung wird erteilt

1. bei einem Verkehr mit Straßenbahnen für den Bau, den Betrieb und die Linienführung,
2. bei einem Verkehr mit Obussen für den Bau, den Betrieb und die Linienführung,
3. bei einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen für die Einrichtung und den Betrieb der Linie sowie für die Zahl, die Art und das Fassungsvermögen (Sitz- und Stehplätze) der auf ihr einzusetzenden Kraftfahrzeuge und Anhänger,
4. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen für die Ausübung und die Form des Gelegenheitsverkehrs sowie für die Art und das Fassungsvermögen (Sitzplätze) der einzelnen Kraftfahrzeuge unter Angabe ihrer amtlichen Kennzeichen.

Für jedes einzelne Kraftfahrzeug wird die Genehmigung entweder nach Nummer 3 oder Nummer 4 erteilt.

(2) Bei Erweiterungen oder wesentlichen Änderungen (§ 2 Abs. 2) eines Unternehmens der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ist die Genehmigung für die Erweiterungen oder wesentlichen Änderungen zusätzlich erforderlich. Bei einem Austausch von Kraftfahrzeugen gleichen oder annähernd gleichen Fassungsvermögens soll die Genehmigung ohne nochmaliges Anhörverfahren erteilt werden.

(3) Für den Linienverkehr desselben Unternehmers können in begründeten *Einzel*fällen nach Absatz 1 Nr. 3 genehmigte Fahrzeuge auch für den Gelegenheitsverkehr nach Absatz 1 Nr. 4 genehmigt werden, sofern dadurch die ordnungsmäßige Durchführung des Linienverkehrs nicht beeinträchtigt wird. *Der Deutschen Bundespost, der Deutschen Bundesbahn und Betrieben von erprobter Zuverlässigkeit und mit ausreichender Fahrzeugreserve*

Beschlüsse des 23. Ausschusses

Absatz 3 entfällt

II. Genehmigung

§ 9

Umfang der Genehmigung

(1) unverändert

(2) unverändert

(3) In begründeten Fällen können für den Linienverkehr desselben Unternehmers nach Absatz 1 Nr. 3 genehmigte Fahrzeuge auch für den Gelegenheitsverkehr nach Absatz 1 Nr. 4 genehmigt werden, sofern dadurch die ordnungsmäßige Durchführung des Linienverkehrs nicht beeinträchtigt wird.

Entwurf

kann die Genehmigungsbehörde gestatten, daß ein nach Zahl bestimmter Teil der ihnen für den Linienverkehr genehmigten Fahrzeuge auch im Gelegenheitsverkehr verwendet werden darf. Zur Sicherstellung der behördlichen Überwachung des Einsatzes dieser Fahrzeuge kann die Genehmigungsbehörde die Führung von Nachweisen (Kontrollisten) und ihre Vorlage in regelmäßigen Zeitabschnitten vorschreiben.

§ 10

Entscheidung in Zweifelsfällen

Entstehen Zweifel darüber, ob eine Personenbeförderung *einer Genehmigung* unterliegt oder welcher Verkehrsart oder Verkehrsform ein Verkehr zugehört oder wer Unternehmer im Sinne des § 3 Abs. 1 und 2 ist, so entscheidet die für den Sitz des Unternehmens zuständige *oberste Landesverkehrsbehörde oder die* von *ihr* bestimmte Behörde. Die Entscheidung ist zu begründen, mit einer Rechtsmittelbelehrung zu versehen und den Betroffenen zuzustellen.

§ 11

Genehmigungsbehörden

(1) Die Genehmigung erteilt die *oberste Landesverkehrsbehörde oder die* von *ihr* bestimmte Behörde.

(2) Zuständig ist

1. bei einem Straßenbahn-, Obus- oder einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Verkehr ausschließlich betrieben werden soll,
2. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Sitz oder seine Niederlassung im Sinne des Handelsrechts hat,
3. bei einem Gelegenheitsverkehr der Deutschen Bundespost oder der Deutschen Bundesbahn die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk sich der Sitz der betriebsleitenden Einsatzstelle befindet.

(3) Soll ein Straßenbahn-, Obus- oder ein Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in den Bezirken mehrerer Genehmigungsbehörden desselben Landes betrieben werden, so ist die Genehmigungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die Linie ihren Ausgangspunkt hat. Bestehen Zweifel über die Zuständigkeit, so wird die zuständige Genehmigungsbehörde von der *obersten Landesverkehrsbehörde bestimmt.* Die zuständige Genehmigungsbehörde trifft ihre Entscheidung im Einvernehmen mit den an der Linienführung beteiligten Genehmigungsbehörden. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, so entscheidet die *oberste Landesverkehrsbehörde.*

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 10

Entscheidung in Zweifelsfällen

Entstehen Zweifel darüber, ob eine Personenbeförderung **den Vorschriften dieses Gesetzes** unterliegt oder welcher Verkehrsart oder Verkehrsform ein Verkehr zugehört oder wer Unternehmer im Sinne des § 3 Abs. 1 und 2 ist, so entscheidet die für den Sitz des Unternehmens zuständige, von **der Landesregierung** bestimmte Behörde. Die Entscheidung ist zu begründen, mit einer Rechtsmittelbelehrung zu versehen und den Betroffenen zuzustellen.

§ 11

Genehmigungsbehörden

(1) Die Genehmigung erteilt die von **der Landesregierung** bestimmte Behörde.

(2) unverändert

(3) Soll ein Straßenbahn-, Obus**verkehr** oder ein Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in den Bezirken mehrere Genehmigungsbehörden desselben Landes betrieben werden, so ist die Genehmigungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die Linie ihren Ausgangspunkt hat. Bestehen Zweifel über die Zuständigkeit, so wird die zuständige Genehmigungsbehörde von der **von der Landesregierung bestimmten Behörde benannt.** Die zuständige Genehmigungsbehörde trifft ihre Entscheidung im Einvernehmen mit den an der Linienführung beteiligten Genehmigungsbehörden. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, so entscheidet die **von der Landesregierung bestimmte Behörde.**

Entwurf

(4) Soll ein Straßenbahn-, Obus- oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in mehreren Ländern betrieben werden, so ist Absatz 3 Satz 1 entsprechend anzuwenden. Bestehen zwischen den beteiligten Ländern Zweifel über die Zuständigkeit und kommt eine Einigung der obersten Landesverkehrsbehörden darüber nicht zustande, so entscheidet auf Antrag einer beteiligten obersten Landesverkehrsbehörde der Bundesminister für Verkehr. Das gleiche gilt, wenn über die Entscheidung eines Genehmigungsantrages zwischen den Genehmigungsbehörden der beteiligten Länder ein Einvernehmen nicht hergestellt und auch ein Einvernehmen zwischen den obersten Landesverkehrsbehörden darüber nicht erzielt werden kann.

§ 12

Antragstellung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten

1. in allen Fällen
   a) Name sowie Wohn- und Betriebssitz des Antragstellers,
   b) Angaben darüber, ob der Antragsteller bereits eine Genehmigung für eine Verkehrsart besitzt oder besessen hat;
2. bei einem Straßenbahn- oder Obusverkehr
   a) eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen und alle in dem Verkehrsgebiet bereits vorhandenen *öffentlichen Verkehrsunternehmen* (Schienenbahnen, Obuslinien, Kraftfahrzeuglinien und Schiffahrtslinien, letztere soweit sie dem Berufsverkehr dienen) eingezeichnet sind,
   b) Beförderungsentgelte und Fahrplan,
   c) auf Verlangen der Genehmigungsbehörde einen Bauplan mit Kostenanschlag sowie Beschreibung der Anlage, Angaben über die höchste und tiefste Lage des Fahrdrahts, Längs- und Querschnitte sowie Pläne für notwendige Änderungen an öffentlichen Straßen, Beschreibung der Fahrzeuge einschließlich der Schaltpläne und der Betriebsweise;
3. bei einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen
   a) eine Übersichtskarte in der unter Nummer 2 Buchstabe a beschriebenen Form,
   b) die Länge der Linie, bei Unterwegsbedienung auch der Teilstrecken, in Kilometern,
   c) Angaben über die Zahl, die Art und das Fassungsvermögen (Sitz- und Stehplätze) der zu verwendenden Fahrzeuge,
   d) Beförderungsentgelte und Fahrplan;

Beschlüsse des 23. Ausschusses

(4) Soll ein Straßenbahn-, Obus**verkehr** oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in mehreren Ländern betrieben werden, so ist Absatz 3 Satz 1 **und 3** entsprechend anzuwenden. Bestehen zwischen den beteiligten Ländern Zweifel über die Zuständigkeit und kommt eine Einigung der obersten Landesverkehrsbehörden darüber nicht zustande, so entscheidet auf Antrag einer beteiligten obersten Landesverkehrsbehörde der Bundesminister für Verkehr. Das gleiche gilt, wenn über die Entscheidung eines Genehmigungsantrages zwischen den Genehmigungsbehörden der beteiligten Länder ein Einvernehmen nicht hergestellt und auch ein Einvernehmen zwischen den obersten Landesverkehrsbehörden darüber nicht erzielt werden kann.

§ 12

Antragstellung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten

1. in allen Fällen
   a) Namen sowie Wohn- und Betriebssitz des Antragstellers, **bei natürlichen Personen außerdem Geburtstag und Geburtsort,**
   b) unverändert
2. bei einem Straßenbahn- oder Obusverkehr
   a) eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen und alle in dem Verkehrsgebiet bereits vorhandenen Schienenbahnen, Obuslinien, Kraftfahrzeuglinien und Schiffahrtslinien, letztere soweit sie dem Berufsverkehr dienen, eingezeichnet sind,
   b) unverändert
   c) unverändert
3. unverändert

Entwurf

4. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen
   a) Verkehrsform des Gelegenheitsverkehrs (§ 46),
   b) Angaben über die Zahl, die Art und das Fassungsvermögen (Sitzplätze) der zu verwendenden Fahrzeuge.

(2) Dem Antrag sind Unterlagen beizufügen, die ein Urteil über die Zuverlässigkeit des Antragstellers und die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs ermöglichen.

(3) Die Genehmigungsbehörde kann weitere Angaben und Unterlagen, insbesondere Vorlage eines polizeilichen Führungszeugnisses, verlangen. Sie hat bei einem Antrag auf Erteilung der Genehmigung von Linien- oder Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen das Kraftfahrt-Bundesamt um Auskunft über den Antragsteller zu ersuchen.

§ 13

Voraussetzung der Genehmigung

(1) Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn

1. die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet sind und
2. keine Tatsachen vorliegen, die die Unzuverlässigkeit des Antragstellers als Unternehmer dartun.

(2) Die Genehmigung ist zu versagen, wenn

1. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden oder
2. der *beantragte Straßenbahn- oder Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen* auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes *für diesen Verkehr* nicht eignen.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

4. unverändert

(2) unverändert

(3) unverändert

§ 13

Voraussetzung der Genehmigung

(1) unverändert

(2) **Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen** ist die Genehmigung zu versagen, wenn

1. der **Verkehr** auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes **hierfür** nicht eignen, oder
2. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, **insbesondere**
   a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,
   b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen **soll,** die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,
   c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen die notwendige **Ausgestaltung des Verkehrs** innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist selbst durchzuführen bereit sind. **Im Schienenparallelverkehr und im Schienenersatzverkehr,**

Entwurf	Beschlüsse des 23. Ausschusses
	der nicht Ortslinienverkehr ist, ist das Schienenunternehmen bevorrechtigt, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs durchzuführen. Schienenparallelverkehr ist der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (§§ 42 ff.) auf den in der Verkehrsrichtung der Schiene verlaufenden Straßen, wobei im wesentlichen die zu bedienenden Orte Bahnstationen sind oder bei dem das Verkehrsaufkommen der zu bedienenden Orte überwiegend im engeren Einzugsgebiet der Schienenverbindung liegt; unter denselben Voraussetzungen ist ein solcher Linienverkehr Schienenersatzverkehr, wenn der Personenverkehr auf der Schienenverbindung stillgelegt wird.
(3) *Eine Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen ist insbesondere gegeben, wenn für den beantragten Verkehr kein öffentliches Verkehrsbedürfnis vorliegt. Ein öffentliches Verkehrsbedürfnis ist nicht gegeben, wenn* der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann; *hierüber hat die Genehmigungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden, sie hat hierbei das Ergebnis des Anhörverfahrens (§ 14) gebührend zu berücksichtigen.*	(3) **Beim Verkehr mit Kraftdroschken ist die Genehmigung zu versagen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, daß das örtliche Droschkengewerbe durch die Ausübung des beantragten Verkehrs in seiner Existenz bedroht wird.**
(4) *Eine Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen ist beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen auch dann gegeben, wenn* der beantragte Verkehr *a)* ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen *will,* die bereits vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen *sachgemäß und entsprechend dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis* wahrnehmen, *oder* *b) einer dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs insoweit vorgreift, als* die für die Bedienung dieses Verkehrs *bereits* vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen die notwendige *Verbesserung der Verkehrsbedienung* innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist selbst durchzuführen bereit sind.	(4) **Ist ein Verkehr von einem Unternehmer jahrelang in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise betrieben worden, so ist dieser Umstand angemessen zu berücksichtigen; das gilt auch im Falle des Absatzes 2 Nr. 2 und des Absatzes 3. Wenn sich die Verbindung von Personen- und Postsachenbeförderung im öffentlichen Interesse bewährt hat, ist auch dies zugunsten des Linienverkehrs der Deutschen Bundespost zu berücksichtigen.**
(5) *Beförderungsentgelte, die nicht den Grundsätzen des § 39 Abs. 2 entsprechen, oder unwesentliche Abweichungen in der Fahrplangestaltung oder Linienführung begründen kein neues öffentliches Verkehrsbedürfnis.*	(5) Bei der Deutschen Bundespost, der Deutschen Bundesbahn **und** juristischen Personen des öffentlichen Rechts gelten die Genehmigungsvoraussetzungen nach Absatz 1 als gegeben.
(6) Bei der Deutschen Bundespost, der Deutschen Bundesbahn *sowie* juristischen Personen des öffentlichen Rechts gelten die Genehmigungsvoraussetzungen nach Absatz 1 als gegeben.	(6) **Bei der Genehmigung der Übertragung von Genehmigungen und bei der Genehmigung von Betriebsübertragungen (§ 2 Abs. 2) sind die Absätze 2 und 3 nicht anzuwenden.**
(7) Bei der Übertragung von Genehmigungen (§ 3 Abs. 1 Satz 2) ist Absatz 2 nicht anzuwenden.	**Absatz 7 entfällt**

Entwurf

(8) Im Gelegenheitsverkehr entscheidet das öffentliche Verkehrsbedürfnis an dem Ort, an dem der Unternehmer seinen Sitz oder eine Niederlassung im Sinne des Handelsrechts hat; demgemäß ist auch die verkehrliche Verflechtung des Ortes mit seiner Umgebung und deren ungedecktes Verkehrsbedürfnis zu berücksichtigen.

(9) Liegen der Genehmigungsbehörde mehrere Anträge vor, die die Genehmigungsvoraussetzungen erfüllen, so entscheidet sie nach pflichtgemäßem Ermessen, wem die Genehmigung zu erteilen ist.

§ 14

Anhörverfahren

(1) Vor der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung der Genehmigung sind zu hören

1. bei Straßenbahn- oder Obusverkehr
   a) die Träger der Straßenbaulast (Wegeunterhaltungspflichtige),
   b) die beteiligten Gemeinden, bei kreisangehörigen Gemeinden auch *der* Landkreis,
   c) diejenigen, die im Verkehrsgebiet des beantragten Unternehmens bereits Schienenbahnen des *öffentlichen* Personenverkehrs, Obusverkehr, Kraftfahrlinien oder dem Berufsverkehr dienende Schiffahrtslinien betreiben; soweit die Deutsche Bundespost oder die Deutsche Bundesbahn solchen Verkehr betreiben, sind die Oberpostdirektion oder die Bundesbahndirektion zu hören, in deren Bezirk das beantragte Unternehmen betrieben werden soll,
   d) die nach Landesrecht zuständige Planungsbehörde,
   e) gutachtlich die Industrie- und Handelskammer, die zuständigen Fachgewerkschaften und die Fachverbände der Verkehrtreibenden;
2. bei Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen
   a) diejenigen, die im Verkehrsgebiet des beantragten Unternehmens bereits Schienenbahnen des *öffentlichen* Personenverkehrs, Obusverkehr, Kraftfahrlinien oder dem Berufsverkehr dienende Schiffahrtslinien betreiben,
   b) die Oberpostdirektion und die Bundesbahndirektion, in deren Bezirk das beantragte Unternehmen betrieben werden soll,
   c) die beteiligten Landkreise und kreisfreien Städte und, wenn an der Eignung der benutzten Straßen Zweifel nach § 13 Abs 2 Nr. *2* bestehen, auch die Träger der Straßenbaulast (Wegeunterhaltungspflichtige),

Beschlüsse des 23. Ausschusses

Absatz 8 entfällt

Absatz 9 entfällt

§ 14

Anhörverfahren

(1) Vor der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung der Genehmigung sind zu hören

1. bei Straßenbahn- oder Obusverkehr
   a) unverändert
   b) die beteiligten Gemeinden, bei kreisangehörigen Gemeinden auch **die** Landkreis**e oder die Kreisverwaltungsbehörden,**
   c) diejenigen, die im Verkehrsgebiet des beantragten Unternehmens bereits Schienenbahnen des Personenverkehrs, Obusverkehr, Kraftfahrlinien oder dem Berufsverkehr dienende Schiffahrtslinien betreiben; soweit die Deutsche Bundespost oder die Deutsche Bundesbahn solchen Verkehr betreiben, sind die Oberpostdirektion oder die Bundesbahndirektion zu hören, in deren Bezirk das beantragte Unternehmen betrieben werden soll,
   d) die nach Landesrecht zuständige**n** Planungsbehörde**n**,
   e) gutachtlich die **beteiligten** Industrie- und Handelskammer**n**, die zuständigen Fachgewerkschaften und die Fachverbände der Verkehrtreibenden;
2. bei Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen
   a) diejenigen, die im Verkehrsgebiet des beantragten Unternehmens bereits Schienenbahnen des Personenverkehrs, Obusverkehr, Kraftfahrlinien oder dem Berufsverkehr dienende Schiffahrtslinien betreiben,
   b) die Oberpostdirektion**en** und die Bundesbahndirektion**en**, in deren Bezirk das beantragte Unternehmen betrieben werden soll,
   c) die beteiligten Landkreise und kreisfreien Städte und, wenn an der Eignung der benutzten Straßen Zweifel nach § 13 Abs. 2 Nr. **1** bestehen, auch die Träger der Straßenbaulast (Wegeunterhaltungspflichtige),

Entwurf	Beschlüsse des 23. Ausschusses
d) gutachtlich die Industrie- und Handelskammer, die zuständigen Fachgewerkschaften und die Fachverbände der Verkehrtreibenden;	d) gutachtlich die **beteiligten** Industrie- und Handelskammern, die zuständigen Fachgewerkschaften und die Fachverbände der Verkehrtreibenden;
3. bei Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen innerhalb der Grenzen einer Gemeinde a) die in Nummer 1 Buchstaben a bis c genannten Stellen, b) gutachtlich die Industrie- und Handelskammer, die zuständigen Fachgewerkschaften und die Fachverbände der Verkehrtreibenden;	3. unverändert
4. bei Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen nach den §§ 48, *49* und 50 gutachtlich die für den Betriebssitz des Unternehmers zuständige Oberpostdirektion und Bundesbahndirektion, die für den Betriebssitz des Unternehmers zuständige Gemeindebehörde, die Industrie- und Handelskammer, die zuständigen Fachgewerkschaften und die Fachverbände der Verkehrtreibenden, bei Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen nach *den* §§ 48 *und 49* auch der Landes-Fremdenverkehrsverband;	4. bei Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen nach den §§ 48 und 50 gutachtlich die für den Betriebssitz des Unternehmers zuständige Oberpostdirektion und Bundesbahndirektion, die für den Betriebssitz des Unternehmers zuständige Gemeindebehörde, die Industrie- und Handelskammer, die zuständigen Fachgewerkschaften und die Fachverbände der Verkehrtreibenden, bei Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen nach § 48 auch der Landes-Fremdenverkehrsverband;
5. bei Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen nach den §§ 47, 48 *Abs. 2* und § 50 Abs. 5 gutachtlich die für den Betriebssitz des Unternehmers zuständige Gemeindebehörde, die Industrie- und Handelskammer, die zuständigen Fachgewerkschaften und die Fachverbände der Verkehrtreibenden.	5. bei Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen nach den §§ 47, 48 und 50 Abs. 5 gutachtlich die für den Betriebssitz des Unternehmers zuständige Gemeindebehörde, die Industrie- und Handelskammer, die zuständigen Fachgewerkschaften und die Fachverbände der Verkehrtreibenden.
(2) Die Genehmigungsbehörde kann außer den in Absatz 1 genannten Stellen weitere Stellen gutachtlich hören.	(2) unverändert
(3) Die Genehmigungsbehörde kann von der Durchführung des Anhörverfahrens absehen, wenn sie aus eigener Kenntnis der Sachlage dem Antrag nicht entsprechen will.	(3) unverändert
(4) Der Anhörung der in Absatz 1 genannten Stellen bedarf es nicht, wenn durch denselben Unternehmer an Stelle eines bestehenden Straßenbahnverkehrs ein Obusverkehr eingerichtet werden soll.	(4) unverändert
(5) Die unter Absatz 1 genannten Stellen können sich binnen zwei Wochen, nachdem sie von dem Antrag in Kenntnis gesetzt worden sind, schriftlich gegenüber der Genehmigungsbehörde äußern. Einwendungen *sollen* zur Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens mit dem Antragsteller und *den* Beteiligten mündlich erörtert werden.	(5) Die unter Absatz 1 genannten Stellen können sich binnen zwei Wochen, nachdem sie von dem Antrag in Kenntnis gesetzt worden sind, schriftlich gegenüber der Genehmigungsbehörde äußern. Einwendungen **können** zur Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens mit dem Antragsteller und **allen oder einzelnen** Beteiligten mündlich erörtert werden.
§ 15 **Erteilung und Versagung der Genehmigung**	§ 15 unverändert
(1) Die Entscheidung über den Antrag ist zu begründen, mit einer Rechtsmittelbelehrung zu versehen und dem Antragsteller zuzustellen. In der Begründung sind auch die Einwendungen, soweit sie	

Entwurf

nicht zurückgenommen sind, zu würdigen. Die Entscheidung ist auch den nach § 14 Abs. 1 unter Nr. 1 Buchstaben a bis d, unter Nr. 2 Buchstaben a und b und unter Nr. 3 Buchstabe a genannten Stellen zuzustellen, soweit diese Stellen Einwendungen erhoben und nicht zurückgenommen haben.

(2) Die Erteilung einer vorläufigen oder widerruflichen Genehmigung ist unzulässig.

(3) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung dem zuständigen Versicherungsamt wegen der Anmeldung des Betriebs zur Berufsgenossenschaft mitzuteilen. Die Anzeigepflicht des Unternehmers nach § 653 der Reichsversicherungsordnung bleibt unberührt.

(4) Ist die Genehmigung wegen mangelnder Sicherheit oder Leistungsfähigkeit des Betriebs oder wegen Unzuverlässigkeit des Antragstellers (§ 13 Abs. 1) versagt worden, so hat die Genehmigungsbehörde dem Kraftfahrt-Bundesamt die Versagung unter Angabe der Gründe mit Namen sowie Wohn- und Betriebssitz des Antragstellers mitzuteilen.

§ 16

Bedingungen, Auflagen und zeitliche Beschränkung der Genehmigung

(1) Die Genehmigung (§ 9) kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, die sich im Rahmen dieses Gesetzes und der zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften halten müssen.

(2) Die Genehmigung wird dem Unternehmer auf bestimmte Zeit erteilt (§§ 38, 44, 51); *sie kann auf bestimmte Zeitabschnitte im Jahr beschränkt werden.*

(3) Bei der Übertragung von Genehmigungen (§ 3 Abs. 1 Satz 2) bleibt der Zeitpunkt des Ablaufs der Genehmigung unverändert.

§ 17

Genehmigungsurkunde

(1) Die Genehmigung wird durch Aushändigung der Genehmigungsurkunde erteilt.

(2) Die Genehmigungsurkunde muß enthalten

1. einen Hinweis auf dieses Gesetz,
2. den Namen sowie Wohn- und Betriebssitz des Unternehmers,
3. die Bezeichnung der Verkehrsart, für die die Genehmigung erteilt wird, im Gelegenheitsverkehr auch der Verkehrsform des Gelegenheitsverkehrs (§§ 47 *bis* 50),
4. die Dauer der Genehmigung,
5. die Bedingungen und Auflagen,
6. die Bezeichnung der Aufsichtsbehörde,

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 16

Bedingungen, Auflagen und zeitliche Beschränkung der Genehmigung

(1) unverändert

(2) Die Genehmigung wird dem Unternehmer auf bestimmte Zeit erteilt (§§ 38, 44, 51).

Absatz 3 entfällt

§ 17

Genehmigungsurkunde

(1) Die Genehmigung wird, **wenn die Entscheidung nach § 15 unanfechtbar geworden ist,** durch Aushändigung der Genehmigungsurkunde erteilt.

(2) Die Genehmigungsurkunde muß enthalten

1. unverändert
2. unverändert
3. die Bezeichnung der Verkehrsart, für die die Genehmigung erteilt wird, im Gelegenheitsverkehr auch der Verkehrsform des Gelegenheitsverkehrs (§§ 47, **48**, 50),
4. unverändert
5. unverändert
6. unverändert

Entwurf	Beschlüsse des 23. Ausschusses
7. bei einem Straßenbahn- oder Obusverkehr die Streckenführung und im Falle des § 28 Abs. 4 einen Hinweis auf den Vorbehalt,	7. unverändert
8. bei Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen die Linienführung, die Zahl, die Art und das Fassungsvermögen (Sitz- und Stehplätze) der genehmigten Kraftfahrzeuge und Anhänger; *der Genehmigungsurkunde ist ein Verzeichnis der dem Unternehmer insgesamt genehmigten Kraftfahrzeuge und Anhänger unter Angabe ihrer amtlichen Kennzeichen beizufügen,*	8. bei Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen die Linienführung, die Zahl, die Art und das Fassungsvermögen (Sitz- und Stehplätze) der genehmigten Kraftfahrzeuge und Anhänger,
9. bei Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen die einzelnen Kraftfahrzeuge unter Angabe ihrer amtlichen Kennzeichen.	9. unverändert
(3) Im Falle eines Austausches von Kraftfahrzeugen nach § 9 Abs. 2 Satz 2 hat der Unternehmer die Genehmigungsurkunde der Genehmigungsbehörde zur Ergänzung vorzulegen. Das gleiche gilt, wenn ein Unternehmer ein Kraftfahrzeug des Gelegenheitsverkehrs nicht mehr verwendet.	(3) unverändert
(4) Die Genehmigungsurkunde für Straßenbahnen, für Obusverkehr, der für die Öffentlichkeit wesentliche Inhalt der Genehmigung für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen und deren Änderungen sind auf Kosten des Unternehmers im amtlichen Verkündungsblatt der Genehmigungsbehörde bekanntzumachen.	(4) unverändert
(5) Die erteilte Genehmigung kann nur durch die Genehmigungsurkunde oder eine amtliche Ausfertigung nachgewiesen werden.	(5) unverändert
(6) Im Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigungsurkunde oder eine gekürzte Ausfertigung auf der Fahrt mitzuführen und auf Verlangen *Polizeibeamten oder sonst* zuständigen *Kontrollorganen* zur Prüfung *vorzuzeigen.*	(6) Im Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigungsurkunde oder eine gekürzte Ausfertigung auf der Fahrt mitzuführen und zuständigen **Personen** auf Verlangen zur Prüfung **auszuhändigen.**
(7) Hat eine Genehmigungsurkunde oder eine einstweilige Erlaubnis (§ 20) ihre Gültigkeit verloren, so ist sie unverzüglich einzuziehen oder, falls dies nicht möglich ist, auf Kosten des Unternehmers für kraftlos zu erklären.	(7) unverändert
(8) Von den Vorschriften des Absatzes 2 *Nr. 8 zweiter Halbsatz und* Nr. 9 kann die Genehmigungsbehörde für die Deutsche Bundespost und die Deutsche Bundesbahn sowie für Betriebe *von erprobter Zuverlässigkeit und* mit ausreichender Fahrzeug*reserve* Ausnahmen zulassen.	(8) Von den Vorschriften des Absatzes 2 Nr. 9 kann die Genehmigungsbehörde für die Deutsche Bundespost und die Deutsche Bundesbahn sowie für **bewährte** Betriebe mit ausreichendem Fahrzeug**bestand** Ausnahmen zulassen.
§ 18	§ 18
Aushändigung der Genehmigungsurkunde an juristische Personen	unverändert
Einer Aktiengesellschaft, einer Kommanditgesellschaft auf Aktien, einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung oder einer Genossenschaft darf die Genehmigungsurkunde erst ausgehändigt werden, wenn die Eintragung in das Register nachgewiesen ist.	

Entwurf

§ 19

Tod des Unternehmers

(1) Nach dem Tode des Unternehmers kann der Erbe den Betrieb vorläufig weiterführen oder diese Befugnis auf einen Dritten übertragen; das gleiche gilt für den Testamentsvollstrecker, Nachlaßpfleger oder Nachlaßverwalter während einer Testamentsvollstreckung, Nachlaßpflegeschaft oder Nachlaßverwaltung.

(2) Die Befugnis erlischt, wenn nicht der Erbe oder der Dritte binnen drei Monaten nach Ablauf der für die Ausschlagung der Erbschaft vorgesehenen Frist oder die in Absatz 1 zweiter Halbsatz genannten Personen binnen drei Monaten nach der Annahme ihres Amtes oder ihrer Bestellung die Genehmigung beantragt haben; ein in der Person des Erben wirksam gewordener Fristablauf wirkt auch gegen den Nachlaßverwalter. Bei der Prüfung des Genehmigungsantrages ist § 13 Abs. 2 nicht anzuwenden. Wird dem Antrag stattgegeben, so ist als Zeitpunkt des Ablaufs der Genehmigung der Tag zu bestimmen, an dem die Genehmigung des Rechtsvorgängers abgelaufen sein würde.

(3) Bei Unternehmern mit Betriebspflicht nach § 21 hat die Genehmigungsbehörde dafür zu sorgen, daß der Betrieb keine Unterbrechung erfährt. Wird der Betrieb von den in Absatz 1 genannten Personen nicht vorläufig weitergeführt, so kann die Genehmigungsbehörde für die Übergangszeit zur Aufrechterhaltung des Betriebs eine einstweilige Erlaubnis nach § 20 an einen anderen erteilen.

§ 20

Einstweilige Erlaubnis

(1) Duldet die Einrichtung, Erweiterung oder wesentliche Änderung eines Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen keinen Aufschub, so kann, wenn

1. *die sofortige Einrichtung des Verkehrs* im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten ist *und*
2. *in den betreffenden Verkehrsbeziehungen andere Verkehrseinrichtungen nicht vorhanden sind oder die vorhandenen Verkehrsunternehmen nicht bereit oder nicht in der Lage sind, das Verkehrsbedürfnis zu befriedigen,*

die oberste Landesverkehrsbehörde oder die von *ihr* bestimmte Behörde, in deren Gebiet der Verkehr betrieben werden soll, eine jederzeit widerrufliche einstweilige Erlaubnis *zur Einrichtung eines solchen Verkehrs* erteilen, *wobei* die Voraussetzungen *für die Erteilung der Genehmigung* (§ 13 Abs. 1) gegeben *sein müssen.*

(2) Die einstweilige Erlaubnis erlischt nach sechs Monaten, soweit sie nicht vorher widerrufen wird. Sie begründet keinen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 19

Tod des Unternehmers

(1) unverändert

(2) Die Befugnis erlischt, wenn nicht der Erbe oder der Dritte binnen drei Monaten nach Ablauf der für die Ausschlagung der Erbschaft vorgesehenen Frist oder die in Absatz 1 zweiter Halbsatz genannten Personen binnen drei Monaten nach der Annahme ihres Amtes oder ihrer Bestellung die Genehmigung beantragt haben; ein in der Person des Erben wirksam gewordener Fristablauf wirkt auch gegen den Nachlaßverwalter. Bei der Prüfung des Genehmigungsantrages ist § 13 Abs. 2 **und 3** nicht anzuwenden. Wird dem Antrag stattgegeben, so ist als Zeitpunkt des Ablaufs der Genehmigung der Tag zu bestimmen, an dem die Genehmigung des Rechtsvorgängers abgelaufen sein würde.

(3) unverändert

§ 20

Einstweilige Erlaubnis

(1) Duldet die Einrichtung, Erweiterung oder wesentliche Änderung eines Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen keinen Aufschub, so kann die von **der Landesregierung** bestimmte Behörde, in deren Gebiet der Verkehr betrieben werden soll, eine jederzeit widerrufliche einstweilige Erlaubnis erteilen, wenn **dies** im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten ist **und** die Voraussetzungen **des** § 13 Abs. 1 gegeben **sind**.

(2) unverändert

Entwurf	Beschlüsse des 23. Ausschusses
(3) Über die einstweilige Erlaubnis ist für jedes verwendete Fahrzeug eine Bescheinigung zu erteilen. *Diese* ist auf der Fahrt mitzuführen und auf Verlangen *Polizeibeamten oder sonst* zuständigen *Kontrollorganen* zur Prüfung *vorzuzeigen.*	**Absatz 3 entfällt hier**
(4) Die Bescheinigung hat zu enthalten	(4) Über die einstweilige Erlaubnis ist für jedes verwendete Fahrzeug eine Bescheinigung zu erteilen. Die Bescheinigung hat zu enthalten
1. den Hinweis auf diese Vorschrift mit einem Zusatz, daß aus der einstweiligen Erlaubnis ein Anspruch auf die Erteilung einer Genehmigung nicht hergeleitet werden kann,	1. unverändert
2. Begründung der Dringlichkeit der Einrichtung des Verkehrs im Sinne des Absatzes 1,	2. unverändert
3. Name sowie Wohn- und Betriebssitz des Unternehmers,	3. unverändert
4. die Bezeichnung der Fahrzeuge und ihrer amtlichen Kennzeichen,	4. unverändert
5. die Dauer der einstweiligen Erlaubnis,	5. unverändert
6. die Bezeichnung der Punkte, zwischen denen der Verkehr betrieben werden soll, gegebenenfalls auch der Wegstrecke,	6. unverändert
7. Beförderungsentgelte und Fahrplan,	7. unverändert
8. Bedingungen und Auflagen.	8. unverändert
	Die Bescheinigung ist auf der Fahrt mitzuführen und zuständigen **Personen** auf Verlangen zur Prüfung **auszuhändigen**.
(5) Die Voraussetzungen für die Erteilung einer einstweiligen Erlaubnis gelten im Falle des § 19 Abs. 3 Satz 2 als gegeben.	(5) unverändert
§ 21 **Betriebspflicht**	§ 21 unverändert
(1) Der Unternehmer ist verpflichtet, den Betrieb ordnungsmäßig einzurichten und während der Dauer der Genehmigung nach den Bedürfnissen des Verkehrs und dem Stande der Technik ordnungsmäßig aufrechtzuerhalten.	
(2) Die Genehmigungsbehörde kann dem Unternehmer für die Aufnahme des Betriebs eine Frist setzen.	
§ 22 **Beförderungspflicht**	§ 22 unverändert
Der Unternehmer ist zur Beförderung verpflichtet, wenn	
1. den geltenden Beförderungsbedingungen und den behördlichen Anordnungen entsprochen wird,	
2. die Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln möglich ist und	

Entwurf

3. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, die der Unternehmer nicht abwenden konnte und deren Auswirkung er auch nicht abzuhelfen vermochte.

§ 23

Haftung; Versicherungsnachweis

(1) Der Unternehmer kann die ihm den beförderten Personen gegenüber obliegende Haftung für Personenschäden nicht ausschließen; für Sachschaden darf die Haftung nur *über* 1000 Deutsche Mark *hinaus* ausgeschlossen werden. *Entgegenstehende Vereinbarungen sind nichtig.*

(2) Die Genehmigungsbehörde kann von dem Unternehmer jederzeit den Nachweis der Versicherung verlangen.

§ 24

Einstellung des Betriebs

(1) Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Betriebs vorübergehend oder dauernd, und zwar für den Betrieb im ganzen oder für einen Teil, entbinden, wenn ihm die Weiterführung des Betriebs nicht mehr zugemutet werden kann oder *für das Unternehmen kein öffentliches Verkehrsbedürfnis mehr besteht.* Bis zur Entscheidung über den Antrag hat der Unternehmer den Betrieb weiterzuführen.

(2) Wird der Unternehmer von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Betriebs im ganzen dauernd entbunden, so erlischt damit die Genehmigung

§ 25

Rücknahme der Genehmigung

(1) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zurückzunehmen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Abs. 1 vorliegen. Die erforderliche Zuverlässigkeit des Unternehmers (§ 13 Abs. 1 Nr. 2) ist insbesondere nicht mehr gegeben, wenn in seinem Verkehrsunternehmen trotz schriftlicher Mahnung

1. die im Interesse der öffentlichen Sicherheit erlassenen Vorschriften nicht befolgt werden oder
2. den Verpflichtungen zuwidergehandelt wird, die dem Unternehmer nach diesem Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften obliegen.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann die Genehmigung zurücknehmen, wenn

1. die Genehmigung auf Grund unrichtiger Angaben erteilt worden ist, die der Unternehmer oder sein Beauftragter wissentlich oder grob fahrlässig gemacht hat, *oder*
2. gegen die Bedingungen oder Auflagen der Genehmigung verstoßen wird oder

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 23

Haftung, Versicherungsnachweis

(1) Der Unternehmer kann die ihm den beförderten Personen gegenüber obliegende Haftung für Personenschäden nicht ausschließen. Die Haftung für Sachschäden darf **gegenüber jeder beförderten Person** nur **insoweit** ausgeschlossen werden, **als der Schaden** 1000 Deutsche Mark **übersteigt**.

(2) unverändert

§ 24

Einstellung des Betriebs

(1) Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Betriebs vorübergehend oder dauernd, und zwar für den Betrieb im ganzen oder für einen Teil, entbinden, wenn ihm die Weiterführung des Betriebs nicht mehr zugemutet werden kann oder **die öffentlichen Verkehrsinteressen dies nicht mehr erfordern**. Bis zur Entscheidung über den Antrag hat der Unternehmer den Betrieb weiterzuführen.

(2) unverändert

§ 25

Rücknahme der Genehmigung

(1) unverändert

(2) Die Genehmigungsbehörde kann die Genehmigung zurücknehmen, wenn

1. die Genehmigung auf Grund unrichtiger Angaben erteilt worden ist, die der Unternehmer oder sein Beauftragter wissentlich oder grob fahrlässig gemacht hat,
2. unverändert

Entwurf

3. der Unternehmer die ihm gesetzlich obliegenden arbeitsrechtlichen, sozial*gesetzlichen* oder die sich aus seinem Unternehmen ergbenden steuer*gesetzlichen* Verpflichtungen wiederholt nicht erfüllt hat, oder

4. *der Unternehmer den Gelegenheitsverkehr ohne zwingende Gründe während eines Zeitraumes von neun Monaten nicht ausgeübt hat.*

(3) Auf Verlangen der Genehmigungsbehörde hat der Unternehmer den Nachweis der Erfüllung der in Absatz 2 Nr. 3 erwähnten Verpflichtungen zu führen; die Finanzbehörden dürfen den Genehmigungsbehörden Mitteilung über die wiederholte Nichterfüllung der steuer*gesetzlichen* Verpflichtungen oder die Ableistung des Offenbarungseides nach § 325 der Reichsabgabenordnung machen.

(4) Die Rücknahme der Genehmigung wird durch schriftlichen Bescheid ausgesprochen, der zu begründen, mit Rechtsmittelbelehrung zu versehen und dem Unternehmer zuzustellen ist. Die Rücknahme der Genehmigung ist nach endgültiger Entscheidung hierüber auf Kosten des Unternehmers im amtlichen Verkündungsblatt der Genehmigungsbehörde zu veröffentlichen.

(5) Die Rücknahme der Genehmigung für den Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen hat die Genehmigungsbehörde dem Kraftfahrt-Bundesamt unter Angabe der Gründe mit Namen sowie Wohn- und Betriebssitz des Unternehmers mitzuteilen.

§ 26

Erlöschen der Genehmigung

(1) Die Genehmigungsbehörde kann die Genehmigung für eine Straßenbahn oder für einen Obusverkehr für erloschen erklären, wenn der Betrieb nicht innerhalb der in der Genehmigung bestimmten Frist eröffnet wird.

(2) Im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen erlischt die Genehmigung, wenn der Unternehmer die nach § 21 Abs. 2 von der Genehmigungsbehörde gestellte Frist nicht einhält.

(3) Im *Gelegenheits*verkehr mit Kraft*fahrzeugen* erlischt die Genehmigung, wenn der Unternehmer seinen Betriebssitz in eine andere Gemeinde verlegt; *das gleiche gilt für die Verlegung des Betriebssitzes von einem Stadtteil in einen anderen bei Orten mit mehr als 100 000 Einwohnern, wenn das öffentliche Verkehrsbedürfnis ausdrücklich für einen bestimmten Stadtteil anerkannt worden ist.*

(4) § 24 Abs. 2 bleibt unberührt.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

3. der Unternehmer die ihm gesetzlich obliegenden arbeitsrechtlichen, sozial**rechtlichen** oder die sich aus seinem Unternehmen ergebenden steuer**rechtlichen** Verpflichtungen wiederholt nicht erfüllt hat.

Nummer 4 entfällt

(3) Auf Verlangen der Genehmigungsbehörde hat der Unternehmer den Nachweis der Erfüllung der in Absatz 2 Nr. 3 erwähnten Verpflichtungen zu führen; die Finanzbehörden dürfen den Genehmigungsbehörden Mitteilung über die wiederholte Nichterfüllung der steuer**rechtlichen** Verpflichtungen oder die Ableistung des Offenbarungseides nach § 325 der Reichsabgabenordnung machen.

(4) Die Rücknahme der Genehmigung wird durch schriftlichen Bescheid ausgesprochen, der zu begründen, mit Rechtsmittelbelehrung zu versehen und dem Unternehmer zuzustellen ist. Die Rücknahme der Genehmigung ist **bei den in § 17 Abs. 4 genannten Verkehrsarten** nach endgültiger Entscheidung hierüber auf Kosten des Unternehmers im amtlichen Verkündungsblatt der Genehmigungsbehörde zu veröffentlichen.

(5) unverändert

(6) Absatz 1 bis 5 sind auf die Rücknahme der Genehmigung für die Betriebsübertragung entsprechend anzuwenden.

§ 26

Erlöschen der Genehmigung

(1) unverändert

(2) unverändert

(3) Im Verkehr mit Kraft**droschken** erlischt die Genehmigung, wenn der Unternehmer seinen Betriebssitz in eine andere Gemeinde verlegt.

(4) unverändert

Entwurf

§ 27

Zwangsmaßnahmen

Das Verwaltungszwangsverfahren bestimmt sich nach den landesrechtlichen Vorschriften.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 27

unverändert

III. Sonderbestimmungen für die einzelnen Verkehrsarten

A. Straßenbahnen

§ 28

Planfeststellung

(1) Neue Straßenbahn*anlagen* dürfen nur gebaut, bestehende nur geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

(2) Bei Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung kann eine Planfeststellung unterbleiben. Fälle von unwesentlicher Bedeutung liegen insbesondere vor, wenn Rechte anderer nicht beeinflußt werden, oder wenn der Kreis der Beteiligten bekannt ist oder ohne ein förmliches Auslegungsverfahren ermittelt werden kann und mit den Beteiligten entsprechende Vereinbarungen getroffen werden. Die Entscheidung hierüber trifft die Genehmigungsbehörde.

(3) Sind Straßenbahnanlagen in *Fluchtlinien-*, Bebauungs- *oder anderen gleichartigen, förmlich festgestellten städtebaulichen* Plänen *unter Mitwirkung der Genehmigungsbehörden* ausgewiesen, so ersetzen diese die Planfeststellung nach Absatz 1. Sofern eine Ergänzung nötig ist, ist die Planfeststellung insoweit zusätzlich durchzuführen.

(4) Ist nach den Absätzen 1 bis 3 eine Planfeststellung notwendig, so darf eine Genehmigung nach § 9 nur vorbehaltlich der Planfeststellung oder vorbehaltlich der nach Absatz 2 zu treffenden Vereinbarungen erteilt werden. Das Planfeststellungsverfahren kann gleichzeitig mit dem Genehmigungsverfahren durchgeführt werden.

§ 29

Inhalt der Planfeststellung

(1) Die Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Unternehmer und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

III. Sonderbestimmungen für die einzelnen Verkehrsarten

A. Straßenbahnen

§ 28

Planfeststellung

(1) Neue Straßenbahnen dürfen nur gebaut **und** bestehende nur geändert werden, wenn der Plan **für ihre Betriebsanlagen** vorher festgestellt ist.

(2) unverändert

(3) Sind Straßenbahnanlagen in Bebauungsplänen **nach § 9 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 341)** ausgewiesen, so ersetzen diese die Planfeststellung nach Absatz 1. Sofern eine Ergänzung nötig ist, ist die Planfeststellung insoweit zusätzlich durchzuführen.

(4) unverändert

§ 29

Inhalt der Planfeststellung

(1) Die Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Unternehmer und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. **Unberührt bleibt die Zuständigkeit der für die Baugenehmigung zuständigen Behörden, soweit es sich nicht um Betriebsanlagen (§ 28 Abs. 1) handelt.**

Entwurf

(2) Im Planfeststellungsbeschluß sind dem Unternehmer die Errichtung und Unterhaltung der Anlagen aufzuerlegen, die für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind.

(3) Werden Anlagen zur Sicherung der baulichen oder betrieblichen Einrichtungen der Straßenbahn infolge Änderungen der benachbarten Grundstücke, von denen Gefährdungen dieser Einrichtungen ausgehen, nachträglich notwendig, so kann der Unternehmer durch Beschluß der Planfeststellungsbehörde zu ihrer Errichtung und Unterhaltung verpflichtet werden; die hierdurch entstehenden Kosten haben jedoch die Eigentümer der benachbarten Grundstücke zu tragen, es sei denn, daß die Änderungen durch natürliche Ereignisse oder höhere Gewalt verursacht worden sind.

(4) Ist der Plan rechtskräftig festgestellt, so sind Beseitigungs- und Änderungsansprüche gegenüber festgestellten Anlagen ausgeschlossen.

(5) Wird der Plan nicht innerhalb von fünf Jahren nach Rechtskraft durchgeführt, so tritt er außer Kraft, wenn er nicht von der Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit der *höheren Verwaltungsbehörde* auf weitere fünf Jahre verlängert wird. Bei Verlängerung können die vom Plan betroffenen Grundstückseigentümer verlangen, daß der Unternehmer ihre Grundstücke und Rechte insoweit erwirbt, als nach § 31 die Enteignung zulässig ist. Kommt keine Einigung zustande, so können sie die Durchführung des Enteignungsverfahrens bei der Enteignungsbehörde beantragen. Im übrigen gilt § 31.

§ 30

Planfeststellungsverfahren

(1) Die Genehmigungsbehörde stellt den Plan fest.

(2) Die Pläne sind der *höheren Verwaltungsbehörde des Landes* zur Stellungnahme zuzuleiten. Diese führt die Stellungnahmen aller beteiligten Behörden des Bundes, der Länder, der Gemeinden und der übrigen Beteiligten herbei und leitet sie nach Abschluß des Anhörungsverfahrens der Planfeststellungsbehörde zu.

(3) Die Pläne mit Beilagen sind in den Gemeinden, durch deren Bereich die Straßenbahn führen soll, zwei Wochen zur Einsicht auszulegen. Zeit und Ort der Auslegung sind ortsüblich bekanntzumachen, um jedermann, dessen Belange durch den Bau der Straßenbahn berührt werden, Gelegenheit zur Äußerung zu geben.

(4) Einwendungen gegen den Plan sind bei der *höheren Verwaltungsbehörde des Landes* oder bei der von dieser bezeichneten Stelle spätestens inner-

Beschlüsse des 23. Ausschusses

(2) unverändert

(3) unverändert

(4) unverändert

(5) Wird der Plan nicht innerhalb von fünf Jahren nach Rechtskraft durchgeführt, so tritt er außer Kraft, wenn er nicht von der Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit der **von der Landesregierung bestimmten Behörde** auf weitere fünf Jahre verlängert wird. Bei Verlängerung können die vom Plan betroffenen Grundstückseigentümer verlangen, daß der Unternehmer ihre Grundstücke und Rechte insoweit erwirbt, als nach § 31 die Enteignung zulässig ist. Kommt keine Einigung zustande, so können sie die Durchführung des Enteignungsverfahrens bei der Enteignungsbehörde beantragen. Im übrigen gilt § 31.

(6) In den Fällen des § 28 Abs. 3 gelten die §§ 40 und 41 des Bundesbaugesetzes. Absatz 5 ist nicht anzuwenden.

§ 30

Planfeststellungsverfahren

(1) unverändert

(2) Die Pläne sind der **von der Landesregierung bestimmten Behörde** zur Stellungnahme zuzuleiten. Diese führt die Stellungnahmen aller beteiligten Behörden des Bundes, der Länder, der Gemeinden und der übrigen Beteiligten herbei und leitet sie nach Abschluß des Anhörungsverfahrens der Planfeststellungsbehörde zu.

(3) unverändert

(4) Einwendungen gegen den Plan sind bei der **nach Absatz 2 Satz 1 bestimmten Behörde** oder bei der von dieser bezeichneten Stelle spätestens inner-

Entwurf

halb von zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben.

(5) Nach Ablauf der Frist des Absatzes 4 sind die Einwendungen gegen den Plan von der *höheren Verwaltungsbehörde* mit allen Beteiligten zu erörtern. Kommt eine Einigung nicht zustande, so wird über die Einwendungen in der Planfeststellung entschieden.

(6) Werden öffentliche Interessen berührt, für die die Zuständigkeit von Bundesbehörden oder von Behörden, die im Auftrag des Bundes tätig werden, gegeben ist, und kommt eine Verständigung zwischen der Planfeststellungsbehörde und den genannten Behörden nicht zustande, so hat die Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr zu entscheiden.

(7) Kommt eine Verständigung über Einwendungen von Unternehmern nichtbundeseigener Eisenbahnen oder Bergbahnen nicht zustande, so ist die Entscheidung der *obersten Landesverkehrsbehörde* einzuholen und der Planfeststellung zugrunde zu legen.

(8) Die Feststellung des Planes und die Entscheidungen über die Einwendungen sind zu begründen und den durch den Plan Betroffenen und den sonst am Verfahren Beteiligten mit Rechtsmittelbelehrung zuzustellen.

§ 31

Enteignung

(1) Zur Errichtung der Straßenbahnanlagen eines Unternehmens ist die Enteignung zulässig, soweit sie zur Durchführung eines nach den §§ 28 bis 30 festgestellten Bauvorhabens notwendig ist. Einer weiteren Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung bedarf es nicht.

(2) Der nach den §§ 28 bis 30 festgestellte Plan ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

(3) Im übrigen gelten die Enteignungsvorschriften der Länder.

§ 32

Benutzung öffentlicher Straßen

(1) Soll von der Straßenbahn eine öffentliche Straße benutzt werden, so hat der Unternehmer die Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast (Wegeunterhaltungspflichtigen) beizubringen.

(2) Absatz 1 gilt sinngemäß auch für höhengleiche Kreuzungen von öffentlichen Straßen mit Straßenbahnen.

(3) Wird eine Straße *wegen der Mitbenutzung durch die* Straßenbahn *aus Gründen des Verkehrs* erweitert oder verlegt, so kann von dem Unternehmer *ein angemessener Kostenbeitrag verlangt werden, unabhängig davon, ob die Linienführung der Straßenbahn davon betroffen wird.*

Beschlüsse des 23. Ausschusses

halb von zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben.

(5) Nach Ablauf der Frist des Absatzes 4 sind die Einwendungen gegen den Plan von der **nach Absatz 2 Satz 1 bestimmten Behörde** mit allen Beteiligten zu erörtern. Kommt eine Einigung nicht zustande, so wird über die Einwendungen in der Planfeststellung entschieden.

(6) unverändert

(7) Kommt eine Verständigung über Einwendungen von Unternehmern nichtbundeseigener Eisenbahnen oder Bergbahnen nicht zustande, so ist die Entscheidung der **von der Landesregierung bestimmten Behörde** einzuholen und der Planfeststellung zugrunde zu legen.

(8) unverändert

§ 31

unverändert

§ 32

Benutzung öffentlicher Straßen

(1) unverändert

(2) unverändert

(3) Wird eine Straße, **die von einer** Straßenbahn **benutzt wird,** erweitert oder verlegt, so kann **der Träger der Straßenbaulast (Wegeunterhaltungspflichtiger)** von dem Unternehmer **einen entsprechenden Beitrag zu den Kosten der Erweiterung oder Verlegung der Straße verlangen. Dabei ist**

Entwurf

(4) Auf Verlangen des Trägers der Straßenbaulast hat der Unternehmer bei Ablauf der Genehmigung die Straßenbahnanlagen zu beseitigen und den benutzten Teil der Straße wieder ordnungsgemäß herzustellen. Für die Erfüllung dieser Verpflichtungen kann die Genehmigungsbehörde die Stellung einer Sicherheit verlangen.

(5) Vereinbarungen über die Höhe des Entgeltes für die Benutzung einer Straße bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde.

(6) Vereinbarungen des Unternehmers mit dem Träger der Straßenbaulast über die Benutzung öffentlicher Straßen *sind* im Planfeststellungsbeschluß *aufzunehmen.*

§ 33

Entscheidung bei fehlender Einigung

Kommt in den Fällen des § 32 Abs. 1 bis 3 keine Einigung zustande, so entscheiden die *zuständigen obersten Landesbehörden.*

§ 34

Vorarbeiten

(1) Die Genehmigungsbehörde kann dem Antragsteller die zur Planung erforderlichen Vorarbeiten gestatten, wenn im Wege einer vorläufigen Prüfung festgestellt ist, daß die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung gemäß § 13 vorliegen. Die Dauer der Erlaubnis beträgt höchstens zwei Jahre. Bei der Durchführung der Vorarbeiten sind die Interessen Dritter möglichst zu schonen. Das Betreten von Wohnungen kann nicht verlangt werden. Der Eigentümer und der Nutzungsberechtigte sind vor Betreten von Gebäuden oder Grundstücken oder vor Beseitigung von Hindernissen zu benachrichtigen. Die Benachrichtigung unterbleibt, wenn sie undurchführbar ist. Die Gestattung der Vorarbeiten gibt keinen Anspruch auf die Erteilung der Genehmigung nach § 9.

(2) Wird dem Unternehmer das Betreten von Gebäuden oder Grundstücken oder die Beseitigung von Hindernissen verwehrt, so entscheidet die Genehmigungsbehörde mit Wirkung für und gegen die Beteiligten über die Zulässigkeit der beabsichtigten Handlung.

(3) Für einen durch die Vorarbeiten verursachten Schaden ist vom Antragsteller Entschädigung zu leisten. Über die Höhe der Entschädigung entscheiden im Streitfalle die ordentlichen Gerichte.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

angemessen zu berücksichtigen, ob und inwieweit die Erweiterung oder Verlegung der Straße durch die Straßenbahn, den sonstigen Straßenverkehr oder andere Gründe veranlaßt ist. Bestehende Verträge zwischen dem Unternehmer und dem Träger der Straßenbaulast (Wegeunterhaltungspflichtigen) bleiben unberührt.

(4) unverändert

(5) Vereinbarungen über die Höhe des Entgelts für die Benutzung einer Straße bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. **Absatz 3 Satz 3 ist entsprechend anzuwenden.**

(6) **Auf** Vereinbarungen des Unternehmers mit dem Träger der Straßenbaulast über die Benutzung öffentlicher Straßen **ist** im Planfeststellungsbeschluß **hinzuweisen.**

§ 33

Entscheidung bei fehlender Einigung

Kommt in den Fällen des § 32 Abs. 1 bis 3 keine Einigung zustande, so entscheiden die **von der Bundesregierung bestimmten Behörden.**

§ 34

unverändert

Entwurf

§ 35

Duldung technischer Einrichtungen

Die *Anlieger von öffentlichen Straßen* sind verpflichtet, das Anbringen oder Errichten von Haltevorrichtungen für elektrische Leitungen, von Signalen und Haltestellenzeichen zu dulden. Für Schäden, die dem Betroffenen durch Maßnahmen nach Satz 1 oder durch das Entfernen der in Satz 1 bezeichneten Gegenstände entstehen, ist ihm vom Unternehmer eine Entschädigung in Geld zu leisten. Über die Verpflichtung zur Duldung der Anbringung oder Errichtung ist bei Einrichtung neuer Unternehmen im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden; im übrigen entscheidet die Genehmigungsbehörde. Über die Höhe der Entschädigung entscheiden im Streitfalle die ordentlichen Gerichte.

§ 36

Bau- und Unterhaltungspflicht

Der Unternehmer ist verpflichtet, auf Grund der Genehmigung innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist die Straßenbahn zu bauen und während der Dauer der Genehmigung ordnungsgemäß zu unterhalten. Auf Verlangen der Genehmigungsbehörde ist Sicherheit zu stellen. Werden die Verpflichtungen nach Satz 1 nicht erfüllt, so kann die Genehmigungsbehörde die gestellte Sicherheit oder einen Teil derselben als verfallen erklären.

§ 37

Abnahme

Die Genehmigungsbehörde erteilt *ihre* Zustimmung zur Eröffnung des Betriebs auf Grund einer *örtlichen Prüfung* der Straßenbahn und ihrer Einrichtungen. *Über das Ergebnis der Prüfung ist eine Niederschrift aufzunehmen.*

§ 38

Dauer der Genehmigung

Die Dauer der Genehmigung ist so ausreichend zu bemessen, daß der Unternehmer das Anlagekapital tilgen kann. Bei Erneuerung der Genehmigung soll die Dauer in der Regel auf fünfundzwanzig Jahre festgesetzt werden, wenn die bisherige Verkehrsart beibehalten werden soll. Die Vereinbarungen (§ 32) und die Entscheidungen (§ 33) über die Benutzung öffentlicher Straßen sind hinsichtlich ihrer Dauer mit der Genehmigungsdauer in Einklang zu bringen.

§ 39

Beförderungsentgelte; Beförderungsbedingungen

(1) Beförderungsentgelte und deren Änderung bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 35

Duldung technischer Einrichtungen

Die **Eigentümer von Grundstücken und Baulichkeiten aller Art** sind verpflichtet, das Anbringen oder Errichten von Haltevorrichtungen für elektrische Leitungen, von Signalen und Haltestellenzeichen zu dulden. Für Schäden, die dem Betroffenen durch Maßnahmen nach Satz 1 oder durch das Entfernen der in Satz 1 bezeichneten Gegenstände entstehen, ist ihm vom Unternehmer eine Entschädigung in Geld zu leisten. Über die Verpflichtung zur Duldung der Anbringung oder Errichtung ist bei Einrichtung neuer Unternehmen im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden; im übrigen entscheidet die Genehmigungsbehörde. Über die Höhe der Entschädigung entscheiden im Streitfalle die ordentlichen Gerichte.

§ 36

Bau- und Unterhaltungspflicht

Der Unternehmer ist verpflichtet, auf Grund der Genehmigung innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist die Straßenbahn zu bauen und während der Dauer der Genehmigung **nach den Bedürfnissen des Verkehrs und dem Stand der Technik** ordnungsgemäß zu unterhalten. Auf Verlangen der Genehmigungsbehörde ist Sicherheit zu stellen. Werden die Verpflichtungen nach Satz 1 nicht erfüllt, so kann die Genehmigungsbehörde die gestellte Sicherheit oder einen Teil derselben als verfallen erklären.

§ 37

Abnahme und Eröffnung des Betriebs

Die Genehmigungsbehörde erteilt **im Benehmen mit der für die technische Aufsicht zuständigen Behörde die** Zustimmung zur Eröffnung des Betriebs auf Grund einer **Abnahme** der Straßenbahn und ihrer Einrichtungen.

§ 38

unverändert

§ 39

Beförderungsentgelte, Beförderungsbedingungen

(1) unverändert

Entwurf	Beschlüsse des 23. Ausschusses
Mit der Zustimmung sind die Beförderungsentgelte allgemein verbindlich.	
(2) Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind und mit den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Gemeinwohl in Einklang stehen.	(2) unverändert
(3) Die nach Absatz 1 festgestellten Beförderungsentgelte dürfen nicht über- oder unterschritten werden; sie sind gleichmäßig anzuwenden. Ermäßigungen, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, sind verboten und nichtig.	(3) unverändert
(4) Die Zustimmung zu den Beförderungsentgelten kann von der Genehmigungsbehörde nach Anhörung des Unternehmers widerrufen werden, wenn die für die Bildung der Beförderungsentgelte maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben; in diesem Falle kann die Genehmigungsbehörde nach Anhörung des Unternehmers die Beförderungsentgelte anderweitig festsetzen.	(4) unverändert
(5) Eine Erhöhung der Beförderungsentgelte tritt frühestens am siebenten Tage nach der Veröffentlichung in Kraft.	(5) unverändert
(6) Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Einführung der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen, soweit sie von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 59 Abs. 1 Nr. 5) für das Unternehmen im Einzelfalle abweichen (Besondere Beförderungsbedingungen). Das gleiche gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Die Genehmigungsbehörde kann eine Änderung der Beförderungsbedingungen verlangen, wenn die für ihre Festsetzung maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen Rechnung getragen werden kann.	(6) unverändert
(7) Die Beförderungsentgelte und die Besonderen Beförderungsbedingungen sind vom Unternehmer vor ihrer Einführung ortsüblich bekanntzumachen; die Bekanntmachung ist in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen auszuhängen.	(7) unverändert
(8) Die Genehmigungsbehörde hat vor Erteilung der Zustimmung oder Festsetzung der Beförderungsentgelte das Einvernehmen der für die Preisbildung zuständigen obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Behörde einzuholen.	**Absatz 8 entfällt**
§ 40 **Fahrpläne**	§ 40 **Fahrpläne**
(1) Der Fahrplan muß die Führung der Linie, ihren Ausgangs- und Endpunkt sowie die Haltestellen und Fahrzeiten enthalten.	(1) unverändert

Entwurf

(2) Fahrpläne und deren Änderungen bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Werden durch Fahrplanänderungen die Interessen anderer Verkehrsunternehmen berührt, so sind diese vor der Zustimmung zu hören; § 9 Abs. 2 Satz 1 bleibt unberührt. Bei geringfügigen Fahrplanänderungen kann die Genehmigungsbehörde auf ausdrückliche Zustimmung zu der ihr anzuzeigenden Änderung verzichten. In diesem Falle gilt die Zustimmung als erteilt, wenn die Genehmigungsbehörde nicht innerhalb einer von ihr allgemein zu bestimmenden Frist widerspricht.

(3) Die Genehmigungsbehörde kann Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann.

(4) Fahrpläne und Fahrplanänderungen sind vom Unternehmer ortsüblich bekanntzumachen. Ferner sind die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen. An den Haltestellen *sollen* mindestens die Abfahrtzeiten *angezeigt werden.*

Beschlüsse des 23. Ausschusses

(2) unverändert

(3) unverändert

(4) Fahrpläne und Fahrplanänderungen sind vom Unternehmer ortsüblich bekanntzumachen. Ferner sind die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen. An den Haltestellen **sind** mindestens die Abfahrtzeiten **anzuzeigen.**

B. Verkehr mit Obussen

§ 41

(1) Die Vorschriften der §§ 28 bis 31 und der §§ 34 bis 37 sind auf die Errichtung von Bau- und Betriebsanlagen für den Obusverkehr entsprechend anzuwenden.

(2) Zur Errichtung von Bau- und Betriebsanlagen auf öffentlichen Straßen bedarf der Unternehmer der Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast; *die* §§ 32 *und* 33 *gelten insoweit* entsprechend.

(3) Im übrigen sind auf den Obusverkehr die Vorschriften der §§ 38 bis 40 entsprechend anzuwenden. Die Dauer der Genehmigung (§ 38) soll in der Regel fünfundzwanzig Jahre betragen. Ist jedoch bei Umstellung eines Straßenbahnverkehrs auf Obusverkehr (§ 14 Abs. 4) die für die Straßenbahn geltende, noch nicht abgelaufene Genehmigungsdauer länger als dieser Zeitraum, so kann die Genehmigung für den Obusverkehr bis zu der für die Straßenbahn geltenden Genehmigungsdauer erstreckt werden.

B. Verkehr mit Obussen

§ 41

(1) unverändert

(2) Zur Errichtung von Bau- und Betriebsanlagen auf öffentlichen Straßen bedarf der Unternehmer der Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast; § 32 **Abs. 1, 2, 4 und 6 sowie** § 33 **sind** entsprechend **anzuwenden.**

(3) unverändert

C. Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen

§ 42

Begriffsbestimmung Linienverkehr

Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der *die* Fahrgäste an be-

C. Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen

§ 42

Begriffsbestimmung Linienverkehr

Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimm-

Entwurf

stimmten *Punkten* ein- und aussteigen können. Er setzt nicht voraus, daß ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind.

§ 43

***Besondere* Formen des Linienverkehrs**

(1) *Als Linienverkehr im Sinne des § 42 gilt auch* der Verkehr, der unter Ausschluß anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung *insbesondere*

1. von Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr),
2. *von Arbeitnehmern zu Erholungsheimen, Ferienheimen und ähnlichen Einrichtungen (Werkferienverkehr),*
3. von Schülern zwischen Wohnung und *Schule* (Schülerfahrten),
4. von Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten),
5. von Theaterbesuchern

dient.

(2) Linienverkehr liegt ferner vor, wenn durch Zusammenwirken mehrerer Unternehmer von Gelegenheitsverkehr oder durch Fahrkartenverkauf oder Werbung einer dritten Stelle eine regelmäßige Verbindung zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten geschaffen wird.

(3) Zum Besuch von Veranstaltungen, die nur in größeren Zeitabständen oder gelegentlich stattfinden (Ausstellungen, Messen, kulturelle Veranstaltungen und dgl.), kann die Genehmigungsbehörde zwischen verschiedenen Orten einen regelmäßigen Verkehr mit Kraftomnibussen als Sonderform des Linienverkehrs ohne Anhörverfahren (§ 14) für die Dauer der Veranstaltung genehmigen, sofern die Voraussetzungen des § 13 Abs. 1 bis 5 erfüllt sind und die bestehenden Verkehrseinrichtungen auch bei verstärktem Einsatz ihrer Fahrzeuge nicht ausreichen.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

ten **Haltestellen** ein- und aussteigen können. Er setzt nicht voraus, daß ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind.

§ 43

Sonderformen des Linienverkehrs

(1) **Eine Sonderform des Linienverkehrs ist** der Verkehr, der unter Ausschluß anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung

1. unverändert

Nummer 2 entfällt

3. von Schülern zwischen Wohnung und **Lehranstalt** (Schülerfahrten),
4. unverändert
5. unverändert

dient.

(1a) Eine Sonderform des Linienverkehrs ist auch der Ferienziel-Reiseverkehr. Ferienziel-Reisen sind Reisen zu Erholungsaufenthalten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen oder Personenkraftwagen nach einem von ihm aufgestellten Plan zu einem Gesamtentgelt für Beförderung und Unterkunft mit oder ohne Verpflegung anbietet und ausführt. Eine Unterwegsbedienung ist unzulässig; jedoch kann die Genehmigungsbehörde für benachbarte Orte oder für Einzelfälle Ausnahmen gestatten. Die Fahrgäste sind zu einem für alle Teilnehmer gleichen Reiseziel zu bringen und an den Ausgangspunkt der Reise zurückzubefördern. Auf der Rückfahrt dürfen nur Reisende befördert werden, die der Unternehmer zum Reiseziel gebracht hat. Die Genehmigung darf nur solchen Unternehmern erteilt werden, die auf dem Gebiet des Reiseverkehrs über ausreichende Erfahrungen verfügen.

Absatz 2 entfällt

Absatz 3 entfällt

Entwurf

§ 44

Dauer der Genehmigung

Die Geltungsdauer der Genehmigung ist *nach der voraussichtlichen Dauer des* öffentlichen *Verkehrsbedürfnisses* zu bemessen. Im Höchstfalle beträgt sie acht Jahre.

§ 45

Sonstige Vorschriften

(1) Auf den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist § 35, soweit diese Vorschrift sich auf das Anbringen oder Errichten von Haltestellenzeichen bezieht, entsprechend anzuwenden; über die Verpflichtung zur Duldung entscheidet die Genehmigungsbehörde ohne Planfeststellungsverfahren. Die §§ 39 und 40 sind entsprechend anzuwenden; *jedoch* sind die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Deutschen Bundesbahn vom Bundesminister für Verkehr zu genehmigen *und* die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Deutschen Bundespost nach § 14 des Postverwaltungsgesetzes festzusetzen. Genehmigung und Festsetzung der Beförderungsentgelte erfolgen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft. Die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Deutschen Bundesbahn und die Fahrpläne und Fahrplanänderungen der Deutschen Bundespost und der Deutschen Bundesbahn sind in ihren amtlichen Mitteilungsblättern zu veröffentlichen; *als amtliche Mitteilungsblätter gelten auch die* Kursbücher.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann bei den Verkehrsformen nach § 43 *Abs. 1 und 3* auf die Einhaltung der Vorschriften über Beförderungsentgelte (§ 39) und Fahrpläne (§ 40) ganz oder teilweise verzichten.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 44

Dauer der Genehmigung

Die Geltungsdauer der Genehmigung ist **unter Berücksichtigung der** öffentlichen **Verkehrsinteressen** zu bemessen. Im Höchstfalle beträgt sie acht Jahre.

§ 45

Sonstige Vorschriften

(1) Auf den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist § 35, soweit diese Vorschrift sich auf das Anbringen oder Errichten von Haltestellenzeichen bezieht, entsprechend anzuwenden; über die Verpflichtung zur Duldung entscheidet die Genehmigungsbehörde ohne Planfeststellungsverfahren.

(1a) Die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Deutschen Bundesbahn sind vom Bundesminister für Verkehr zu genehmigen, die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Deutschen Bundespost **sind** nach § 14 des Postverwaltungsgesetzes festzusetzen. Genehmigung und Festsetzung der Beförderungsentgelte erfolgen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft. Die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Deutschen Bundesbahn und die Fahrpläne und Fahrplanänderungen der Deutschen Bundespost und der Deutschen Bundesbahn sind in ihren amtlichen Mitteilungsblättern zu veröffentlichen; **die Ausgabe der amtlichen Kursbücher ersetzt die Veröffentlichung.**

(1b) In den Fällen der Absätze 1 und 1a sind die §§ 39 und 40 entsprechend anzuwenden.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann bei den Verkehrsformen nach § 43 auf die Einhaltung der Vorschriften über **die Betriebspflicht (§ 21), die Beförderungspflicht (§ 22), die** Beförderungsentgelte **und Beförderungsbedingungen** (§ 39) **sowie über die** Fahrpläne (§ 40) ganz oder teilweise verzichten. **Beim Ferienziel-Reiseverkehr sind im Anhörverfahren die für den Betriebssitz des Unternehmers zuständige Bundesbahndirektion und diejenigen Unternehmer zu hören, die vom gleichen Ausgangsort**

Entwurf

Beschlüsse des 23. Ausschusses

einen Schienen- oder Kraftfahrlinienverkehr zum Zielort des beantragten Verkehrs betreiben; im übrigen sind die in § 14 Abs. 1 Nr. 4 genannten Stellen gutachtlich zu hören. § 13 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe c ist auf den Ferienziel-Reiseverkehr nicht anzuwenden; § 13 Abs. 2 Nr. 2 Buchstaben a und b gilt nicht zugunsten vorhandener Unternehmer des Ferienziel-Reiseverkehrs. Ferienziel-Reisen können in besonderen Fällen auf Grund von Ausnahmegenehmigungen der von der Landesregierung bestimmten Behörde als Verkehr mit Mietomnibussen oder mit Mietwagen durchgeführt werden, wenn sie durch Gebiete außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes führen, Ausgangs- und Zielort jedoch im Geltungsbereich dieses Gesetzes liegen.

(3) Bei zeitweilig gesteigertem Verkehr kann der Unternehmer, soweit dadurch die Interessen anderer Verkehrsunternehmer nicht berührt werden, weitere ihm für diese Verkehrsart genehmigte Fahrzeuge im Rahmen des bestehenden Fahrplans einsetzen.

(3) unverändert

(4) Ist eine Genehmigung für den Linienverkehr mit Personenkraftwagen erteilt, so dürfen diese Fahrzeuge nur für den Linienverkehr verwendet werden. § 9 Abs. 3 bleibt unberührt.

(4) unverändert

D. Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen

D. Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen

§ 46

Formen des Gelegenheitsverkehrs

(1) Gelegenheitsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die nicht Linienverkehr nach den §§ 42 und 43 ist.

(1) unverändert

(2) Als Formen des Gelegenheitsverkehrs sind nur zulässig

1. Verkehr mit Kraftdroschken (Taxen) (§ 47),
2. Ausflugsfahrten (§ 48),
3. *Ferienziel-Reisen (§ 49),*
4. Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen (§ 50).

(2) Als Formen des Gelegenheitsverkehrs sind nur zulässig

1. Verkehr mit Kraftdroschken (Taxen, § 47),
2. unverändert

Nummer 3 entfällt

4. unverändert

(3) In Orten mit mehr als 50 000 Einwohnern darf eine Genehmigung für den Kraftdroschkenverkehr und den Mietwagenverkehr nicht für denselben Personenkraftwagen erteilt werden.

(3) In Orten mit mehr als 50 000 Einwohnern **oder in den von der höheren Verwaltungsbehörde bestimmten Orten unter 50 000 Einwohnern** darf eine Genehmigung für den Kraftdroschkenverkehr und den Mietwagenverkehr nicht für denselben Personenkraftwagen erteilt werden.

§ 47

Verkehr mit Kraftdroschken (Taxen)

(1) Verkehr mit Kraftdroschken (Taxen) ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die der Unternehmer auf öffentlichen Straßen oder Plätzen bereitstellt und mit denen er Fahrten zu einem vom Fahrgast bestimmten Ziel ausführt.

§ 47

Verkehr mit Kraftdroschken (Taxen)

(1) unverändert

Entwurf

(2) Die Genehmigung für den Verkehr mit Kraftdroschken wird zur Ausführung von Fahrten innerhalb einer Gemeinde oder in einem größeren Bezirk erteilt. *Ein regelmäßiger Verkehr im Sinne des § 42 ist verboten.*

(3) Kraftdroschken dürfen auf öffentlichen Straßen oder Plätzen nur in der Gemeinde bereitgestellt werden, in der sich der Betriebssitz des Unternehmers befindet, und nur an den behördlich zugelassenen Stellen; das Nähere *bestimmen* die nach Landesrecht *zu erlassenden* Droschkenordnungen. In Ausnahmefällen kann die Genehmigungsbehörde die Bereitstellung auch auf Straßen und Plätzen außerhalb des Betriebssitzes des Unternehmers gestatten.

(4) Die Beförderungspflicht (§ 22) besteht nur für Fahrten innerhalb des Geltungsbereichs der *von der Genehmigungsbehörde* festgesetzten Beförderungsentgelte (§ 52).

(5) Die Vermietung von Kraftdroschken an Selbstfahrer ist verboten.

§ 48

Ausflugsfahrten

(1) Ausflugsfahrten sind Fahrten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan und zu einem für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Ausflugszweck anbietet und ausführt. Ein Wechsel der Fahrgäste (Unterwegsbedienung) ist unzulässig. Die Fahrt muß wieder an den Ausgangsort zurückführen. Die Fahrgäste müssen im Besitz eines für die gesamte Fahrt gültigen Fahrscheins sein, der die Beförderungsstrecke und das Beförderungsentgelt ausweist. Bei Ausflugsfahrten, die als Pauschal*rund*fahrten ausgeführt werden, *ist für Beförderung und Unterkunft sowie für sonstige Leistungen ein* Gesamtentgelt *zu erheben.*

(2) In Fremdenverkehrsgemeinden kann einem ortsansässigen Unternehmer die Genehmigung für Ausflugsfahrten ausnahmsweise auch mit Personenkraftwagen erteilt werden.

(3) Die Genehmigung für Ausflugsfahrten mit Kraftomnibussen wird zur Veranstaltung von Fahrten innerhalb einer Gemeinde oder in einem größeren Bezirk, bei Pauschalrundfahrten auch für den Geltungsbereich dieses Gesetzes erteilt. Die Genehmigungsbehörde kann für die einzelne Fahrt in besonders begründeten Einzelfällen Ausnahmen von der örtlichen Begrenzung zulassen.

(4) Kraftfahrzeuge für Ausflugsfahrten dürfen nur in der Gemeinde bereitgestellt werden, in der sich der Betriebssitz des Unternehmers befindet. Die

Beschlüsse des 23. Ausschusses

(2) Die Genehmigung für den Verkehr mit Kraftdroschken wird zur Ausführung von Fahrten innerhalb einer Gemeinde oder in einem größeren Bezirk erteilt.

(3) Kraftdroschken dürfen auf öffentlichen Straßen oder Plätzen nur in der Gemeinde bereitgestellt werden, in der sich der Betriebssitz des Unternehmers befindet, und nur an den behördlich zugelassenen Stellen. Das Nähere **wird durch** Droschkenordnungen, die nach Landesrecht **erlassen werden, bestimmt; für die Festsetzung von Droschkenordnungen gilt § 52 Abs. 1 Satz 1 und 2 entsprechend.** In Ausnahmefällen kann die Genehmigungsbehörde die Bereitstellung auch auf Straßen und Plätzen außerhalb des Betriebssitzes des Unternehmers gestatten.

(4) Die Beförderungspflicht (§ 22) besteht nur für Fahrten innerhalb des Geltungsbereichs der **nach** § 52 **Abs. 1 Satz 1** festgesetzten Beförderungsentgelte.

(5) unverändert

§ 48

Ausflugsfahrten

(1) Ausflugsfahrten sind Fahrten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen **oder Personenkraftwagen** nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan und zu einem für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Ausflugszweck anbietet und ausführt. Ein Wechsel der Fahrgäste (Unterwegsbedienung) ist unzulässig; **jedoch kann die Genehmigungsbehörde für benachbarte Orte oder für Einzelfälle Ausnahmen zur Aufnahme von Fahrgästen gestatten.** Die Fahrt muß wieder an den Ausgangsort zurückführen. Die Fahrgäste müssen im Besitz eines für die gesamte Fahrt gültigen Fahrscheins sein, der die Beförderungsstrecke und das Beförderungsentgelt ausweist. Bei Ausflugsfahrten, die als Pauschalfahrten ausgeführt werden, **genügt im Fahrschein die Angabe des** Gesamtentgelts **anstelle des Beförderungsentgelts.**

Absatz 2 entfällt

Absatz 3 entfällt

Absatz 4 entfällt

Entwurf	Beschlüsse des 23. Ausschusses
Befugnis der Genehmigungsbehörde, in den Genehmigungsbedingungen weitergehende Beschränkungen vorzusehen, bleibt unberührt.	
(5) Die Genehmigungsbehörde kann für benachbarte Orte oder für Einzelfälle Ausnahmen von den Bestimmungen des Absatzes 4 Satz 1 gestatten. Hierüber ist dem Unternehmer eine Bescheinigung auszustellen; auf die Bescheinigung ist § 17 Abs. 5 und 6 entsprechend anzuwenden.	**Absatz 5 entfällt**
(6) Reisebüros dürfen Ausflugsfahrten im Zusammenwirken nur mit solchen Unternehmern veranstalten, die die Genehmigung für diese Verkehrsform besitzen. Die Unternehmer müssen am Sitz des Reisebüros oder in seiner Umgebung ihren Betriebssitz haben; die Genehmigungsbehörde kann Ausnahmen zulassen. Die Voraussetzungen des § 3 Abs. 2 Satz 1 gelten als erfüllt, wenn der Unternehmer bei der Veranstaltung nach außen hin als Genehmigungsinhaber erkennbar ist.	**Absatz 6 entfällt**
(7) Die Vorschriften der §§ 21 und 22 sind auf Ausflugsfahrten nicht anzuwenden.	(7) unverändert
	(8) Ausflugsfahrten dürfen nicht so ausgeführt werden, daß sie die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigen; dies ist der Fall, wenn durch Ausflugsfahrten einem Schienen-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in erheblichem Umfang Fahrgäste entzogen werden.
§ 49	§ 49
Ferienziel-Reisen	**entfällt**
(1) Ferienziel-Reisen sind Reisen zu Erholungsaufenthalten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen nach einem von ihm aufgestellten Plan anbietet und durchführt. Eine Unterwegsbedienung ist nicht gestattet.	
(2) Bei Ferienziel-Reisen sind die Fahrgäste zu einem für alle Teilnehmer gleichen Reiseziel zu bringen. Für die Beförderung und für die Unterkunft mit oder ohne Verpflegung ist ein Gesamtentgelt zu erheben. Es dürfen nur Rückfahrscheine und diese nur auf den Namen des Reisenden ausgegeben werden. Auf der Rückfahrt dürfen nur Reisende befördert werden, die der Unternehmer zum Reiseziel gebracht hat; in der Regel sollen die gleichen Gruppen von Reisenden nach Ablauf der Erholungszeit an den Ausgangsort zurückgebracht werden. Der Unternehmer hat vor Beginn der Reise eine Liste der Fahrgäste aufzustellen; die Liste ist auf der Hin- und Rückfahrt mitzuführen und ein Jahr aufzubewahren. Ausflugsfahrten (§ 48) dürfen am Reiseziel nur mit den an der Reise beteiligten Personen ausgeführt werden.	
(3) Die Genehmigung für Ferienziel-Reisen wird zur Veranstaltung von Reisen im Geltungsbereich dieses Gesetzes erteilt. Die Genehmigung darf nur solchen Unternehmern erteilt werden, die auf dem Gebiet des Reiseverkehrs über ausreichende Erfahrungen verfügen.	

Entwurf

(4) Die Vorschriften des § 48 Abs. 4, 5 und 6 sind auf Ferienziel-Reisen entsprechend anzuwenden; die Vorschriften der §§ 21 und 22 sind auf Ferienziel-Reisen nicht anzuwenden.

(5) Zur Überwachung der Ferienziel-Reisen hat der Unternehmer der Genehmigungsbehörde regelmäßig Prospekte vorzulegen oder an deren Stelle erschöpfende Angaben über alle von ihm geplanten Ferienziel-Reisen zu machen. Die Bundesbahndirektionen haben außerdem den nach § 11 Abs. 2 zuständigen Genehmigungsbehörden der Länder jeweils bis zum 10. Januar die Vorhaben der Deutschen Bundesbahn auf dem Gebiet des Ferienreiseverkehrs auf der Schiene für das laufende Jahr mitzuteilen. Diese Mitteilung muß Angaben über das Ziel, den Zeitpunkt und die Gestaltung der geplanten Ferienreisen enthalten; dabei sind die Orte anzugeben, an denen Ferienreisende aufgenommen und abgesetzt werden sollen.

(6) Die Genehmigungsbehörde hat Reisen, die als Ferienziel-Reisen geplant sind, zu untersagen, wenn eine Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen im Sinne des § 13 Abs. 4 und 5 gegeben ist oder wenn die Merkmale einer Ferienziel-Reise nicht erfüllt sind.

§ 50

Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen

(1) Verkehr mit Mietomnibussen ist die Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen, die nur im ganzen zur Beförderung angemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt. Die Teilnehmer müssen ein zusammengehöriger Personenkreis und über Ziel und Ablauf der Fahrt einig sein.

(2) Die Genehmigung für den Verkehr mit Mietomnibussen wird zur Ausführung von Fahrten innerhalb einer Gemeinde, in einem größeren Bezirk oder im Geltungsbereich dieses Gesetzes erteilt.

(3) Mietomnibusse dürfen nicht durch Bereitstellen auf öffentlichen Straßen oder Plätzen angeboten werden.

(4) Die Vorschriften *des* § 21 sind *auf den Verkehr mit Mietomnibussen* nicht anzuwenden; *die Vorschriften des § 22 finden mit der Maßgabe Anwendung, daß der Unternehmer eine Fahrt nur dann ablehnen darf, wenn zwingende betriebliche oder in seiner Person liegende Gründe die Ablehnung rechtfertigen. § 48 Abs. 6 ist entsprechend anzuwenden.*

(5) Auf die Beförderung mit gemieteten Personenkraftwagen (Mietwagen) sind die Vorschriften der Absätze 1 *bis* 3 entsprechend anzuwenden. Eine Bereitstell*ung* von Mietwagen, durch *die* ein droschkenähnlicher Verkehr erreicht wird, ist verboten.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 50

Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen

(1) unverändert

Absatz 2 entfällt

(3) **Die Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 sind nicht gegeben, wenn Fahrten unter Angabe des Fahrtziels vermittelt werden.** Mietomnibusse dürfen nicht durch Bereitstellen auf öffentlichen Straßen oder Plätzen angeboten werden.

(4) Die Vorschriften **der** §§ 21 **und** 22 sind nicht anzuwenden.

(5) Auf die Beförderung mit gemieteten Personenkraftwagen (Mietwagen) sind die Vorschriften der Absätze 1, 3 **und 4** entsprechend anzuwenden. Ein Bereitstell**en** von Mietwagen, durch **das** ein droschkenähnlicher Verkehr erreicht wird, ist verboten.

Entwurf

Die Art der Werbung darf nicht zur Verwechslung mit dem Kraftdroschkenverkehr führen. *Die Vorschriften der §§ 21 und 22 sind auf den Verkehr mit Mietwagen nicht anzuwenden.*

§ 51

Dauer der Genehmigung
für den Gelegenheitsverkehr

Die Genehmigung ist für die Dauer von höchstens vier Jahren zu erteilen.

§ 52

Beförderungsentgelte; Beförderungsbedingungen

(1) Für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftdroschken setzt die Landesregierung Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen durch Rechtsverordnung fest; sie kann diese Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die Genehmigungsbehörden übertragen. Ist die Genehmigungsbehörde ermächtigt, so hat sie vor der Festsetzung der Beförderungsentgelte der zuständigen Gemeindebehörde, den Fachverbänden des Verkehrsgewerbes und der zuständigen Industrie- und Handelskammer Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Die Beförderungsentgelte und *die* Beförderungsbedingungen sind *im amtlichen Verkündungsblatt oder in einer örtlichen Tageszeitung bekanntzumachen; die Bekanntmachung ist außerdem* in *jeder Kraftdroschke* mitzuführen und dem Fahrgast auf Verlangen vorzulegen. § 39 Abs. 3 ist anzuwenden.

(2) Die Landesregierung kann für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen festsetzen, soweit nicht Rahmenvorschriften für Beförderungsentgelte nach § 59 Abs. 1 Nr. 6 entgegenstehen oder Beförderungsbedingungen nach § 59 Abs. 1 Nr. 5 festgesetzt sind; Absatz 3 bleibt unberührt. Die Landesregierung kann diese Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die Genehmigungsbehörden übertragen. Ist die Genehmigungsbehörde ermächtigt, so hat sie vor der Festsetzung der Beförderungsentgelte den in Absatz 1 genannten Stellen sowie der zuständigen Oberpostdirektion und Bundesbahndirektion Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. *Die festgesetzten Beförderungsentgelte sind im amtlichen Verkündungsblatt oder in einer örtlichen Tageszeitung bekanntzumachen.*

(3) Im Gelegenheitsverkehr der Deutschen Bundespost und der Deutschen Bundesbahn setzen diese die Beförderungsentgelte unter Beachtung der erlassenen Rahmenvorschriften und die Beförderungsbedingungen selbst fest. Auf Verlangen des Bundes-

Beschlüsse des 23. Ausschusses

Die Art der Werbung darf nicht zur Verwechslung mit dem Kraftdroschkenverkehr führen. **Bei Leerfahrten dürfen Fahrgäste nicht aufgenommen werden, es sei denn, daß es sich um eine in der Wohnung oder in den Geschäftsräumen des Unternehmers eingegangene Bestellung auf Abholung von Fahrgästen handelt. Den Kraftdroschken vorbehaltene Zeichen und Merkmale dürfen nicht verwendet werden.**

§ 51

Dauer der Genehmigung

Die Genehmigung **für den Gelegenheitsverkehr** ist für die Dauer von höchstens vier Jahren zu erteilen.

§ 52

Beförderungsentgelte, Beförderungsbedingungen

(1) Für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftdroschken setzt die Landesregierung Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen durch Rechtsverordnung fest; sie kann diese Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die Genehmigungsbehörden übertragen. Ist die Genehmigungsbehörde ermächtigt, so hat sie vor der Festsetzung der Beförderungsentgelte der zuständigen Gemeindebehörde, den Fachverbänden des Verkehrsgewerbes und der zuständigen Industrie- und Handelskammer Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Die **Vorschriften über** Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen sind in **jedem Kraftfahrzeug** mitzuführen und dem Fahrgast auf Verlangen vorzulegen. § 39 Abs. 3 ist anzuwenden.

(2) Die Landesregierung kann für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen festsetzen, soweit nicht Rahmenvorschriften für Beförderungsentgelte nach § 59 Abs. 1 Nr. 6 entgegenstehen oder Beförderungsbedingungen nach § 59 Abs. 1 Nr. 5 festgesetzt sind; Absatz 3 bleibt unberührt. Die Landesregierung kann diese Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die Genehmigungsbehörden übertragen. Ist die Genehmigungsbehörde ermächtigt, so hat sie vor der Festsetzung der Beförderungsentgelte den in Absatz 1 genannten Stellen sowie der zuständigen Oberpostdirektion und Bundesbahndirektion Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

(3) unverändert

Entwurf

ministers für Verkehr ist zu der Festsetzung sein Einvernehmen einzuholen; er hat bei Festsetzung der Beförderungsentgelte den Bundesminister für Wirtschaft zu beteiligen.

(4) Setzt die Genehmigungsbehörde nach den Absätzen 1 und 2 die Beförderungsentgelte fest, so bedarf sie des Einvernehmens der für Fragen der Preisbildung zuständigen Landesbehörde.

IV. Auslandsverkehr

§ 53

Grenzüberschreitender Verkehr

(1) Für die Beförderung von Personen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen durch Unternehmer, die ihren Betriebssitz im Inland oder Ausland haben, gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften dieses Gesetzes und die hierzu erlassenen Rechtsverordnungen.

(2) Die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs erteilt für die deutsche Teilstrecke der Bundesminister für Verkehr *nach* Benehmen mit *den beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden,* für Anträge der Deutschen Bundespost auch *nach* Benehmen mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen.

(3) Die *zuständige oberste Landesverkehrsbehörde* läßt das Anhörverfahren nach § 14 durchführen und leitet das Ergebnis mit ihrer Stellungnahme dem Bundesminister für Verkehr zu. In der Genehmigung ist die zuständige Aufsichtsbehörde zu bestimmen.

(4) Einer Genehmigung für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr von Unternehmern, die ihren Betriebssitz im Ausland haben, bedarf es nicht, soweit entsprechende Übereinkommen mit dem Ausland bestehen. Besteht ein solches Übereinkommen nicht oder soll abweichend von den Bedingungen des Übereinkommens grenzüberschreitender Gelegenheitsverkehr ausgeführt werden, so kann der Bundesminister für Verkehr entsprechenden Anträgen stattgeben.

(5) Im kleinen Grenzverkehr (Zollgrenzbezirk) tritt an die Stelle des Bundesministers für Verkehr die *zuständige oberste Landesverkehrsbehörde oder* die von *ihr* bestimmte Behörde.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

Absatz 4 entfällt

IV. Auslandsverkehr

§ 53

Grenzüberschreitender Verkehr

(1) unverändert

(2) Die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs erteilt für die deutsche Teilstrecke der Bundesminister für Verkehr **im** Benehmen mit **der von der Landesregierung bestimmten Behörde,** für Anträge der Deutschen Bundespost auch **im** Benehmen mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen.

(3) Die **von der Landesregierung bestimmte Behörde** läßt das Anhörverfahren nach § 14 durchführen und leitet das Ergebnis mit ihrer Stellungnahme dem Bundesminister für Verkehr zu. In der Genehmigung ist die zuständige Aufsichtsbehörde zu bestimmen.

(4) unverändert

(5) Im kleinen Grenzverkehr (Zollgrenzbezirk) tritt an die Stelle des Bundesministers für Verkehr die **von der Landesregierung** bestimmte Behörde.

(6) Die Grenzzollstellen sind berechtigt, Kraftfahrzeuge, die im Ausland oder in den unter ausländischer Verwaltung stehenden Gebieten des Deutschen Reichs nach dem Stand vom 31. Dezember 1937 zugelassen sind, zurückzuweisen, wenn nicht die erforderliche Genehmigung, deren Mitführung vorgeschrieben ist, vorgelegt wird.

Entwurf

§ 54

Transit-(Durchgangs-)Verkehr

(1) Für die Beförderung von Personen im Transit-(Durchgangs-)Verkehr mit Kraftfahrzeugen, der das Gebiet des Geltungsbereichs dieses Gesetzes unter Ausschluß innerdeutschen Zwischenverkehrs berührt, gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften dieses Gesetzes und die hierzu erlassenen *Durchführungsbestimmungen.*

(2) Die Genehmigung erteilt der Bundesminister für Verkehr *nach* Benehmen mit den beteiligten *obersten Landesverkehrsbehörden,* für Anträge der Deutschen Bundespost auch *nach* Benehmen mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen.

(3) § 14 ist nicht anzuwenden. In der Genehmigung ist die zuständige Aufsichtsbehörde zu bestimmen.

(4) § 53 Abs. 4 ist auf den Gelegenheitsverkehr vom Ausland durch das Gebiet des Geltungsbereichs dieses Gesetzes entsprechend anzuwenden.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 54

Transit-(Durchgangs-)Verkehr

(1) Für die Beförderung von Personen im Transit-(Durchgangs-)Verkehr mit Kraftfahrzeugen, der das Gebiet des Geltungsbereichs dieses Gesetzes unter Ausschluß innerdeutschen Zwischenverkehrs berührt, gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften dieses Gesetzes und die hierzu erlassenen **Rechtsverordnungen.**

(2) Die Genehmigung erteilt der Bundesminister für Verkehr **im** Benehmen mit den **von den** beteiligten **Landesregierungen bestimmten Behörden**, für Anträge der Deutschen Bundespost auch **im** Benehmen mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen.

(3) unverändert

(4) § 53 Abs. 4 ist auf den Gelegenheitsverkehr vom Ausland durch das Gebiet des Geltungsbereichs dieses Gesetzes entsprechend anzuwenden. **§ 53 Abs. 6 gilt entsprechend.**

V. Aufsicht

§ 55

(1) Der Unternehmer unterliegt hinsichtlich der Erfüllung der Vorschriften dieses Gesetzes sowie der hierzu erlassenen Rechtsverordnungen und der Einhaltung der durch die Genehmigung auferlegten Verpflichtungen (Bedingungen, Auflagen) der Aufsicht der Genehmigungsbehörde.

(2) Die Aufsichtsbehörde kann sich über alle ihrer Zuständigkeit unterliegenden Einrichtungen und Maßnahmen des Unternehmers unterrichten. Der Unternehmer hat der Aufsichtsbehörde alle wesentlichen Veränderungen ohne Aufforderung unverzüglich anzuzeigen.

(3) Die *oberste Landesverkehrsbehörde* kann die Genehmigungsbehörde ermächtigen, die Aufsicht über den Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen auf *ihre* nachgeordneten Behörden zu übertragen. Die technische Aufsicht über Straßenbahnen und Obusunternehmen wird von der *obersten Landesverkehrsbehörde oder der von ihr* bestimmten Behörde ausgeübt.

V. Aufsicht

§ 55

(1) Der Unternehmer unterliegt hinsichtlich der Erfüllung der Vorschriften dieses Gesetzes sowie der hierzu erlassenen Rechtsverordnungen und der Einhaltung der durch die Genehmigung auferlegten Verpflichtungen (Bedingungen, Auflagen) der Aufsicht der Genehmigungsbehörde. **Die von der Landesregierung bestimmte Behörde** kann die Genehmigungsbehörde ermächtigen, die Aufsicht über den Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen auf nachgeordnete Behörden zu übertragen. Die technische Aufsicht über Straßenbahnen und Obusunternehmen wird von der von **der Landesregierung** bestimmten Behörde ausgeübt.

(2) unverändert

Absatz 3 entfällt hier

Entwurf

(4) Die Deutsche Bundespost und die Deutsche Bundesbahn sind für die Erfüllung der technischen Vorschriften dieses Gesetzes und der hierzu erlassenen Rechtsverordnungen für ihre Kraftfahrbetriebe selbst verantwortlich.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

(4) unverändert

(5) Die Aufsichtsbehörde kann Unternehmen, die einen Omnibusbahnhof betreiben, anhalten, die Benutzung durch den Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen und den Betrieb so zu regeln, daß der Verkehr ordnungsgemäß abgewickelt und den Pflichten nach § 39 Abs. 7 und § 40 Abs. 4 genügt werden kann.

VI. Rechtsmittelverfahren

§ 56

Rechtsmittel

Für die Anfechtung von *Bescheiden und Verfügungen der Genehmigungs- oder Aufsichtsbehörde gilt die Verwaltungsgerichtsordnung. Ist ein* Verwaltungsakt von der obersten Landesverkehrsbehörde selbst erlassen, *so* ist *nach den Vorschriften* der Verwaltungsgerichtsordnung das Vorverfahren durchzuführen.

VI. Rechtsmittelverfahren

§ 56

Vorverfahren bei der Anfechtung von Verwaltungsakten

Bei der Anfechtung von Verwaltungsakten, **die** von der obersten Landesverkehrsbehörde selbst erlassen **worden sind,** ist das Vorverfahren der Verwaltungsgerichtsordnung durchzuführen.

§ 57

Verfahren in besonderen Fällen

Werden die Interessen der Deutschen Bundespost oder der Deutschen Bundesbahn in erheblichem Umfang betroffen und kommt vor der Genehmigungsbehörde keine Einigung zustande, so soll auf Antrag der Deutschen Bundespost oder der Deutschen Bundesbahn die Genehmigungsbehörde die Stellungnahme des Bundesministers für Verkehr einholen und bei ihrer Entscheidung verwerten.

§ 57

unverändert

VII. Erlaß von Rechtsverordnungen und Allgemeinen Verwaltungsvorschriften

§ 58

Bau- und Betriebsvorschriften

(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die erforderlichen Rechtsverordnungen

1. über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen und Obussen, welche
   a) die Anforderungen an Bau, Einrichtungen und Betriebsweise der Anlagen und Fahrzeuge nach dem jeweiligen Stand der Technik und nach den internationalen Abmachungen einheitlich regeln,

VII. Erlaß von Rechtsverordnungen und Allgemeinen Verwaltungsvorschriften

§ 58

Bau- und Betriebsvorschriften

(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die erforderlichen Rechtsverordnungen

1. unverändert

Entwurf

b) die notwendigen Vorschriften zum Schutz der Anlagen und des Betriebs der Straßenbahnen und Obusse gegen Schäden und Störungen enthalten;

2. über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, welche

a) die Anforderungen an den Bau und die Einrichtungen der in diesen Unternehmen verwendeten Kraftfahrzeuge nach dem jeweiligen Stand der Technik und nach den internationalen Abmachungen einheitlich regeln,

b) die notwendigen Vorschriften über die Sicherheit und Ordnung des Betriebs *sowie die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge nach ihrer Verwendung in der betreffenden Verkehrsform* enthalten.

(2) Soweit es die öffentliche Sicherheit erfordert, können einzelne Vorschriften der nach Absatz 1 Nr. 2 erlassenen Rechtsverordnung auf Beförderungen ausgedehnt werden, die *nach § 1 Abs. 2 diesem Gesetz nicht unterliegen oder* nach § 2 von der Genehmigungspflicht befreit sind oder für die nach § 59 Abs. 1 Nr. 1 Befreiung erteilt wird.

(3) Rechtsverordnungen zur Durchführung der Vorschriften nach Absatz 1 Nr. 1 und 2 bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates. Der Bundesminister für Verkehr hat vor dem Erlaß der Rechtsverordnungen die *für die Durchführung der Vorschriften zuständigen obersten Landesbehörden* zu hören.

§ 59

Sonstige Rechtsverordnungen

(1) Der Bundesminister für Verkehr kann mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen erlassen,

1. durch die für bestimmte, im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallende Beförderungsfälle allgemein Befreiung von den Vorschriften dieses Gesetzes erteilt wird,

2. durch die der Gelegenheitsverkehr zum Zwecke des Krankentransports, insbesondere die Anwendung der §§ *1*, 4, 13, 14, 21, 22 und 50 auf diesen Verkehr sowie die Voraussetzungen für die erforderliche Fachkunde und die Bereitstellung ausreichenden und geschulten Personals geregelt werden,

3. durch die der grenzüberschreitende (§ 53) und der Transit-(Durchgangs-)Verkehr (§ 54), soweit dies zur Durchführung internationaler Übereinkommen erforderlich ist, abweichend von den Vorschriften dieses Gesetzes geregelt werden,

Beschlüsse des 23. Ausschusses

2. über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, welche

a) unverändert

b) die notwendigen Vorschriften über die Sicherheit und Ordnung des Betriebs enthalten.

(2) Soweit es die öffentliche Sicherheit erfordert, können einzelne Vorschriften der nach Absatz 1 Nr. 2 erlassenen Rechtsverordnung auf Beförderungen ausgedehnt werden, die nach § 2 von der Genehmigungspflicht befreit sind oder für die nach § 59 Abs. 1 Nr. 1 Befreiung erteilt wird.

(3) Rechtsverordnungen zur Durchführung der Vorschriften nach Absatz 1 Nr. 1 und 2 bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates. Der Bundesminister für Verkehr hat vor dem Erlaß der Rechtsverordnungen die **von den Landesregierungen bestimmten Behörden** zu hören.

§ 59

Sonstige Rechtsverordnungen

(1) Der Bundesminister für Verkehr kann mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen erlassen,

1. unverändert

2. durch die der Gelegenheitsverkehr zum Zwecke des Krankentransports, insbesondere die Anwendung der §§ 4, 13, 14, 21, 22 und 50 auf diesen Verkehr sowie die Voraussetzungen für die erforderliche Fachkunde und die Bereitstellung ausreichenden und geschulten Personals geregelt werden,

3. unverändert

Entwurf

4. *über die zahlenmäßige Beschränkung der Verwendung von Kraftomnibussen des Linienverkehrs der Deutschen Bundespost und der Deutschen Bundesbahn für den Gelegenheitsverkehr,*
5. über einheitliche Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen und, vorbehaltlich des § 52 Abs. 1 Satz 1, für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen, insbesondere für Auflugsfahrten (§ 48) *und für Ferienziel-Reisen (§ 49),*
6. über Rahmenvorschriften für Beförderungsentgelte im Verkehr mit Kraftomnibussen,
7. über Gebühren für behördliche oder amtlich angeordnete Maßnahmen bei der Genehmigung und Beaufsichtigung der Verkehrsunternehmen.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 6 und 7 ergehen die Rechtsverordnungen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft.

§ 60

Allgemeine Verwaltungsvorschriften

Die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften erläßt der Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates.

VIII. Straf- und Bußgeldvorschriften

§ 61

Straftaten

(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig Personen mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen ohne die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung oder einstweilige Erlaubnis befördert, wird mit Geldstrafe oder mit Gefängnis bis zu sechs Monaten bestraft. Neben Gefängnis kann auf Geldstrafe erkannt werden.

(2) Hängt die Entscheidung davon ab, ob eine Beförderung den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt, und ist eine endgültige Entscheidung nach § 10 nicht ergangen, so kann das Verfahren ausgesetzt werden, bis über diese Frage endgültig entschieden ist.

§ 62

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. den Bedingungen oder Auflagen der Genehmigung zuwiderhandelt;

Beschlüsse des 23. Ausschusses

Nummer 4 entfällt

5. über einheitliche Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen und, vorbehaltlich des § 52 Abs. 1 Satz 1, für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen, insbesondere für Ausflugsfahrten (§ 48),
6. unverändert
7. unverändert

(2) unverändert

§ 60

unverändert

VIII. Straf- und Bußgeldvorschriften

§ 61

unverändert

§ 62

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. unverändert

Entwurf

2. einen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder einen Kraftfahrlinien- *oder Kraftdroschken*verkehr betreibt, ohne daß die nach diesem Gesetz vorgeschriebene Zustimmung zu den Beförderungsentgelten oder Fahrplänen durch die Genehmigungsbehörde erteilt ist;

3. den Vorschriften dieses Gesetzes über

   a) die Anzeigepflicht des Arbeitgebers bei Beförderung mit werkeigenen Fahrzeugen (§ 2 Abs. 4),

   b) die Mitteilungspflicht bei Betriebsstörungen im *öffentlichen* Verkehr, die den vorübergehenden Einsatz von Kraftfahrzeugen zur Folge haben (§ 2 Abs. 6 Satz 2),

   c) das Mitführen und Vorzeigen von Urkunden (§ 17 Abs. 6, § 20 Abs. 3 Satz 2, *§ 48 Abs. 5),*

   d) die Einhaltung der Beförderungsentgelte (§ 39 Abs. 3, § 41 Abs. 3, § 45 Abs. 1, § 52),

   e) die Bekanntmachung der Beförderungsentgelte, der Besonderen Beförderungsbedingungen und der gültigen Fahrpläne (§ 39 Abs. 7, § 40 Abs. 4 *Satz 1 und 2,* § 41 Abs. 3, § 45 Abs. 1, § 52 Abs. 1),

   f) die ausschließliche Verwendung von Kraftfahrzeugen im Linien- oder Kraftdroschkenverkehr (§ 45 Abs. 4, § 47 Abs. 5),

   g) Ausflugsfahrten oder Ferienziel-Reisen (§§ 48, *49*) oder

   h) das Verbot der Bereitstellung von Mietomnibussen und Mietwagen *auf öffentlichen Straßen oder Plätzen* (§ 50 Abs. 3 und 5)

   zuwiderhandelt *oder*

4. einer Rechtsvorschrift oder schriftlichen Verfügung zuwiderhandelt, die auf Grund dieses Gesetzes oder auf Grund von Rechtsvorschriften, die auf diesem Gesetz beruhen, erlassen worden ist, soweit die Rechtsvorschrift oder die Rechtsvorschrift und die schriftliche Verfügung ausdrücklich auf diese Vorschrift verweisen.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

2. einen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder einen Kraftfahrlinienverkehr betreibt, ohne daß die nach diesem Gesetz vorgeschriebene Zustimmung zu den Beförderungsentgelten oder Fahrplänen durch die Genehmigungsbehörde erteilt ist;

3. den Vorschriften dieses Gesetzes über

   Buchstabe a entfällt

   b) die Mitteilungspflicht bei Betriebsstörungen im Verkehr, die den vorübergehenden Einsatz von Kraftfahrzeugen zur Folge haben (§ 2 Abs. 6 Satz 2),

   c) das Mitführen und Vorzeigen von Urkunden (§ 17 Abs. 6, § 20 Abs. **4** Satz **3**),

   d) die Einhaltung der Beförderungsentgelte (§ 39 Abs. 3, § 41 Abs. 3, § 45 Abs. 1 **b**, § 52),

   e) die Bekanntmachung der Beförderungsentgelte, der Besonderen Beförderungsbedingungen und der gültigen Fahrpläne (§ 39 Abs. 7, § 40 Abs. 4, § 41 Abs. 3, § 45 Abs. 1 **b**, § 52 Abs. 1 **Satz 3**),

   f) unverändert

   g) Ferienziel-Reisen oder Ausflugsfahrten (**§ 43 Abs. 1 a,** § 48 **Abs. 1**) oder

   h) **den Verkehr** mit Mietomnibussen und Mietwagen (§ 50 Abs. 3 **Satz 2** und **Abs.** 5)

   zuwiderhandelt;

4. einer Rechtsvorschrift oder schriftlichen Verfügung zuwiderhandelt, die auf Grund dieses Gesetzes oder auf Grund von Rechtsvorschriften, die auf diesem Gesetz beruhen, erlassen worden ist, soweit die Rechtsvorschrift oder die Rechtsvorschrift und die schriftliche Verfügung ausdrücklich auf diese Vorschrift verweisen **oder**

5. **den Vorschriften der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab) vom 13. November 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 1247) in der Fassung vom 14. August 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 974), der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) vom 13. Februar 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 231) in der Fassung vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 553) oder den auf Grund dieser Verordnung erlasse-**

Entwurf

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann, wenn sie vorsätzlich begangen ist, mit einer Geldbuße bis zu 10 000 Deutsche Mark, wenn sie fahrlässig begangen ist, mit einer Geldbuße bis zu 5000 Deutsche Mark geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 73 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Genehmigungsbehörde; sie nimmt auch die Befugnisse der obersten Verwaltungsbehörde im Sinne des § 66 Abs. 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten wahr.

IX. Übergangs- und Schlußbestimmungen

§ 63

Frühere Genehmigungen

(1) Die auf Grund des bisherigen Rechts erteilten Genehmigungen für Straßenbahnen, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sowie für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen behalten ihre Gültigkeit bis zum Ablauf der Dauer der Genehmigung; dabei gelten die für den bisherigen Gelegenheitsverkehr mit Ausflugswagen erteilten Genehmigungen als Genehmigungen für Ausflugsfahrten nach § 48 dieses Gesetzes. *Dies gilt auch für den Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen der Deutschen Bundespost und der Deutschen Bundesbahn, der im Einvernehmen mit den obersten Landesbehörden auf Grund der Vereinbarungen über den Omnibusverkehr der Deutschen Bundespost und der Deutschen Bundesbahn von 1948 (Verkehrsblatt 1948 S. 35, Verkehrsblatt 1949 S. 1 und 3) und vom 8. Januar 1952 (Ministerialblatt Rheinland-Pfalz S. 35) betrieben wird.*

(2) Für Linien, die von der Deutschen Bundespost und der Deutschen Bundesbahn *auf Grund des Anzeigeverfahrens nach dem Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 1217) in der Fassung des Gesetzes vom 6. Dezember 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 1319), vom 16. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 21) und vom 12. September 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 573) oder früherer Rechtsvorschriften* betrieben werden, haben die Genehmigungsbehörden Genehmigungen (Sammelgenehmigungen) mit mindestens fünf- und höchstens achtjähriger Gültigkeit, gerechnet vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes, auszustellen. Die Deutsche Bundespost und die Deutsche Bundesbahn werden bei Inkrafttreten dieses Gesetzes den zuständigen Genehmigungsbehörden die für die Ausfertigungen dieser Genehmigungen erforderlichen Angaben unaufgefordert mitteilen. Der Durchführung eines besonderen Anhörverfahrens nach § 14 dieses Gesetzes bedarf es in diesen Fällen nicht.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

nen schriftlichen Verfügungen, soweit diese ausdrücklich auf diese Vorschriften verweisen, zuwiderhandelt.

(2) unverändert

(3) unverändert

IX. Übergangs- und Schlußbestimmungen

§ 63

Frühere Genehmigungen

(1) Die auf Grund des bisherigen Rechts erteilten Genehmigungen für Straßenbahnen, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sowie für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen behalten ihre Gültigkeit bis zum Ablauf der Dauer der Genehmigung; dabei gelten die für den bisherigen Gelegenheitsverkehr mit Ausflugswagen erteilten Genehmigungen als Genehmigungen für Ausflugsfahrten nach § 48 dieses Gesetzes **und, soweit sie zur Ausführung von Ferienziel-Reisen berechtigten, als Genehmigungen für Ferienziel-Reisen nach § 43 Abs. 1 a dieses Gesetzes. Berufsverkehr (§ 43 Abs. 1 Nr. 1), der nachweisbar am 1. Januar 1961 mit Mietwagen betrieben wurde, gilt bis zum Ablauf der Mietwagengenehmigungen als Verkehr mit Mietomnibussen (§ 50).**

(2) Für Linien, die von der Deutschen Bundespost und der Deutschen Bundesbahn **bei Inkrafttreten dieses Gesetzes** betrieben werden, haben die Genehmigungsbehörden Genehmigungen (Sammelgenehmigungen) mit mindestens fünf- und höchstens achtjähriger Gültigkeit, gerechnet vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes, auszustellen. Die Deutsche Bundespost und die Deutsche Bundesbahn werden bei Inkrafttreten dieses Gesetzes den zuständigen Genehmigungsbehörden die für die Ausfertigungen dieser Genehmigungen erforderlichen Angaben unaufgefordert mitteilen. Der Durchführung eines besonderen Anhörverfahrens nach § 14 dieses Gesetzes bedarf es in diesen Fällen nicht.

Entwurf

(3) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer *der auf Grund der Vereinbarung über den Omnibusverkehr der Deutschen Bundespost und Deutschen Bundesbahn bisher erteilten Einvernehmen* und der nach Absatz 2 erteilten Genehmigungen gelten für die Fortführung dieser Linien ausschließlich die Bestimmungen dieses Gesetzes.

§ 64

Ruhende Genehmigungen

Die nach dem Runderlaß des Reichsverkehrsministers vom 11. Dezember 1939 — K 2/1.13 573 — (Reichsverkehrsblatt Ausgabe B S. 393) für „ruhend" erklärten Genehmigungen für den Linien- und Gelegenheitsverkehr, die

1. inzwischen durch Zeitablauf erloschen sind, aber nach dem Runderlaß des Reichsverkehrsministers vom 15. Januar 1944 — K 11.21069/43 — (Reichsverkehrsblatt Ausgabe B S. 7) ihre rechtliche Gültigkeit bis auf weiteres beibehalten haben,
2. durch Zeitablauf noch nicht erloschen sind, auf Grund deren Berechtigung aber der Betrieb noch nicht wieder aufgenommen ist,

werden mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes ungültig.

§ 65

Andere Gesetze

(1) Durch dieses Gesetz werden die Vorschriften

1. des Straßenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837) sowie die auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften,
2. des Gesetzes betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen vom 7. Juni 1871 (Reichsgesetzbl. S. 207) in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des Reichshaftpflichtgesetzes vom 15. August 1943 (Reichsgesetzbl. I S. 489),
3. des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschäden vom 29. August 1940 (Reichsgesetzbl. I S. 691),
4. des Gesetzes über die Einführung der Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter und zur Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie des Gesetzes über den Versicherungsvertrag vom 7. November 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 2223) und
5. des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vom 24. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 667)

nicht berührt, soweit sich nicht aus § 23 Abs. 1 etwas anderes ergibt.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

(3) Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer und der nach Absatz 2 erteilten Genehmigungen gelten für die Fortführung dieser Linien ausschließlich die Bestimmungen dieses Gesetzes.

§ 64

unverändert

§ 65

Andere Gesetze

(1) unverändert

Entwurf

(2) Die Vorschriften des Gesetzes über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebs von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 7. März 1934 (Reichsgesetzbl. II S. 91) in der Fassung des § 9 Abs. 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 225) sind auf Straßenbahnen und auf Obusunternehmen mit der Maßgabe entsprechend anzuwenden, daß zuständige Aufsichtsbehörde im Sinne des vorgenannten Gesetzes die von der *obersten Landesverkehrsbehörde* bestimmte Genehmigungsbehörde ist, und daß, wenn eine Straßenbahn oder ein Obusunternehmen das Gebiet mehrerer Länder berührt, die von der *obersten Landesverkehrsbehörde* bestimmte Genehmigungsbehörde ihre Entscheidung im Einvernehmen mit der von der *obersten Landesverkehrsbehörde* des mitbeteiligten Landes bestimmten Genehmigungsbehörde trifft.

(3) Für die Begriffe „Obus" (§ 4 Abs. 3) *und „Nachbarortslinienverkehr" (§ 8 Abs. 2 Nr. 2)* gilt nicht § 2 des Gesetzes zur Wiedererhebung der Beförderungsteuer im Möbelfernverkehr und im Werkfernverkehr und zur Änderung von Beförderungsteuersätzen vom 2. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 159). Die in § 43 Abs. 1 Nr. 2 bis 5 und Abs. 3 genannten Verkehrsformen sind nicht Linienverkehr im Sinne des Beförderungsteuerrechts.

(4) Der Titel VII sowie die diesen Titel *ergänzenden* Vorschriften der Gewerbeordnung gelten auch für Straßenbahnbetriebe. *Vorschriften auf Grund des § 120e Abs. 1 der Gewerbeordnung, die sich auf Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusbetriebe beziehen, werden vom Bundesminister für Verkehr gemeinsam mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung erlassen. Die Aufsicht über die Ausführung der in den Sätzen 1 und 2 genannten Vorschriften üben die Aufsichtsbehörden nach § 55 dieses Gesetzes und die Gewerbeaufsichtsbehörden aus. Der Bundesminister für Verkehr regelt gemeinsam mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung die Abgrenzung der Aufsichtsbefugnisse dieser Behörden durch allgemeine Verwaltungsvorschriften mit Zustimmung des Bundesrates.*

(5) Bis zum Inkrafttreten der Verwaltungsgerichtsordnung gilt hinsichtlich des Beschwerde- und Einspruchsverfahrens sowie hinsichtlich der verwaltungsgerichtlichen Klage folgendes:

1. *Bescheide und Verfügungen der Genehmigungs- oder Aufsichtsbehörde sind auf Antrag in einem Verwaltungsbeschwerdeverfahren nachzuprüfen; wenn ausnahmsweise eine übergeordnete Beschwerdebehörde nicht besteht, tritt an die Stelle des Beschwerdeverfahrens das Einspruchsverfahren. § 57 ist anzuwenden.*
2. *Der Antrag ist innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung bei derjenigen Behörde einzubringen und zu begründen, gegen deren Bescheide oder Verfügungen*

Beschlüsse des 23. Ausschusses

(2) Die Vorschriften des Gesetzes über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebs von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 7. März 1934 (Reichsgesetzbl. II S. 91) in der Fassung des § 9 Abs. 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 225) sind auf Straßenbahnen und auf Obusunternehmen mit der Maßgabe entsprechend anzuwenden, daß zuständige Aufsichtsbehörde im Sinne des vorgenannten Gesetzes die von der **Landesregierung** bestimmte Genehmigungsbehörde ist, und daß, wenn eine Straßenbahn oder ein Obusunternehmen das Gebiet mehrerer Länder berührt, die von der **Landesregierung** bestimmte Genehmigungsbehörde ihre Entscheidung im Einvernehmen mit der von der **Landesregierung** des mitbeteiligten Landes bestimmten Genehmigungsbehörde trifft.

(3) Für die Begriffe „Obus" (§ 4 Abs. 3) **sowie „Personenkraftwagen" und „Kraftomnibus" (§ 4 Abs. 4)** gilt nicht § 2 des Gesetzes zur Wiedererhebung der Beförderungsteuer im Möbelfernverkehr und im Werkfernverkehr und zur Änderung von Beförderungsteuersätzen vom 2. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 159). Die in § 43 Abs. 1 Nr. **3** bis 5 und Abs. **1 a** genannten Verkehrsformen sind nicht Linienverkehr im Sinne des Beförderungsteuerrechts.

(4) Der Titel VII der Gewerbeordnung sowie die **auf Grund** dieses Titels **erlassenen** Vorschriften gelten auch für Straßenbahnbetriebe.

Absatz 5 entfällt

Entwurf

er sich richtet. Diese kann den Bescheid oder die Verfügung abändern oder aufheben. Die Frist wird auch gewahrt, wenn der Antrag bei der Stelle, die die Nachprüfung vorzunehmen hat, fristgemäß eingereicht wird. Die Entscheidung ist mit einer Rechtsmittelbelehrung zu versehen.

3. Gegen die Entscheidung in den Beschwerde- oder Einspruchsverfahren ist die Klage im Verwaltungsstreitverfahren innerhalb einer Frist von einem Monat gegeben.

§ 66

Inkrafttreten; Aufhebung von Rechtsvorschriften

(1) Dieses Gesetz tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden dritten Kalendermonats in Kraft.

(2) Am gleichen Tage treten den Bestimmungen dieses Gesetzes widersprechende oder den gleichen Gegenstand regelnde Vorschriften außer Kraft. Hierzu gehören insbesondere

1. das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 (Reichsgesetzbl. I S. 1217) in der Fassung des Gesetzes vom 6. Dezember 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 1319),
2. das Gesetz über das Inkrafttreten von Vorschriften des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 16. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 21),
3. das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 12. September 1955 (Bundesdesgesetzbl. I S. 573),
4. die Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 26. März 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 473),
5. Artikel 5 Abs. 1 des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 832),
6. die „Erste Anordnung zum Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande" vom 6. Dezember 1937 (Reichsverkehrsblatt Ausgabe B S. 150),
7. die Anordnung über „Geltungsbereich der Genehmigung für den Droschken- und Mietwagenverkehr" vom 17. Mai 1935 (Reichsverkehrsblatt Ausgabe B S. 65),

Beschlüsse des 23. Ausschusses

(6) In § 38 des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 341) werden die Worte „Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande in der Fassung vom 6. Dezember 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 1319)" ersetzt durch die Worte „Personenbeförderungsgesetzes vom . . . 1961 (Bundesgesetzbl. I S. . . .)".

§ 66

Inkrafttreten, Aufhebung von Rechtsvorschriften

(1) unverändert

(2) Am gleichen Tage treten den Bestimmungen dieses Gesetzes widersprechende oder den gleichen Gegenstand regelnde Vorschriften außer Kraft. Hierzu gehören insbesondere

1. unverändert
2. unverändert
3. unverändert
4. unverändert
5. unverändert
6. unverändert
7. unverändert

Entwurf	Beschlüsse des 23. Ausschusses
8. die Anordnung über „Genehmigungen für den Gelegenheitsverkehr" vom 26. Juni 1935 (Reichsverkehrsblatt Ausgabe B S. 87),	8. unverändert
9. die Anordnung über „Reisebüros als Unternehmer von Gelegenheitsverkehr" vom 16. November 1935 (Reichsverkehrsblatt Ausgabe B S. 176),	9. unverändert
10. die Anordnung über „Bereithalten von Ausflugswagen" vom 16. November 1935 (Reichsverkehrsblatt Ausgabe B S. 183),	10. unverändert
11. die Anordnung über „Verwendung von Linienfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr" vom 15. Februar 1936 (Reichsverkehrsblatt Ausgabe B S. 33),	11. unverändert
12. die Anordnung über Erteilung einer „Einstweiligen Erlaubnis" für den Linien- und Gelegenheitsverkehr vom 27. August 1937 (Reichsverkehrsblatt Ausgabe B S. 92),	12. unverändert
13. die Anordnung über „Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen vom Auslande her" vom 19. Januar 1937 (Reichsverkehrsblatt Ausgabe B S. 8),	13. unverändert
14. die Anordnung über „Anzeigen der Deutschen Reichspost und Deutschen Reichsbahn wegen Einrichtung von Linienverkehr" vom 22. April 1941 (Reichsverkehrsblatt Ausgabe B S. 63),	14. unverändert
15. die Anordnung über „Übertragung der aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten des Unternehmers auf einen anderen" vom 5. Januar 1942 (Reichsverkehrsblatt Ausgabe B S. 1),	15. unverändert
16. die Anordnung über „Vorschriften über die Beförderung von Personen zu Lande" vom 28. Februar 1942 (Reichsverkehrsblatt Ausgabe B S. 33),	16. unverändert
17. die Anordnung über „Vereinfachung des Anhörungsverfahrens nach § 9 DV PBefG" vom 12. Dezember 1942 (Reichsverkehrsblatt Ausgabe B S. 192),	17. unverändert
18. die Vereinbarungen zwischen dem Direktor der Verwaltung für Verkehr, dem Direktor der Verwaltung für das Post- und Fernmeldewesen, dem Präsidenten der Deutschen Reichsbahn und den Verkehrsministern (-senatoren) der Länder des Vereinigten Wirtschaftsgebietes über den Omnibusverkehr der Deutschen Post vom 15. Juni 1948 (Verkehrsblatt 1948 S. 35 und 1949 S. 1) und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Dezember 1948 (Verkehrsblatt 1949 S. 3) nebst dem Übereinkommen vom 10. Dezember 1948 zur Durchführung der Postvereinbarung (Verkehrsblatt 1949 S. 1) und der zwischen den obersten Landesverkehrsbehörden der französischen Zone mit den Oberpostdirektionen und Eisenbahndirektionen der französischen Zone ge-	**Nummer 18 entfällt**

Entwurf	Beschlüsse des 23. Ausschusses
schlossenen Vereinbarungen über den Kraftomnibusverkehr der Deutschen Bundespost und der Deutschen Bundesbahn vom 8. Januar 1952 (Ministerialblatt Rheinland-Pfalz S. 35),	
19. die Verordnung PR Nr. 45/52 über Fahrpreise für die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen und im Linienverkehr mit Landfahrzeugen vom 16. Juni 1952 (Bundesanzeiger Nr. 118 vom 21. Juni 1952 S. 1).	19. unverändert
(3) Als Rechtsverordnungen gelten bis auf weiteres fort, soweit sie diesem Gesetz nicht widersprechen,	(3) Als Rechtsverordnungen gelten bis auf weiteres fort, soweit sie diesem Gesetz nicht widersprechen,
1. die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) vom 13. November 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 1247) in der Fassung vom 14. August 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 974),	1. unverändert
2. die Verordnung über die Bestätigung und Prüfung der Betriebsleiter von Straßenbahnbetrieben vom 23. Dezember 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1590),	2. unverändert
	2a. die Signalordnung für Straßenbahnen vom 14. Juni 1958 (Bundesgesetzbl. I S. 397),
3. die Verordnung zur Durchführung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 29. März 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 250),	3. unverändert
4. die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) vom 13. Februar 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 231),	4. die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) vom 13. Februar 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 231) **in der Fassung vom 7. Juli 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 553),**
5. die Vorläufige Gebührenordnung für den Gelegenheitsverkehr vom 27. November 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 996),	5. unverändert
6. die Verordnung über Einführung einheitlicher Haltestellenzeichen für Straßenbahnen und Kraftfahrlinien vom 19. Juli 1939 (Deutscher Reichsanzeiger und Preußischer Staatsanzeiger Nr. 172 vom 28. Juli 1939).	6. unverändert
§ 67	§ 67
Geltung im Land Berlin	**Geltung im Land Berlin**
(1) Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.	(1) unverändert
(2) Anstelle einer zuständigen *Bundespostdirektion* tritt in Berlin die Landespostdirektion Berlin. Die Vorschriften der § 14 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c, Nr. 2 Buchstabe b, Nr. 4, § 52 Abs. 2 und § 57 gelten, soweit sie sich auf die Deutsche Bundesbahn beziehen, nicht in Berlin.	(2) Anstelle **der Deutschen Bundespost oder** einer zuständigen **Oberpostdirektion** tritt in Berlin die Landespostdirektion Berlin. Die Vorschriften der § 14 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c, Nr. 2 Buchstabe b, Nr. 4, § 52 Abs. 2 und § 57 gelten, soweit sie sich auf die Deutsche Bundesbahn beziehen, nicht in Berlin.

Entwurf

§ 68

Geltung im Saarland

Beträge in Deutscher Mark, die in diesem Gesetz erwähnt werden, sind im Saarland bis zum Ende der Übergangszeit nach Artikel 3 des Saarvertrages vom 27. Oktober 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 1587) in entsprechender Anwendung des § 5 Abs. 1 Satz 1 der Dritten Verordnung über die Erhöhung der Unterhaltsansprüche und sonstigen Beträge in gerichtlichen Angelegenheiten vom 7. März 1951 (Amtsblatt des Saarlandes S. 441) umzurechnen.

Beschlüsse des 23. Ausschusses

§ 68

entfällt