

# **Landesbibliothek Oldenburg**

## **Digitalisierung von Drucken**

40. Stück, 20.07.1929

# Gesetzblatt

für den

## Freistaat Oldenburg.

### Landesteil Oldenburg.

XLVI. Band. (Ausgegeben den 20. Juli 1929.) 40. Stück.

#### Inhalt:

Nr. 66. Verordnung des Staatsministeriums vom 11. Juli 1929 zur Durchführung der Kraftfahrlinienverordnung vom 20. Oktober 1928 (R.G.Bl. I S. 380).

#### Nr. 66.

Verordnung des Staatsministeriums zur Durchführung der Kraftfahr-  
linienverordnung vom 20. Oktober 1928 (R.G.Bl. I S. 380).

Oldenburg, den 11. Juli 1929.

Auf Grund des § 22 der Kraftfahrlinienverordnung vom 20. Oktober 1928 (R.G.Bl. I S. 380) und des § 5 Abs. 2 des Gesetzes über Kraftfahrlinien vom 26. August 1925 (R.G.Bl. I S. 319) wird für den Freistaat Oldenburg verordnet:

A. Ausführungsanweisung zur Kraft-  
fahrlinienverordnung.

Zu § 1.

Für die Prüfung der Frage, welcher Kraftwagenverkehr als Linienverkehr anzusehen ist, sind die aufgestellten Merkmale maßgebend. Im einzelnen ist folgendes zu beachten:

Zu Ziffer 1.

Die Bestimmung entspricht der Vorschrift in § 1 Abs. 1 des Kraftfahrlineengesetzes vom 26. August 1925 (R.G.Bl. I S. 319), fügt aber als weitere Merkmale hinzu, daß das Unternehmen dem öffentlichen Verkehr zu dienen und mit einer gewissen Regelmäßigkeit und Häufigkeit zu erfolgen hat.

Zu Ziffer 2.

Das Merkmal der Öffentlichkeit des Verkehrs ist nicht vorhanden, wenn die Benutzung der Kraftfahrzeuge auf einen subjektiv bestimmten Kreis von Personen beschränkt ist. Das ist z. B. im allgemeinen der Fall, wenn ein industrieller, gewerblicher oder landwirtschaftlicher Betrieb im Rahmen seiner geschäftlichen Beziehungen seine eigenen Güter, anstatt mit der Bahn oder mit Fuhrwerk zu versenden oder zu beziehen, auf Lastkraftwagen befördert, wenn ein Arbeitgeber sein Personal durch Kraftfahrzeuge zu und von der Arbeitsstelle bringt, wenn Kraftwagenfahrten für einzelne Personen oder für geschlossene Vereine, Gesellschaften und dergleichen ausgeführt werden. Wenn sich dagegen die für eine Fahrgelegenheit zwischen mehreren Orten in Betracht kommenden Personenkreise zu einem Verein, zu einer Genossenschaft oder dergleichen zusammenschließen und dieser Verein nach der räumlichen Ausdehnung des Gebietes, das er umfaßt, und nach der Zahl seiner Mitglieder so groß, seine Organisation eine so lose,

der Erwerb und Verlust der Mitgliedschaft an so geringe Voraussetzungen gebunden und so wechselnd sind, daß von ihm nicht gesagt werden kann, seine Mitglieder bilden einen in sich geschlossenen, bestimmt abgegrenzten Kreis von innerlich unter sich verbundenen Personen (vgl. Entscheidung des Reichsgerichts in Strafsachen Bd. 21 S. 254 und Entscheidungen des Preussischen Oberverwaltungsgerichts Bd. 61 S. 230 und Ministerialblatt der inneren Verwaltung in Preußen 1928 S. 997), so dienen die von einem derartigen Verein entweder selbst oder auf seine Veranlassung von einem anderen Unternehmer geschaffenen Beförderungsmöglichkeiten, auch wenn sie nur Vereinsmitgliedern zugänglich sind, dem öffentlichen Verkehr. Ueberhaupt schließen gewisse allgemeine Zulassungsbeschränkungen die Öffentlichkeit des Verkehrs nicht aus, wenn nur offensichtlich für die Allgemeinheit Beförderungsmöglichkeit geschaffen werden soll.

#### Zu Ziffer 4.

Während die der Personenbeförderung dienenden Kraftfahrlinien in der Regel auf „bestimmten Strecken“ verkehren, und nur in Ausnahmefällen, z. B. bei Straßensperrungen, andere Wege benutzen, kommt es bei Beförderungen von Gütern — namentlich auf langen Strecken — häufiger vor, daß zur Erreichung des Endpunktes oder der Zwischenpunkte nicht immer dieselben Wege benutzt werden. In derartigen Fällen muß der Linienearakter des Unternehmens dann bejaht werden, wenn die sonstigen Tatbestandsmerkmale des Gesetzes vorhanden sind. Es ist also insbesondere zu prüfen, ob jede Strecke mit einer gewissen Regelmäßigkeit und Häufigkeit während eines längeren Zeitraums befahren wird (vgl. § 1 Ziffer 6 der Verordnung).

## Zu Ziffer 6.

Die Beschränkung der Beförderung auf bestimmte Zeiten, z. B. auf die Sommer- oder Erntezeit, auf bestimmte Wochentage oder auf Sonn- und Feiertage, schließt die Regelmäßigkeit des Verkehrs ebensowenig aus, wie der Mangel eines Fahrplans mit genau bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten. Im Güterverkehr z. B. wird es sehr oft vorkommen, daß sich der Unternehmer beim Abschluß des Beförderungsvertrages nicht an einen in allen Einzelheiten aufgestellten Fahrplan bindet. Im übrigen kann nur nach den Verhältnissen des Einzelfalles beurteilt werden, ob das Erfordernis der Regelmäßigkeit und Häufigkeit des Verkehrs gegeben ist.

## Zu Ziffer 7.

Bei einem dem öffentlichen Verkehr dienenden Unternehmen besteht auch dann, wenn der Beförderungspreis nicht in jedem Einzelfalle erhoben wird, die Vermutung, daß die Beförderung gegen Entgelt erfolgt. Es sind die tatsächlichen Verhältnisse daraufhin zu prüfen, ob das Entgelt nicht in anderer Form gewährt wird.

## Zu § 2.

Die Zustellung oder Abholung von Eisenbahngütern nach und von benachbarten Orten gemäß § 63 Abs. 9 und 10 und § 77 Abs. 1 und 3 der Eisenbahnverkehrsordnung ist kein Linienverkehr im Sinne dieser Verordnung.

## Zu § 3.

Da bei einer Kraftfahrlinie bestimmte Strecken eingehalten werden müssen, ist es, um Gesetzesumgehungen vorzubeugen, erforderlich, daß die Genehmigung auf

sämtliche Wegestrecken ausgedehnt wird, die der Unternehmer befahren will. Die eigenmächtige Abweichung von diesen in die Genehmigungsurkunde aufzunehmenden Wegevorschriften berechtigt als wesentlicher Verstoß gegen die Genehmigungsvorschriften die zuständige Behörde, die Genehmigung zurückzunehmen.

Die Genehmigung wird dem Unternehmer für seine Person erteilt (vgl. § 10 der Verordnung). Die Veräußerung der Rechte aus der Genehmigung oder die Uebertragung des Betriebes an einen Dritten bedarf der Genehmigung.

### Zu § 4.

#### Zu Abs. 1 Ziffer 1.

Für die Genehmigung ist im Landesteil Oldenburg das Ministerium des Innern, in den Landesteilen Lübeck und Birkenfeld die Regierung zuständig (vgl. Ministerialbekanntmachung vom 28. Juli 1926, D. G. Bl. Bd. 44 S. 918).

Gegen ihre Entscheidung ist die Beschwerde an das Staatsministerium zulässig. Die Beschwerde ist mit Begründung bei derjenigen Behörde anzubringen, gegen deren Entscheidung sie gerichtet ist, und von dieser dem Staatsministerium vorzulegen. Bezüglich der Fristen für die Einlegung der Beschwerde und ihre Begründung behält es bei den bestehenden Bestimmungen sein Bewenden.

#### Zu Abs. 1 Ziffer 2.

Bei Kraftfahrlinien, die das Gebiet mehrerer Länder berühren, ist eine Uebertragung der Genehmigungsbefugnis der obersten Landesbehörden auf die ihnen

nachgeordneten Behörden unzulässig. Wenn sich die obersten Landesbehörden über die Genehmigung einer Kraftfahrline nicht einigen können, gilt § 1 Abs. 2 des Kraftfahrlineengesetzes.

#### Zu § 5.

Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung ist bei der Genehmigungsbehörde schriftlich zu stellen. Er kann bei der unteren Verwaltungsbehörde eingebracht werden, die ihn nach Prüfung gemäß §§ 5 bis 8 der Kraftfahrlineverordnung mit ihrer Stellungnahme der Genehmigungsbehörde vorzulegen hat.

#### Zu § 6.

Die Erteilung oder Versagung der Genehmigung ist in das pflichtmäßige Ermessen der mit der Entscheidung betrauten Behörden gestellt. Sie sind nur insofern in ihrer Entschliekung gebunden, als sie nicht Unternehmen zulassen dürfen, die keine Gewähr für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes bieten oder den öffentlichen Interessen zuwiderlaufen. Der Antragsteller hat jedoch, auch wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, keinen Anspruch auf die Erteilung der Genehmigung.

#### Zu §§ 7 und 8.

Die §§ 7 und 8 Abs. 1 bezeichnen diejenigen Punkte, auf die sich die Prüfung der Genehmigungsbehörde vornehmlich erstrecken soll. Selbstverständlich ist es ihr unbenommen, die Prüfung noch auf andere für die Entscheidung über die Genehmigung wichtige Fragen zu erstrecken. Ob ein Verkehrsbedürfnis für die beantragte Kraftfahrline vorhanden ist, ist besonders zu prüfen.

Der Zeitpunkt der Anmeldung ist für die Erteilung der Genehmigung ohne bestimmenden Einfluß. Grundsätzlich sind bei schwebenden Genehmigungsverfahren die Reichsbahn und die Unternehmer von Kleinbahnen, wenn sie wegen Gefährdung der Wirtschaftlichkeit ihrer Betriebe durch die neu einzurichtenden Kraftfahrlinien Einspruch erheben, zunächst zu hören, ob sie etwa gewillt und in der Lage sind, die Kraftfahrlinien selbst zu betreiben. Bejahendenfalls sind dann die Anträge der Reichsbahn oder der Kleinbahnen auf Genehmigung von Kraftfahrlinien in erster Linie zu berücksichtigen, sofern sie die nötige Gewähr für den ordnungsmäßigen Betrieb der Linie bieten und auch sonst nach der Lage des einzelnen Falles keine Bedenken vorliegen. Es kann sich bei diesen Wettbewerbslinien in der Hauptsache nur um solche handeln, die parallel der Schienenbahnen laufen. Linien, die Orte mit berühren, welche mehrere Kilometer von der Bahn und ihren Haltestellen entfernt sind, erschließen neue Verkehrsgebiete und können daher zumeist als reine Wettbewerbslinien nicht angesehen werden.

Die Genehmigungsbehörde hat in jedem einzelnen Falle zu prüfen, ob und inwieweit zur Wahrung der beteiligten öffentlichen Interessen Vorschriften oder Vorbehalte zu machen oder Bedingungen zu stellen sind.

Im § 8 Abs. 2 sind die beiden Hauptfälle angeführt, in denen eine Kraftfahrlinie als den öffentlichen Interessen zuwiderlaufend angesehen werden muß. Bei Abwägung der vielfach widerstreitenden Belange anderer öffentlicher Verkehrsunternehmen ist das gesamtwirtschaftliche Interesse in den Vordergrund zu stellen. Die zweckmäßige Eingliederung der Kraftfahrlinien in den vorhandenen öffentlichen Verkehr und das gedeihliche Zusammenarbeiten aller öffentlichen Verkehrsmittel ist anzustreben.

## Zu § 9.

Zur Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens ist der Kreis der vor der Genehmigung zu hörenden Stellen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Anhörung hat sich auf die bereits vorhandenen Verkehrsunternehmungen (Bahnen des allgemeinen und nicht allgemeinen Verkehrs — Reichsbahn, Privateisenbahnen, nebenbahnähnliche Kleinbahnen, Straßenbahnen —, Reichspost, die gemeinwirtschaftlichen Kraftverkehrsunternehmungen, sonstige Kraftfahrlinien) und die Wegeunterhaltungspflichtigen zu beschränken. Das schließt die Anhörung weiterer Stellen, z. B. insbesondere der gesetzlichen Vertretungen von Handel, Industrie und Landwirtschaft, soweit erforderlich, nicht aus.

Zur Abkürzung des Genehmigungsverfahrens empfiehlt es sich, nach Ablauf der Frist die erhobenen Einwendungen mit den Beschwerdeführern und dem Unternehmer mündlich zu erörtern.

## Zu § 10.

Als höchstpersönliches Recht geht die erteilte Genehmigung auf die Erben oder sonstigen Rechtsnachfolger des Unternehmers nicht über; die Genehmigung muß vielmehr erneut nachgesucht werden. Falls die Erben einen Antrag stellen, kann die Genehmigungsbehörde ihnen die Weiterführung des Unternehmens solange gestatten, bis über den Antrag entschieden ist. Hiermit im Einklang bestimmt § 3 der Verordnung, daß für die Uebertragung der aus der Genehmigung sich ergebenden Rechte und Pflichten des Unternehmers auf andere die Genehmigung erforderlich ist.

Wer als „Unternehmer“ anzusehen ist, kann nur nach Lage des Einzelfalls beurteilt werden. Er kann

sowohl eine Einzelperson (vgl. § 2 Abs. 1 der Verordnung) als auch eine Mehrzahl von Personen (Verein, Gesellschaft, Gemeinschaft des bürgerlichen Rechtes) sein.

#### Zu § 12.

Die Dauer der zeitlich begrenzten Genehmigung soll im allgemeinen so ausreichend bemessen werden, daß der Unternehmer innerhalb dieses Zeitraums sein Anlagekapital tilgen kann.

Die Erteilung der Genehmigung auf Widerruf ist auf den Ausnahmefall beschränkt, daß das öffentliche Interesse dies erfordert. Bevor von dem Recht des Widerrufs Gebrauch gemacht wird, empfiehlt es sich, der gesetzlichen Berufsvertretung des Unternehmens Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Die Zurücknahme der Genehmigung bedarf nach § 3 Abs. 1 des Kraftfahrlineiengesetzes der Zustimmung der obersten Landesbehörde.

#### Zu § 14.

Die Genehmigungsbehörden haben sich von der ordnungsmäßigen Zahlung der Versicherungsprämien laufend zu unterrichten; sie können diese Ueberwachung der Aufsichtsbehörde übertragen.

#### Zu § 15.

Für die Anforderungen hinsichtlich des Fahrplans, der Beförderungspreise und der Beförderungsbedingungen ist nur der Grad des an dem Betriebe der Kraftfahrline bestehenden öffentlichen Verkehrsinteresses maßgebend. Bei Linien von geringerer Verkehrsbedeutung, z. B. im Güterverkehr, kann von einer Genehmigung des Fahrplans und der Beförderungspreise abgesehen werden. Es empfiehlt sich jedoch, daß sich die Genehmigungsbehörden durch einen entsprechenden Vorbehalt in der Genehmigung das Recht sichern, jederzeit nach ihrem Ermessen die in den §§ 16 bis 18 enthaltenen Auflagen zu machen.

## Zu §§ 16 und 18.

Die Vorschriften entsprechen im wesentlichen den für die Schienenbahnen geltenden gesetzlichen Bestimmungen.

## Zu § 17 Abs. 2.

Ermäßigungen der Beförderungspreise sind zulässig, wenn sie in den Tarif aufgenommen werden.

## Zu § 19.

Die unter 2.) bezeichneten Prüfungen sind regelmäßig binnen Jahresfrist nach der letzten vorhergegangenen Prüfung vorzunehmen, und zwar im Landesteil Oldenburg wie bei der ersten Prüfung durch den amtlich anerkannten Sachverständigen des Gewerbeamts, in den Landesteilen Lübeck und Birkenfeld durch den von der Genehmigungsbehörde vorzuschreibenden amtlich anerkannten Sachverständigen.

Ob in Einzelfällen die Prüfung durch andere Sachverständige erfolgen kann oder deren Prüfung als ausreichend angesehen werden soll, haben die Genehmigungsbehörden zu entscheiden.

### B. Besondere allgemeine Anordnungen über die Ausrüstung und den Betrieb der Kraftfahrlinien.

## § 1.

Jedes im Betrieb befindliche Fahrzeug muß die deutlich sichtbare Bezeichnung des Unternehmers tragen. Fahrzeuge für Personenbeförderung müssen mit einer Bezeichnung der Linie versehen sein.

## § 2.

Jedes im Betrieb befindliche Fahrzeug muß wie folgt besonders ausgerüstet sein:

1. an beiden Seiten müssen Fahrtrichtungsanzeiger angebracht sein, die nach vorn und hinten sichtbar sind und an der linken Seite nur für links und an der rechten Seite nur für rechts gültige Zeichen abgeben. Die Fahrtrichtungsanzeiger müssen im Gesichtsfeld des Fahrers liegen, ohne jedoch die Sicht zu behindern;
2. mit einer sogenannten Stopplampe, die das beabsichtigte Halten selbsttätig anzeigt;
3. mit einem automatisch wirkenden Scheibenwischer an der Windschutzscheibe. Außerdem ist die Windschutzscheibe vor dem Führersitz ausstellbar auszuführen;
4. die Abgabe von Warnungszeichen muß ohne Loslassen des Lenkrades erfolgen können;
5. die vorderen Kotflügel sollen die seitliche Ausdehnung des Fahrzeugs begrenzen, sie müssen vom Führersitz aus bei normaler Körperhaltung des Fahrzeugführers zu sehen sein. Anstelle der Kotflügel können andere, die Breite des Wagens anzeigende Vorrichtungen verwendet werden;
6. auf dem Führersitz und, wenn dieser vom Fahrzeuginnern abgeschlossen ist, auch in diesem, ist ein vom Preußischen Feuerwehrbeirat zugelassener Handfeuerlöscher sichtbar unterzubringen. Der Führer, der etwaige Begleitmann und der Schaffner müssen mit der Handhabung des Feuerlöschers vertraut sein;
7. für hinreichende Belüftung des Führersitzes und des Fahrgastraumes ist zu sorgen;
8. jeder Kraftwagen hat einen Verbandskasten mittlerer Größe, etwa  $35 \times 25 \times 10$  cm, mit entsprechendem Inhalt mitzuführen;
9. im Innenraum ist an gut sichtbarer Stelle die Zahl der vorhandenen Sitz- und Stehplätze anzugeben.

Die Vorschriften unter Ziffer 7—9 finden auf Fahrzeuge, die ausschließlich zur Beförderung von Gütern dienen, keine Anwendung.

## § 3.

Die Verwendung von Anhängewagen bedarf bei Fahrten zur Personenbeförderung besonderer Genehmigung.

## § 4.

Die Führer von Personenzugehörigen bedürfen eines Ausweises der Genehmigungsbehörde, der nur an Personen erteilt werden darf, die mindestens 21 Jahre alt sind, deren Vorleben eine ausreichende Gewähr für ihre Zuverlässigkeit bietet und deren völlige Eignung für die Ausübung des Führeramts im Landesteil Oldenburg von dem zuständigen Beamten des Gewerbeamts, in den Landesteilen Lübeck und Birkenfeld von den dort beauftragten Sachverständigen festgestellt ist. Die Feststellung ist alljährlich zu wiederholen. Der Führer hat den Ausweis auf den Fahrten stets bei sich zu führen.

## § 5.

Der Unternehmer hat über alle Vorkommnisse, die den regelmäßigen Gang des Betriebes stören, unterbrechen oder verzögern, über Zusammenstöße mit anderen Fahrzeugen, über Unfälle, bei denen Personen verletzt sind, sowie über Betriebseinschränkungen, die durch Naturereignisse oder aus anderen Gründen notwendig geworden sind, unverzüglich der Aufsichts- und der Genehmigungsbehörde schriftlich zu berichten, sofern nicht nach der Art der Vorkommnisse eine telefonische oder telegraphische Benachrichtigung angezeigt ist.

Oldenburg, den 11. Juli 1929.

Staatsministerium.

(Siegel)

v. Finckh.

Dr. Driver.

Hartong.