

ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

1. ZVR-Verkehrsrechtstag
21. September 2007
www.verkehrsrechtstag.at

| | | |
|--|------------|---|
| Beiträge | 280 | Zur Zulässigkeit von Section Control-Anlagen Lukas Bauer |
| | 283 | Haltestellenrecht Wolfgang Stock |
| | 290 | Was ist die Ersatzmaut? Alexander Klingenbrunner |
| | 293 | Neues aus Brüssel Othmar Thann |
| Gesetzgebung und Verwaltung | 294 | Aktuelles Bundesrecht |
| Rechtsprechung | 297 | Verlust des Vorrangs |
| | 298 | Kollision zwischen auf Gleiskörper stehendem Pkw und herannahender Straßenbahn |
| | 303 | U-Bahn-Unfall beim Einsteigen eines Fahrgastes, Haftungsfragen |
| Judikaturübersicht Verwaltung | 307 | VwGH |

September 2007

09

MANZ 

Redaktion
Karl-Heinz Danzl
Christian Huber
Georg Kathrein
Gerhard Pürstl

ISSN 0044-3662

Haltestellenrecht

Haltestellen sind eine bedeutsame Schnittstelle im Verkehrsgeschehen. Dieser Beitrag bietet einen umfassenden Überblick über Festsetzung, Verlegung, Auflassung und Kennzeichnung von Haltestellen sowie Rechte und Pflichten für Kraftfahrlinienunternehmen, Autobuslenker, Fahrgäste und Verkehrsteilnehmer allgemein.

Von Wolfgang Stock

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Terminologie
 - 1. Definition
 - 2. Besondere Haltestellentypen
 - a) Bedarfshaltestelle
 - b) Nur-Ein- und Nur-Ausstiegs-Haltestelle
- C. Haltestellenfestsetzung und -auflassung
 - 1. Kraftfahrlinienrechtliche Festsetzung und Verlegung
 - 2. Straßenpolizeirechtliche Verlegung
 - 3. Auflassung
 - 4. Haltestellenzusammenfassung
 - 5. Besonderheiten
 - a) Parkplätze von Bundesstraßen
 - b) Mehrfachnutzung von Haltestellen
- D. Kennzeichnung von Haltestellen
 - 1. Haltestellenzeichen
 - a) Grundsätzliches
 - b) Werbeverbote
 - c) Anbringung
 - d) Entfernung bzw Ungültigkeitskennzeichnung
 - e) Besonderheit: Rufbusse
 - 2. Bodenmarkierungen
- E. Ausgestaltung und Reinigung von Haltestellen
 - 1. Ausgestaltung
 - 2. Schneeräumung und Reinigung von Haltestellen
- F. Beförderungsbestimmungen im Zusammenhang mit Haltestellen
 - 1. Beförderungspflicht
 - 2. Fahrplananschlags- und Erhaltungspflicht
 - 3. Informationspflicht
 - 4. Ein- und Aussteigen
- G. Besondere Verkehrsvorschriften an Haltestellen
 - 1. Einordnungsvorrang für Kraftfahrlinienbusse
 - a) Grundsätzliches
 - b) Gefährdungsverbot
 - c) Reichweite
 - 2. Halte- und Parkverbot in Haltestellenbereichen
 - a) Haltestellenqualifikation
 - b) Betriebszeitendefinition
 - c) Abschleppen
 - d) Verhalten des Buslenkers bei gesetzwidriger Verparkung
 - 3. Regel für das Befahren von Haltestellenbereichen
 - 4. Vorbeifahrregel
 - 5. Fahrradabstellverbot auf Gehsteigen
 - 6. Fahrbahnbetretungsregel für Fußgänger
- H. Verwaltungsstrafrechtliche Folgen und Widerruf der Berechtigung nach Kraftfahrlinienrecht
 - 1. Verwaltungsstrafrechtliche Folgen
 - 2. Widerruf der Berechtigung

A. Einleitung

Der Bereich des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)¹⁾ war in den letzten Jahren von Änderungen gesetzlicher, organisatorischer und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen geprägt. In der Beachtung, die Lehre und Rsp dem Verkehrsrecht schenken, steht an dessen Spitze unangefochten der MIV (motorisierter Individualverkehr). Der ÖPNV rangiert weit hinten. Dabei gehört es fast zum Trivialwissen unserer Zeit, dass die Bedeutung des ÖPNV zunehmend ist, er ausgebaut werden sollte, ja ausgebaut werden muss, will man Verkehrsinfarkt und Umweltkatastrophen (aktuelles Stichwort: Feinstaub) in unseren Städten und Ballungsräumen vermeiden. Haltestellen sind der bedeutsame Schnittpunkt des ÖPNV mit dem allgemeinen Straßenverkehr. Aus diesem Grund soll ihnen eine eigene Untersuchung gewidmet sein. Diese beschränkt sich auf Haltestellen des Kraftfahrlinienverkehrs.²⁾

B. Terminologie

1. Definition

Das Kraftfahrliniengesetz (KfIG)³⁾ enthält keine Legaldefinition der Haltestelle. Haltestellen sind aber Teil der Legaldefinition des Kraftfahrlinienverkehrs.⁴⁾ Im allgemeinen Sprachgebrauch wird unter Haltestelle eine Stelle auf der Straße verstanden, an der Linienbusse fahrplanmäßig halten und Fahrgäste ein- und aussteigen können.

2. Besondere Haltestellentypen

a) Bedarfshaltestelle

Hierbei handelt es sich um eine Haltestelle im Kraftfahrlinienverkehr mit Rufbussen. Gem § 38 Abs 3 KfIG gelten als Rufbusse Kraftfahrlinienverkehre, die entweder ohne Anmeldung nicht verkehren und nur bei Vor-

1) Unter Personennahverkehr sind Verkehrsdienste zu verstehen, die den Verkehrsbedarf innerhalb eines Stadtgebiets (Stadtverkehre) oder zwischen einem Stadtgebiet und seinem Umland (Vorortverkehre) befriedigen. Unter Personenregionalverkehr (Verkehr im ländlichen Raum) sind darüber hinaus Verkehrsdienste zu verstehen, die den Verkehrsbedarf einer Region bzw des ländlichen Raumes befriedigen (vgl § 2 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999, BGBl I 1999/204 idF BGBl I 2002/32).

2) Eisenbahnrechtliche Haltestellen werden somit nicht berücksichtigt. Auch Straßenbahnen sind Eisenbahnen (§ 1 Abs 1 lit c iVm § 5 Abs 1 EisbG, BGBl 1957/60 idGF Näheres bei *Liebmann*, Eisenbahngesetz (2004).

3) Kraftfahrliniengesetz – KfIG, BGBl I 1999/203 idF BGBl I 2006/12.

4) „Kraftfahrlinienverkehr ist die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch Personenkraftverkehrsunternehmer in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden.“ (§ 1 Abs 1 KfIG).

ZVR 2007/163

§§ 33–35 KfIG;
§ 24 Abs 1 lit e,
§ 26 a Abs 2 StVO

Haltestelle;
Beförderungspflicht;
Einordnungsvorrang

liegen von Anmeldungen über Telefon oder in anderer festgesetzter Art von den erforderlichen Haltestellen ausgehend, die gewünschten Verbindungen innerhalb eines konzessionierten Streckensystems herstellen, oder ohne Anmeldung fahrplanmäßig nur auf einer bestimmten Grundstrecke des Streckensystems verkehren, bei Vorliegen von Anmeldungen aber von der Grundstrecke abweichen, die erforderliche Haltestelle bedienen, und danach wieder auf die Grundstrecke zurückkehren und zur Endhaltestelle weiterfahren. Die Haltestelle, die dann nur bei Vorliegen von Anmeldungen bedient wird, heißt Bedarfshaltestelle.

b) Nur-Ein- und Nur-Ausstiegs-Haltestelle

In Kraftfahrlinienkonzessionsbescheiden wird bisweilen eine Auflage wie zB „In Fahrtrichtung Salzburg ist die Haltestelle Weitwörth/Nußdorf Bf nur zum Aussteigen zu bedienen, wobei bei zeitgleicher Führung von 2 oder mehreren Omnibussen lediglich 1 Omnibus zu dieser Bedienung verpflichtet ist.“⁵⁾ erteilt. Dadurch kommt es de facto zu Nur-Ausstiegs- oder Nur-Einstiegs-Haltestellen. Der Kraftfahrlinienunternehmer darf solche aber nur dann festlegen, wenn ihm dies behördlich gestattet ist. Allfällige Halte- und Bedienungsverbote sind in den Fahrplänen (bzw Fahrplanentwürfen) ersichtlich zu machen.⁶⁾ Anderenfalls würde er seine Betriebs- bzw Haltestellenpflicht verletzen, denn eine Kraftfahrlinie ist grundsätzlich vom Anfangs- bis zum Endpunkt der konzessionierten Strecke zu betreiben und hat alle Haltestellen zu bedienen.⁷⁾ Bei der Führung von Schnellkursen muss der Kraftfahrlinienunternehmer auch regelmäßige Kurse über die Gesamtstrecke führen, die alle Haltestellen bedienen.⁸⁾

C. Haltestellenfestsetzung und -auflassung

Die grundsätzliche Festsetzung, Verlegung und Auflassung von Haltestellen regelt § 33 Abs 1 KfVG. Die Festsetzung erfolgt nach Bedarfsgesichtspunkten, wobei andere öffentliche Interessen wie zB die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs durch Mitwirkung anderer Stellen im Genehmigungsverfahren berücksichtigt werden. Unklar ist, ob gegen die Festsetzung, Verlegung und Auflassung von Haltestellen eine Berufungsmöglichkeit besteht.⁹⁾

1. Kraftfahrlinienrechtliche Festsetzung und Verlegung

Die Festsetzung sowie die Verlegung von Haltestellen wird über Antrag des Berechtigungsinhabers von der zuständigen Kraftfahrlinienbehörde (Landeshauptmann)¹⁰⁾ auf Grund einer mit einem Lokalausweis verbundenen mündlichen Verhandlung bescheidmäßig genehmigt. Zu dieser Verhandlung sind insb der Unternehmer, der Straßenbauaustreiber, die Straßenaufsichtsbehörde, die Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde auch diese, und die Gemeinde¹¹⁾ zu laden. Eine amtswegige Festsetzung bzw Verlegung von Haltestellen ist im Gesetz nicht vorgesehen. Gegen den Willen des Kraftfahrlinienunternehmers können daher Haltestellen kraftfahrlinienrechtlich weder festgesetzt noch verlegt werden.

Unpraktisch ist dies vor allem dann, wenn eine Verlegung infolge von Straßenbaumaßnahmen (Straßenumbauten) notwendig wird.¹²⁾ Die Festsetzung von Haltestellen ist auch in Halteverbotsbereichen straßenpolizeirechtlich zulässig, weil das Stehenbleiben eines Fahrzeugs des Kraftfahrlinienverkehrs bei einer Haltestelle nicht als „Halten“, sondern als „Anhalten“ iSd § 2 Abs 1 Z 26 StVO zu werten ist. Dies deshalb, weil sowohl die Haltestelle als auch der Fahrplan von der Behörde genehmigt sind und das Stehenbleiben eines Kraftfahrlinienfahrzeugs bei einer solchen Haltestelle daher durch sonstige wichtige Umstände, nämlich durch die genehmigte Haltestelle und den genehmigten Fahrplan, erzwungen ist.

2. Straßenpolizeirechtliche Verlegung

Für die Verlegung von Haltestellen gilt zusätzlich § 96 Abs 5 StVO, wonach die Straßenpolizeibehörde (Bezirksverwaltungsbehörde)¹³⁾ die Verlegung einer Haltestelle zu verfügen hat¹⁴⁾, wenn die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs durch die Haltestelle beeinträchtigt wird.¹⁵⁾ Dies kann auch gegen den Willen des Kraftfahrlinienunternehmers erfolgen. Der Bedarfsbereich der Haltestelle muss aber gewahrt bleiben.

3. Auflassung

Die Auflassung einer Haltestelle kann sowohl über Antrag des Berechtigungsinhabers als auch erforderlichenfalls von Amts wegen vorgenommen werden.¹⁶⁾

5) Beispiel aus dem Erk VwGH 15. 5. 1996, 92/03/0086.

6) Vgl § 36 Abs 3 Z 3 KfVG.

7) § 20 Abs 1 Z 5 verpflichtet den Berechtigungsinhaber zur Einhaltung der Vorschriften der §§ 33 bis 35 über Haltestellen (Haltestellenpflicht). § 17 Abs 1 KfVG gestattet die teilweise Führung von Schnellkursen (ds Kurse, die nicht alle auf der Strecke gelegenen Haltestellen bedienen).

8) Erl (BT) zum Antrag der Abg R. Parnigioni, Mag. H. Kuckacka und Genossen betr ein BG über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, BlgNR 2047, 20. GP.

9) Näheres bei *Somereder/Grundtner*, Kraftfahrliniengesetz und Gelegenheitsverkehrsgesetz (2004) 72 f.

10) Der LH ist gem § 3 Abs 1 KfVG idR auch Genehmigungsbehörde für eine beantragte Kraftfahrlinie. Nur hinsichtlich grenzüberschreitender Kraftfahrlinien ist der BMMIT zur Erteilung der in § 1 vorgesehenen Konzession (Genehmigung) zuständig (§ 3 Abs 2 KfVG).

11) Der Betrieb von Kraftfahrlinien und die behördlichen Maßnahmen, die diesen Betrieb zum Gegenstand haben, stehen überwiegend im überörtlichen Interessensfeld. Die Festsetzung von Haltestellen auf der Verkehrsfläche einer Gemeinde ist daher nicht als behördlicher Akt der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich vorgesehen und auch nicht bindend von einer Willenserklärung der Gemeinde abhängig. Den beteiligten Gemeinden kommt kein Rechtsanspruch darauf zu, dass Haltestellen von Kraftfahrlinien nach ihren Vorschlägen festgesetzt, geändert oder aufgehoben werden (AB 2047 BlgNR 20. GP 14).

12) *Somereder/Grundtner*, aaO 95 f, schlagen für diesen Fall vor, dass der Berechtigungsinhaber einen Antrag stellen soll, obwohl die Verlegung der Haltestelle gar nicht in seinem Interesse liegt, und ihm dafür im Gegenzug keine Gebühren vorgeschrieben werden sollten.

13) § 94 b Abs 1 lit b StVO.

14) Bei Gefahr im Verzug auch als Mandatsbescheid gem § 57 AVG (*Pürstl/Somereder*, StVO [2003] 976 f, Anm 10).

15) Bei der Verlegung von Haltestellen durch die Bezirksverwaltungsbehörde gem § 96 Abs 5 StVO „... ist auf den Bedarf an einer Haltestelle Bedacht zu nehmen, weshalb eine Verlegung nach dieser Bestimmung räumlich nur eine geringfügige sein kann“ (AB 2047 BlgNR 20. GP 15).

16) Ein diesbezügliches Schreiben an die Behörde muss klar darlegen, was gewünscht ist. Denn wenn ein Verfahren sowohl von Amts wegen als auch auf Grund eines förmlichen Antrags eingeleitet werden kann, sagt die Bezugnahme auf die entsprechende Bestimmung eines Materiegesetzes in einem Anbringen allein noch nichts darüber aus, ob die Erlassung eines Bescheids beantragt wird, weil damit

Die Durchführung einer mündlichen mit einem Lokalausweis verbundenen Verhandlung ist in diesem Fall nicht erforderlich. An aufgelassenen Haltestellen muss der Kraftfahrlinienunternehmer die Haltestellenzeichen entfernen.¹⁷⁾

4. Haltestellenzusammenfassung

§ 33 Abs 3 KfLG geht von der Tatsache aus, dass sich Haltestellen mehrerer Linien oder Unternehmer in unmittelbarer Nähe voneinander befinden können und schreibt vor, dass sie – sofern nicht aus betrieblichen Gründen mehrere Haltestellenbereiche erforderlich sind – zu einer Haltestelle zusammenzufassen, mit nur einem Haltestellenzeichen kenntlich zu machen und jedenfalls einheitlich zu bezeichnen sind.

5. Besonderheiten

a) Parkplätze von Bundesstraßen

Gem § 28 Abs 2 BStG¹⁸⁾ ist die Errichtung von Haltestellen von Kraftfahrlinien auf Parkplätzen von Bundesstraßen¹⁹⁾ mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zulässig, sofern keine Nachteile gem den §§ 7 und 7a zu erwarten sind. Dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) ist ein Ersatz der Kosten für die erforderlichen baulichen Änderungen zu leisten.

b) Mehrfachnutzung von Haltestellen

Gem § 33 Abs 2 KfLG kann über Antrag die Mitbenützung einer für eine bestehende Kraftfahrlinie bereits genehmigten Haltestelle durch weitere Kraftfahrlinien desselben oder eines anderen Berechtigungsinhabers genehmigt werden. Es darf diesfalls nur ein Haltestellenzeichen angebracht werden, dessen Erhaltungskosten zu gleichen Teilen zu tragen sind. Die Durchführung einer mündlichen mit einem Lokalausweis verbundenen Verhandlung hat nur zu erfolgen, wenn dies sachlich gerechtfertigt und erforderlich ist.

D. Kennzeichnung von Haltestellen

Die Kennzeichnung von Haltestellen erfolgt durch Haltestellenzeichen und durch Bodenmarkierungen.

1. Haltestellenzeichen

a) Grundsätzliches

Haltestellenzeichen sind in § 34 KfLG geregelt: Die Haltestellen sind durch ein von beiden Seiten les- und erkennbares Haltestellenzeichen²⁰⁾ sowie eine Haltestellenbezeichnung kenntlich zu machen. Die Haltestellenbezeichnung ist in der Regel eine Ortsbezeichnung, es kommen aber auch andere Bezeichnungen in Betracht (zB Bauwerksbezeichnungen).²¹⁾ Neben der Haltestellenbezeichnung können außer der Bezeichnung des Berechtigungsinhabers auch eine Haltestellennummer und zusätzliche Hinweise auf Verbünde, deren Zonen sowie auf die Bedienung durch Rufbusse oder Anrufsammeltaxis angebracht werden. Die zusätzlichen Hinweise dürfen nicht größer sein als die Haltestellenbezeichnung. Haltestellenzeichen sind nicht Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs iSd § 31 Abs 1 StVO: Haltestellen und die diese anzeigen-

den Haltestellenzeichen²²⁾ dienen in erster Linie der fahrplanmäßigen Abwicklung des Kraftfahrlinienverkehrs. Dass sie daneben auch noch Auswirkungen auf die Regelung und Sicherung des Straßenverkehrs haben,²³⁾ vermag daran nichts zu ändern.²⁴⁾

b) Werbeverbote

Das Anbringen von Fremdwerbung oder von Verkaufsaufautomaten an den für die Haltestellenzeichen vorgesehenen Ständern ist verboten. Hievon ausgenommen sind Fahrkartenautomaten.²⁵⁾ Dieses Werbeverbot gilt selbstverständlich auch nicht für die Ausgestaltungen von Haltestellen gem § 33 Abs 4 KfLG (s unten) wie Warthäuschen und dgl. Dem Taxigewerbe ist das Anwerben von Fahrgästen bei Haltestellen verboten, doch dürfen Anrufsammeltaxis diese Haltestellen außerhalb der täglichen Betriebszeiten der Kraftfahrlinien oder mit Billigung des Berechtigungsinhabers auch während der Betriebszeiten als Abfahrtsstellen benützen.²⁶⁾

c) Anbringung

Die Haltestellenzeichen sind gut sichtbar quer zur Fahrtrichtung anzubringen. Die Entfernung des Haltestellenzeichens vom Rande der Fahrbahn hat mindestens 0,3 m, die Höhe des unteren Randes der Zeichen über dem Erdboden 2,4 m zu betragen.²⁷⁾ Unbrauchbar gewordene oder abhanden gekommene Haltestellenzeichen sind zu ersetzen.

d) Entfernung bzw Ungültigkeitskennzeichnung

Der Unternehmer hat nach Erlöschen der Berechtigung sowie an aufgelassenen Haltestellen die Haltestellenzeichen zu entfernen. Bei vorübergehender Betriebseinstellung hat er sie als ungültig zu kennzeichnen.

e) Besonderheit: Rufbusse

Wenn ein Kraftfahrlinienverkehr mit Rufbussen eingerichtet ist, ist gem § 38 Abs 1 KfLG auf den Haltestellenzeichen ein Hinweis auf die Rufbusbedienung anzubringen.

2. Bodenmarkierungen

Die Kennzeichnung auf der Fahrbahn erfolgt durch Bodenmarkierungen. Diese sind in § 27 der BodenmarkierungsV²⁸⁾ genau festgelegt. Im Wesentlichen ist innerhalb der entsprechenden Fahrbahnfläche das Wort „BUS“ oder der Buchstabe „H“ anzubringen. →

auch die Zustellung eines amtswegig ergangenen Bescheids angesprochen werden könnte (VwGH 18. 2. 2002, 2001/10/0130).

17) § 34 Abs 4 KfLG.

18) Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl 1971/286 idF BGBl I 2006/58.

19) Bundesautobahnen (Bundesstraßen A) und Bundesschnellstraßen (Bundesstraßen S), vgl § 2 Abs 1 BStG 1971 sowie die Anl 1 und 2.

20) Das Haltestellenzeichen besteht aus einem gelben, grün umrandeten Kreis mit einem grünen „H“ in der Mitte (§ 2 Abs 1 Kraftfahrliengesezt-DurchführungsV (KfLG-DV), BGBl II 2001/45).

21) Somereder/Grundtner, aaO 98 f.

22) Pürstl/Somereder, StVO 490, Anm 5, verwenden unter Verweis auf § 34 KfLG den Begriff „Haltestellentafeln“, der sich dort so aber nicht findet.

23) Insb § 24 Abs 1 lit e StVO; s unten.

24) VwGH 5. 10. 1994, 93/03/0104.

25) § 2 Abs 5 KfLG-DV.

26) § 38 Abs 2 KfLG.

27) § 34 Abs 3 KfLG.

28) BGBl 1995/848 idF BGBl II 2002/370.

E. Ausgestaltung und Reinigung von Haltestellen

1. Ausgestaltung

Gem § 33 Abs 4 KfLG kann der Landeshauptmann aus besonders wichtigen Gründen dem Kraftfahrlinienunternehmer die Ausgestaltung von Haltestellen in wirtschaftlich zumutbaren Grenzen vorschreiben. Unter Ausgestaltung von Haltestellen wird die Schaffung von Wartebereichen mit Sitzmöglichkeit und Schutz vor Witterungseinflüssen (Sitzbänke, Wartehäuschen) verstanden. Nicht vorgeschrieben werden können straßenbauliche Maßnahmen (Busbuchten,²⁹ Kaphaltestellen), die Schneerräumung oder die Reinigung der Haltestellen.

2. Schneerräumung und Reinigung von Haltestellen

Dafür gelten die allgemeinen Bestimmungen des § 93 Abs 1 StVO: „Die Eigentümer von Liegenschaften in Ortsgebieten, ausgenommen die Eigentümer von unverbauten, land- und forstwirtschaftlich genutzten Liegenschaften, haben dafür zu sorgen, daß die entlang der Liegenschaft in einer Entfernung von nicht mehr als 3 m vorhandenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Gehsteige und Gehwege einschließlich der in ihrem Zuge befindlichen Stiegenanlagen entlang der ganzen Liegenschaft in der Zeit von 6 bis 22 Uhr von Schnee und Verunreinigungen gesäubert sowie bei Schnee und Glatteis bestreut sind. Ist ein Gehsteig (Gehweg) nicht vorhanden, so ist der Straßenrand in der Breite von 1 m zu säubern und zu bestreuen. Die gleiche Verpflichtung trifft die Eigentümer von Verkaufshütten.“ Diese Bestimmung gilt auch für Haltestellenbereiche. Dazu tritt aber noch die **Verkehrssicherungspflicht** des Kraftfahrlinienunternehmers. Daraus resultiert zB die Aufgabe, bei Auftreten von Glatteis im Bereich von Haltestellen entsprechende Maßnahmen zur Beseitigung der daraus für die Fahrgäste erwachsenden Gefahren zu treffen. Diese Verpflichtung tritt nicht an die Stelle, sondern neben die Verpflichtung des Anliegers bzw des Wegehalters, den im Bereich der Haltestelle befindlichen Gehsteig bzw Weg bei winterlicher Glätte zu streuen.³⁰

F. Beförderungsbestimmungen im Zusammenhang mit Haltestellen

Wichtige Normierungen im Zusammenhang mit Haltestellen sind in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr,³¹ die für alle der Personenbeförderung dienenden Fahrten im Kraftfahrlinienverkehr gelten, zu finden.

1. Beförderungspflicht

Beförderungspflicht besteht auf der gesamten Strecke zwischen allen aus dem Fahrplan ersichtlichen Haltestellen.³² Das bedeutet, dass grundsätzlich all diese Haltestellen angefahren werden müssen und ein- bzw ausstiegswilligen Fahrgästen geöffnet werden muss. Davon gibt es eine wichtige Ausnahme: Die Beförderung erfolgt nur nach Maßgabe der vorhandenen Plätze auf

Grund der in der Konzession festgelegten Bestimmungen. Bei stärkerem Andrang können die Inhaber von Zeitkarten, Hin- und Rückfahrkarten sowie Schüler- und Lehrlingsfahrkarten vor allen anderen Fahrgästen zur Mitfahrt zugelassen und Fahrgäste mit entfernteren Fahrzielen vor Fahrgästen mit näheren Fahrzielen berücksichtigt werden.³³ Es ist den Fahrgästen verboten, in ein von Bediensteten der Verkehrsunternehmen als vollbesetzt bezeichnetes Fahrzeug einzusteigen.³⁴

2. Fahrplananschlags- und Erhaltungspflicht

An den Haltestellen sind gut lesbare³⁵ Fahrpläne oder Auszüge aus diesen unter Angabe der die Kraftfahrlinien betreibenden Unternehmen anzuschlagen und zu erhalten.³⁶ Die Erhaltungspflicht wird – parallel zur Erhaltung von Wegen usw – auch eine Pflicht zur periodischen Überprüfung beinhalten. Unbrauchbar gewordene oder abhanden gekommene Fahrpläne sind zu ersetzen.

3. Informationspflicht

Die Fahrgäste müssen während der Fahrt über die nächste Haltestelle akustisch oder optisch informiert werden.³⁷

4. Ein- und Aussteigen

Das Ein- und Aussteigen hat – außer im Falle einer Betriebsstörung – nur bei den festgesetzten Haltestellen zu erfolgen.³⁸ Einem Ausstiegswunsch außerhalb von Haltestellen braucht der Lenker nicht nachzukommen – auch nicht bei verkehrsbedingten Anhaltungen.³⁹ Den Fahrgästen ist es überdies verboten, die Außentüren während der Fahrt eigenmächtig zu öffnen.⁴⁰ Ergänzend dazu ist der Fahrzeuglenker verpflichtet, dafür zu sorgen, dass während der Fahrt die Außentüren geschlossen bleiben.⁴¹ Aussteigende Fahrgäste haben gegenüber den einsteigenden Vorrang. Sind bei den Fahrzeugen Ein- und Ausstieg getrennt gekennzeichnet, so darf nur bei den betreffenden Türen ein- beziehungsweise ausgestiegen werden.⁴²

29) Dazu § 27 Abs 2 BodenmarkierungsV.

30) OGH 2. 9. 1999, 2 Ob 35/97 d, ZVR 2000/29; RIS-Justiz RS0023578.

31) Diese sind keine zivilrechtlichen AGB, sondern wurden vom BMVIT als Verordnung erlassen: Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr (KfL-Bef Bed), BGBl II 2001/47. Zum Verhältnis von behördlich verordneten bzw genehmigten und zivilrechtlichen AGB s grundlegend *Aichreiter*, Österr Verordnungsrecht I (1988), 320 ff.

32) § 3 KfL-Bef Bed.

33) § 26 KfL-Bef Bed.

34) § 4 Abs 1 Z 7 KfLG-DV sowie § 8 Z 7 KfL-Bef Bed.

35) Das wird sich primär auf die Schriftgröße und -farbintensität beziehen; eine generelle Fahrplanbeleuchtungspflicht wird man daraus wohl nicht ableiten können.

36) § 20 Abs 1 Z 6 KfLG bzw § 4 KfL-Bef Bed. Das Gesetz spricht im Zusammenhang mit dem auszugsweise Anschlag der Fahrpläne von „Durchfahrtszeiten“, die Verordnung von „Abfahrtszeiten“. Offensichtlich ist mit beiden das Gleiche gemeint.

37) § 3 KfL-Bef Bed.

38) § 10 Abs 2 KfL-Bef Bed.

39) Das Anfahren nicht genehmigter Haltestellen könnte sogar eine Verwaltungsübertretung darstellen (vgl UVS Wien 17. 10. 2003, 03/P/42/5455/2003).

40) § 4 Abs 1 Z 3 KfLG-DV.

41) § 43 Abs 2 Z 2 KfLG.

42) § 10 Abs 1 KfL-Bef Bed.

G. Besondere Verkehrsvorschriften an Haltestellen

1. Einordnungsvorrang für Kraftfahrlinienbusse

a) Grundsätzliches

Die wichtigste Besonderheit für die Verkehrsteilnehmer im Zusammenhang mit Haltestellen findet sich in § 26 a Abs 2 StVO.⁴³⁾ Dort heißt es: „Den Omnibussen des Kraftfahrlinienverkehrs ist im Ortsgebiet das ungehinderte Abfahren von gekennzeichneten Haltestellen zu ermöglichen, sobald der Lenker eines solchen Fahrzeugs mit dem Fahrtrichtungsanzeiger die Absicht anzeigt, von der Haltestelle abzufahren. Zu diesem Zweck haben die Lenker nachkommender Fahrzeuge die Fahrgeschwindigkeit zu vermindern und, falls erforderlich, anzuhalten.“⁴⁴⁾ Der Lenker des Kraftfahrlinienfahrzeugs darf die Absicht zum Abfahren erst anzeigen, wenn das Fahrzeug tatsächlich abfahrbereit ist⁴⁵⁾ und er darf beim Abfahren andere Straßenbenützer nicht gefährden.⁴⁶⁾ Bedeutsam ist, dass diese Regelung nur im Ortsgebiet,⁴⁷⁾ nur gegenüber Fahrzeugen des Kraftfahrlinienverkehrs (somit nicht des Gelegenheitsverkehrs) und nur bei der Abfahrt von Haltestellen (somit nicht von anderen Straßenteilen wie zB Wendeschleifen) gilt.

b) Gefährdungsverbot

Das Gefährdungsverbot, das der Lenker des Kraftfahrlinienfahrzeugs zu beachten hat,⁴⁸⁾ schließt eine Behinderung nicht aus. Sogar eine starke Behinderung, die zum Anhalten zwingt, ist zulässig. Ein Fahrzeuglenker, der bemerkt, dass ein Omnibus in einer Haltestelle steht, hat damit zu rechnen, dass dieser unter Setzung des Fahrtrichtungsanzeigers aus der Haltestelle ausfahren wird. Dies ist für die Reaktionszeit bedeutsam. Denn die Reaktionszeit umfasst die vermeidbare „Schreckzeit“ (bis zu einer halben Sekunde) und die eigentliche nicht vermeidbare Reaktionszeit. Sieht also ein nachfolgender Fahrzeuglenker einen Omnibus in einer Haltestelle stehen, ist ihm die „Schreckzeit“ höchstens eingeschränkt zuzubilligen, denn es handelt sich um eine vorausberechenbare und bekannte Verkehrssituation mit einem prägnanten und auffälligen Wahrnehmungsgegenstand. Somit ist einem solchen Fahrzeuglenker eine maximale Reaktionszeit von 0,7 Sekunden zuzubilligen.⁴⁹⁾

c) Reichweite

Nach der Literatur⁵⁰⁾ gilt der Einordnungsvorrang nicht nur für den zunächst gelegenen Fahrstreifen, sondern auch für einen dritten, vierten usw. Auch die Judikatur geht davon aus. Der OGH begründete dies so:⁵¹⁾ „Eine Einschränkung der in dieser Gesetzesstelle den Lenkern nachkommender Fahrzeuge auferlegten Pflichten auf solche, die beim Vorhandensein von zwei Fahrstreifen in ihrer Fahrtrichtung den rechten Fahrstreifen benötigen, ist dem Gesetz nicht zu entnehmen. Es ist vielmehr zu berücksichtigen, daß Omnibusse des Kraftfahrlinienverkehrs – trotz der auch ihre Lenker iSd § 7 Abs 1 StVO treffenden Verpflichtung, so weit rechts zu fahren, wie ihnen dies unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumutbar und ohne Ge-

fährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Straßenbenützer und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist – oft schon infolge ihrer Länge gar nicht die Möglichkeit haben, aus einer Haltestellenbucht in den rechten Fahrstreifen ohne dessen Überschreiten nach links einzufahren und daß diese Möglichkeit vor allem für den nachkommenden Fahrzeuglenker nicht abschätzbar ist. Es sind auch Fälle möglich, in denen solche Fahrzeuge im Zuge des Abfahrens von einer Haltestelle direkt auf den linken Fahrstreifen gelenkt werden müssen, etwa dann, wenn sich auf dem rechten Fahrstreifen Hindernisse befinden oder der Omnibus unmittelbar im Zuge seiner Abfahrt zum Linksabbiegen eingeordnet werden muß. Der an die Lenker nachkommender Fahrzeuge im § 26 a Abs 2 StVO gerichtete Gesetzesbefehl [...] kann daher weder nach dem Wortlaut dieser Gesetzesstelle noch nach ihrem Zweck auf die auf dem rechten Fahrstreifen nachkommenden Fahrzeuglenker beschränkt werden; er richtet sich in gleicher Weise auch an die Lenker der auf dem links anschließenden zweiten Fahrstreifen in der gleichen Fahrtrichtung nachkommenden Fahrzeuge.“ Dass der Einordnungsvorrang aber über die gesamte Fahrbahnbreite gelten soll,⁵²⁾ kann natürlich nicht richtig sein: Der Gegenverkehr ist niemals wartepflichtig.⁵³⁾ Das gilt unabhängig davon, ob er wegen einer geringen Fahrbahnbreite⁵⁴⁾ oder wegen eines allfälligen Wendemanövers des Kraftfahrlinienfahrzeugs behindert wäre.

2. Halte- und Parkverbot in Haltestellenbereichen

a) Haltestellenqualifikation

Gem § 24 Abs 1 lit e StVO ist das Halten und Parken im Haltestellenbereich eines Massenbeförderungsmittels, das ist innerhalb von 15 m vor und nach den Haltestellentafeln, während der Betriebszeiten des Massenbeförderungsmittels verboten. Nach § 24 Abs 2 StVO gilt dieses Verbot nicht, wenn sich aus Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen etwas anderes ergibt. Nach

43) IdF der 6. StVO-Nov (BGBl 1976/412); dazu *Manhardt*, Bevorzugte Straßenbenützer in der 6. StVO-Novelle, VJ 1976, 32.

44) Ähnlich formuliert § 20 Abs 5 der deutschen StVO: „Wenn nötig, müssen andere Fahrzeuge warten.“

45) „Der Lenker des Autobusses soll verpflichtet sein, die Absicht zum Abfahren erst dann anzuzeigen, wenn das Fahrzeug tatsächlich abfahrbereit ist, um unnötige Stauungen zu vermeiden.“ (ErlRV 75, 23 BlgNR 14. GP). Ein nachfolgender Kraftfahrer, der die Fahrgeschwindigkeit nicht vermindert bzw angehalten hat, wird sich aber nicht dadurch exkulpieren können, dass er nachweist, dass der Lenker des Kraftfahrlinienfahrzeugs die Absicht zum Abfahren zu früh angezeigt hat. Vgl dazu *Manhardt*, VJ 1976, 32.

46) Strafbestimmung: § 99 Abs 3 lit a StVO.

47) Die Erläuterung zur 6. StVO-Nov (23 BlgNR 14. GP) führen dazu aus, dass die Maßnahme im Hinblick auf die Verkehrssicherheit auf den Bereich des Ortsgebiets beschränkt wurde, da wegen der höheren Geschwindigkeit auf Freilandstraßen eine solche Vorschrift der Verkehrssicherheit nicht dienlich wäre.

48) Der Bericht des Verkehrsausschusses über die RV zur 6. StVO-Nov (294 BlgNR 14. GP), der diese Ergänzung vorgeschlagen hatte, merkt dazu an, „daß der Omnibuslenker diese Erleichterung nicht verkehrsgefährdend durchsetzen soll“.

49) UVS Wien 31. 3. 1993, 03/13/884/93. Dazu grundlegend *Fuick/Hartl/Schlösser* (Hrsg), Handbuch des Verkehrsunfalls, 2. Teil – Unfallaufklärung und Fahrzeugschaden (1998) Rz 106 ff und 133 mwN.

50) *Grundtner/Eberl*, Handbuch für Berufskraftfahrer 32.

51) OGH 27. 8. 1987, 8 Ob 26/87, ZVR 1988/60.

52) So *Grundtner/Eberl*, aaO 32.

53) Arg „Lenker nachfolgender Fahrzeuge“ in § 26 a Abs 2 StVO.

54) *Pürstl/Somereider*, StVO Anm 7, 464.

§ 24 Abs 2 a StVO darf im Bereich dieses Halteverbots kurz zum Aus- und Einsteigen gehalten werden.

Zur Feststellung eines Haltestellenbereichs bedarf es keiner straßenpolizeilichen Verordnung.⁵⁵⁾ Die Einrichtung einer Haltestelle geschieht nicht primär zur Erlassung eines Verkehrsverbots oder einer Verkehrsbeschränkung.⁵⁶⁾ Nach der Rsp des VwGH⁵⁷⁾ ändert das Fehlen von Linienbezeichnungen oder Fahrplänen an den Haltestellentafeln nichts an der Rechtsnatur einer Haltestelle iSd § 24 StVO. E contrario wird daher zu gelten haben, dass das Fehlen von Haltestellentafeln aber sehr wohl relevant ist: Ohne Haltestellentafel keine Haltestelle! Inwieweit eine fehlerhafte Haltestellentafel, die nicht den Kriterien des § 34 KfzG entspricht, die Haltestellenqualifikation beeinflusst, ist fraglich.⁵⁸⁾ Fehlende Linienbezeichnungen und Fahrpläne an den Haltestellentafeln ändern nichts an der Rechtsnatur der Haltestelle.⁵⁹⁾ Bodenmarkierungen reichen nicht aus. Nach stRsp des VwGH⁶⁰⁾ kommt es für die Abgrenzung des Haltestellenbereichs nicht auf allfällige Bodenmarkierungen zur Kennzeichnung von Haltestellen (iSd Bodenmarkierungsverordnung), sondern einzig und allein auf die Haltestellentafeln an. Ferner hat der VwGH klargestellt, dass durch eine Bodenmarkierung im Bereich einer Bushaltestelle, die auf „Bus“ lautet, kein Abweichen vom Verbot des § 24 Abs 1 lit e StVO gegeben ist und es für die Verwirklichung des objektiven Tatbestands keine Rolle spielt, dass diese Bodenmarkierung (allenfalls) nur einen Teil des „15 m-Bereichs“ des § 24 Abs 1 lit e StVO erfasst und das Fahrzeug zwar allenfalls außerhalb der Bodenmarkierung, aber eben im Verbotsbereich der erwähnten Vorschrift abgestellt ist. Klar ist jedenfalls auch, dass der Haltestellenbereich auch für Busbuchten gilt.

b) Betriebszeitendefinition

Das Halte- und Parkverbot gilt nur während der Betriebszeiten des Massenbeförderungsmittels.⁶¹⁾ Die StVO selbst enthält keine Bestimmung, auf welche Weise der Normunterworfenen von den für die Erfüllung des Tatbestands erforderlichen Betriebszeiten Kenntnis erlangt. Die Betriebszeiten sind den Fahrplänen zu entnehmen.⁶²⁾ Werden nur einige wenige Kurse täglich angeführt, dann gilt als Betriebszeit die sich aus dem Fahrplan ergebende Bedienungszeit unter Einbeziehung von kleineren Fahrplandifferenzen (etwa ¼ Stunde vor und nach der fahrplanmäßigen Ankunft). Außerhalb der Betriebszeiten ist das Halten und Parken allgemein gestattet, dh sowohl den Fahrzeugen des Kraftfahrlinienunternehmens als auch sonstigen Fahrzeugen.

c) Abschleppen

Eine das Abschleppen rechtfertigende Verkehrsbeeinträchtigung iSd § 89 a Abs 2 StVO liegt auch dann vor, wenn der Lenker eines Omnibusses des Kraftfahrlinienverkehrs am Zufahren zu einer Haltestelle gehindert ist.⁶³⁾

d) Verhalten des Buslenkers bei gesetzwidriger Verparkung

Wie oben aufgezeigt, ist das Stehenbleiben eines Fahrzeugs des Kraftfahrlinienverkehrs, um das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen zu ermöglichen, ein Anhal-

ten iSd § 2 Abs 1 Z 26 StVO. Dies gilt auch für ein Stehenbleiben im Nahebereich einer Haltestelle, wenn der Haltestellenbereich gesetzwidrig verparkt ist – und unabhängig von der Dauer des Fahrzeugstillstands.⁶⁴⁾ Die Bedienung der Haltestelle ist ja eine gesetzliche Verpflichtung. Es ist aber dem Lenker des Kraftfahrlineinfahrzeugs keineswegs freigestellt, das Fahrzeug irgendwo auf der Fahrbahn zum Stillstand zu bringen. Er hat vielmehr in jedem Fall so weit wie möglich zum rechten Fahrbahnrand zuzufahren, um auf diese Weise die von dem angehaltenen Fahrzeug ausgehenden Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich zu halten und insb eine Behinderung des Nachfolgeverkehrs zu vermeiden.⁶⁵⁾ Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben ist aber auch ein Anhalten in zweiter Spur möglich.

3. Regel für das Befahren von Haltestellenbereichen

Das Befahren von Haltestellenbereichen mit Fahrzeugen, die nicht Kraftfahrlineinfahrzeuge sind, ist in der Praxis vor allem beim Rechtsabbiegen relevant. Ein Fahrzeuglenker, der nach rechts abbiegen will, muss sich auf dem äußerst rechten Fahrstreifen einordnen.⁶⁶⁾ Dies gilt auch, wenn sich unmittelbar davor eine Haltestelle befindet und diese durch eine weiße, unterbrochene Bodenmarkierung gekennzeichnet ist. Dabei handelt es sich nämlich bloß um eine Warnlinie⁶⁷⁾, die befahren werden darf. Befindet sich ein Kraftfahrlineinfahrzeug in der Haltestelle, muss man sich dahinter einordnen.

4. Vorbeifahrregel

§ 17 Abs 2 StVO⁶⁸⁾ bestimmt: „Der Lenker eines Fahrzeugs darf an einem in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder an einem Omnibus des Schienenersatzverkehrs oder des Kraftfahrlineinfahrverkehrs auf der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist, nur in Schrittgeschwindigkeit und in einem der Ver-

55) VwGH 15. 11. 1989, 88/02/0163, ZfVB 1990/4/1821.

56) Damit wird vielmehr lediglich – ähnlich wie bei der Herstellung einer Haus- oder Grundstückseinfahrt – ein Sachverhalt geschaffen, der mittelbar auch ein Halteverbot zur Folge hat (VwGH 23. 5. 1986, 86/18/0018, ZfVB 1987/1/210).

57) VwGH 19. 9. 1990, 89/03/0125; 25. 1. 2002, 99/02/0248, ZVR 2003/266.

58) Der UVS Niederösterreich (10. 11. 1993, Senat-WB-92–419) stellt bloß darauf ab, dass eine Haltestellentafel vorhanden und für den Beschuldigten auch wahrnehmbar ist.

59) VwGH 25. 1. 2002, 99/02/0248, ZVR 2003/266.

60) ZB VwGH 25. 1. 2002, 99/02/0248; 22. 2. 2002, 99/02/0317.

61) Derartige Formulierungen werfen eine Reihe von (verfassungs-)rechtlichen Problemen auf. Zu bedenken ist, dass gerade bei Kraftfahrlineinfahrunternehmen die Betriebszeiten oft auch von Begriffen wie „Schultage“, „schulfreie Tage“ usw abhängen. Näheres dazu bei Hiesel, Rechtsstaatliche Anforderungen an die Erkennbarkeit von unrechtmäßigem Verhalten im Straßenverkehrsrecht und das Erk VtGH 29. 6. 2001, V 98/99, ZVR 2002, 110 ff.

62) VwGH 19. 9. 1990, 89/03/0125, ZVR 1991/84.

63) § 89 a Abs 2 a lit b StVO.

64) OGH 23. 5. 1985, 8 Ob 17/85, ZVR 1986/1; VwGH 11. 10. 2002, 2000/02/0066.

65) OGH 23. 5. 1985, 8 Ob 17/85, ZVR 1986/1.

66) § 12 Abs 2 StVO.

67) Eine Warnlinie ist eine Leitlinie, die anzubringen ist, wenn die Verkehrsteilnehmer darauf hingewiesen werden sollen, dass auf Grund bestimmter Umstände erhöhte Vorsicht geboten ist (§ 5 Abs 2 iVm § 27 Abs 1 BodenmarkierungsV).

68) IdF der 19. StVO-Nov, BGBl 1994/518.

kehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand vom Schienenfahrzeug oder Omnibus vorbeifahren. Ein- oder aussteigende Personen dürfen hierbei weder gefährdet noch behindert werden; wenn es ihre Sicherheit erfordert, ist anzuhalten.“

5. Fahrradabstellverbot auf Gehsteigen

§ 68 Abs 4 StVO regelt das Abstellen von Fahrrädern. Danach sind Fahrräder so aufzustellen, dass sie nicht umfallen oder den Verkehr behindern können. Ist ein Gehsteig mehr als 2,5 m breit, so dürfen Fahrräder auch auf dem Gehsteig abgestellt werden;⁶⁹⁾ dies gilt nicht im Haltestellenbereich öffentlicher Verkehrsmittel, außer wenn dort Fahrradständer aufgestellt sind. Als Haltestellenbereich auch iSd Bestimmung wird der Bereich des § 24 Abs 1 lit e StVO anzusehen sein.

6. Fahrbahnbetretungsregel für Fußgänger

Gem § 76 Abs 8 StVO darf an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel die Fahrbahn⁷⁰⁾ zum Einsteigen in Schienenfahrzeuge erst nach deren Einfahren in den Haltestellenbereich (§ 24 Abs 1 lit e), zum Einsteigen in andere Fahrzeuge erst nach deren Stillstand betreten werden. Für Kraftfahrlinienbusse („andere Fahrzeuge“) gilt somit eine strengere Regel als für Straßenbahnen.

H. Verwaltungsstrafrechtliche Folgen und Widerruf der Berechtigung nach Kraftfahrlinienrecht

1. Verwaltungsstrafrechtliche Folgen

Grundsätzlich richten sich die Verhaltensvorschriften des Kraftfahrlinienrechts an den Kraftfahrlinienunternehmer. § 20 Abs 2 Z 1 KfllG verpflichtet aber auch den Fahrzeuglenker dazu, bei der Verrichtung seines Dienstes die Bestimmungen der in Abs 1 Z 1 zitierten Vorschriften (darunter befindet sich auch das Kraftfahrliniengesetz selbst) einzuhalten. Hält er zB an einer Hal-

testelle, an der jemand wartet, den Bus nicht an, verletzt er die Haltestellenpflicht des § 20 Abs 1 Z 5 KfllG.

Die Strafbestimmungen finden sich in § 47 KfllG. Verstöße gegen das Kraftfahrliniengesetz sind Verwaltungsübertretungen.⁷¹⁾ Gegen den Fahrzeuglenker kann eine Geldstrafe bis zu € 726,- (Abs 2), gegen den Berechtigungsinhaber von € 726,- bis zu € 7.267,- verhängt werden (Abs 1). Der Unternehmer haftet für die über die von ihm beschäftigten Lenker verhängten Geldstrafen, sonstige in Geld bemessene Unrechtsfolgen und die Verfahrenskosten zur ungeteilten Hand (Abs 7).

2. Widerruf der Berechtigung

Gem § 25 KfllG kann die Aufsichtsbehörde⁷²⁾ die Berechtigung zum Betrieb einer Kraftfahrlinie widerrufen, wenn der Inhaber der Berechtigung den Bestimmungen des § 20 Abs 1 wiederholt trotz mindestens zweimaliger schriftlicher Verwarnung zuwiderhandelt. § 20 Abs 1 nennt unter Z 5 auch die Einhaltung der Vorschriften der §§ 33 bis 35 über Haltestellen (Haltestellenpflicht). Allerdings ist in diesem Fall der Widerruf ins Ermessen der Aufsichtsbehörde gestellt.⁷³⁾ Bei Widerruf der Berechtigung erlischt sie (§ 27 Z 2 KfllG). Danach ergibt sich noch die abschließende Pflicht, an den Haltestellen die Haltestellenzeichen zu entfernen (§ 34 Abs 4 KfllG).

69) Auf einem Gehsteig sind Fahrräder platzsparend so aufzustellen, dass Fußgänger nicht behindert und Sachen nicht beschädigt werden.

70) Auch Autobusbuchten gehören zur Fahrbahn (OGH 19. 5. 1967, 11 Os 42/67).

71) Strafbehörde ist idR die Bezirksverwaltungsbehörde, bei – den hier nicht relevanten – Verwaltungsübertretungen gem § 47 Abs 2 KfllG kann es auch die Bundespolizeidirektion sein.

72) Mit Ausnahme der grenzüberschreitenden Kraftfahrlinien ist dies immer der LH (vgl § 3 KfllG).

73) Verpflichtend für die Behörde ist der Widerruf der Berechtigung nur im Fall des § 8 (Wegfall der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung oder der finanziellen Leistungsfähigkeit).

→ In Kürze

Die Festsetzung von Kraftfahrlinienhaltestellen bringt eine Fülle an Rechtsfolgen mit sich: Nach dem Kraftfahrlinienrecht (zB Kennzeichnungs- und eventuell Ausgestaltungs-pflicht, Informationspflichten) ebenso wie nach der StVO (zB Einordnungsvorrang für Kraftfahrlinienbusse, Halte- und Parkverbot sowie Fahrradabstellverbot auf Gehsteigen in Haltestellenbereichen).

→ Zum Thema

Über den Autor:

Dr. Wolfgang Stock betreibt ein rechtswissenschaftliches Fachbüro in Fernitz bei Graz. Sein Spezialgebiet sind Rechtsfragen zu den Themenbereichen Freizeit, Gesundheit, Sport, Natur, Verkehr und Tourismus. Kontaktadresse: Büro für Freizeitrecht, Mellach, Am Sonnenhang 35, A-8072 Fernitz bei Graz. Tel: (03135) 80947, E-Mail: wolfgang.stock@gmx.at, Internet: www.freizeitrecht.at

Vom selben Autor erschienen:

Ökologisch-geographisches Rechtswörterbuch. Natur – Verkehr – Tourismus (1995); Irrtümliches Befahren von Forststraßen, ZVR 2001, 342 ff.

Literatur:

Grundtner/Eberl, Handbuch für Berufskraftfahrer² (2006); Kostal, Kraftfahrlinienunternehmen, in Stolzlechner (Hrsg), Recht der Verkehrsgewerbe (2002) 79 ff (97 f.); Navy, Aktuelle Probleme des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs im Lichte der mit 1. 1. 2000 in Kraft getretenen Gesetze – insbesondere aus der Sicht der Verkehrsverbände, ÖGZ 2000, H 2, 16; Resch, Verkehrsrecht, in Holoubek/Potacs, Öffentliches Wirtschaftsrecht I (2002) 799 ff.; Schanda/Kühnschel, Verkehrsdienstleistungen zwischen Wettbewerb und Daseinsvorsorge, ecolex 2003, 376; Somereder/Grundtner, Kraftfahrliniengesetz und Gelegenheitsverkehrsgesetz (2004) 94 ff; Wagner, Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV, in Kerschner (Hrsg), Österreichisches und Europäisches Verkehrsrecht. Auf dem Weg zur Nachhaltigkeit (2001); Wimmer/Kahl/Werner, Die neue österreichische Gesetzgebung zum öffentlichen Personennahverkehr aus der Sicht des Europarechts, ÖGZ 2000, H 2, 4.

Links:

www.verkehrsverbund.at
www.freizeitrecht.at

