

Regulatorische Herausforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs im Zeitalter der Digitalisierung mit Fokus auf den Microverkehr.

Manuel Gappmaier, BA LL.M.

Abstract

Mobilität und Verkehr begegnen uns in unserem Alltag stetig, sowohl in räumlicher als auch zeitlicher Dimension. Dem öffentlichen Personennahverkehr kommt dabei in der Gegenwart der Zwanzigerjahre des 21. Jahrhunderts unter dem Einfluss von Themen wie der Klimakrise und der Verkehrsberuhigung in Städten eine hohe Bedeutung zu. Herkömmliche Verkehrssysteme im öffentlichen Personennahverkehr werden in ihren traditionellen Ausprägungen etwa denen der liniengebundenen Straßenbahnen und Busse im Sinne einer Massenförderung zunehmend und unter den übergeordneten Effekten der Digitalisierung um Entwicklungen, wie der Etablierung von bedarfsorientierten On-Demand-Verkehren im Mikroverkehr und der Mobility-as-a-Service, erweitert und konstituieren damit individuelle Verkehrsdienstleistungen.

Diese Trends im öffentlichen Personennahverkehr verlangen nach einer konsistenten regulativen Grundlage. Dabei geht es um die Fragestellung, ob neue Erscheinungsformen von Verkehrsdienstleistungen in ihren Ausgestaltungen auf den bestehenden Rechtsrahmen angewandt werden können und wo die sich besonders aus der Digitalisierung ergebenden Chancen und Risiken in der Servicegestaltung und der Einrichtung von Mikroverkehren gegebenenfalls eine regulative Anpassung erfordern.

Die Fragestellung richtet den Fokus zunächst auf bestehende rechtliche Gegebenheiten und die aktuellen Entwicklungen im Bereich von Mikroverkehren. Dabei geht es um eine kritische Auseinandersetzung mit neuen On-Demand-Angeboten mit ihren Vor- und Nachteilen ebenso wie um eine Bestandsaufnahme von Möglichkeiten, die über den bestehenden Rechtsrahmen eine Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zulassen, sowie um eine Diskussion mit Blick auf Adaptierungen dieses Rechtsrahmens für eine moderne Servicegestaltung in der Zukunft.

Klassische Verkehrskonzepte werden im öffentlichen Personennahverkehr zwar auch zukünftig dominieren, der Grad der Individualisierung von Verkehrsdienstleistungen wird dennoch beständig zunehmen. Mikroverkehre haben in diesem Zusammenhang ein großes Potenzial, den Menschen in ländlichen, peripheren Räumen mehr Mobilität zu ermöglichen, und können zudem das Gesamtangebot auf der ersten und vor allem der letzten Meile damit als substanzielle Verkehrsdienstleistungen erweitern.

Einleitung

Betrachten wir einmal unseren Alltag anhand einer typischen Woche mitten im Jahr, so werden wir feststellen, dass wir im Laufe dieser Woche insgesamt und an den einzelnen Tagen für sich genommen regelmäßig mit unseren Mobilitätsbedürfnissen konfrontiert werden. Diese Mobilitätsbedürfnisse können dabei aus ganz unterschiedlichen Veranlassungen resultieren. Einmal gilt es den Weg zur Arbeit und zur Ausbildung zu bestreiten, ein anderes Mal wollen Einkäufe und Erledigungen getätigt werden und schließlich wird auch die Freizeit so geplant, dass die dort stattfindenden Aktivitäten eine Ortsveränderung von zu Hause etwa ins Café oder den Sportverein notwendig machen.

Welche Art der Fortbewegung und welches Verkehrsmittel wir dafür wählen, um die einzelnen Wege zu bestreiten, hängt dabei von einer Vielzahl an Faktoren ab. Menschen in Städten und dicht besiedelten Räumen mit kurzen Wegen werden selbstredend häufiger zu Fuß unterwegs sein als Menschen, die aufgrund ihrer Ortsumgebung längere Wege im Rahmen ihrer Ortsveränderungen zurücklegen müssen. Dennoch werden auch im urbanen Bereich aus den verschiedensten Gründen viele Wege mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt. Und hier wiederum lassen sich unterschiedliche Motive identifizieren, ob die Wahl der Menschen nun auf ihren individuellen PKW oder den öffentlichen Verkehr (im Folgenden kurz: ÖV) fällt.

Indes ist die Gegenwart der Zwanzigerjahre des 21. Jahrhunderts eine bedeutsame Zeit für den öffentlichen Verkehr, insbesondere für den öffentlichen Personennahverkehr (im Folgenden kurz: ÖPNV). Unter dem Eindruck von Faktoren wie der Klimakrise oder der nicht zuletzt damit zusammenhängenden Mobilitätswende gewinnt der ÖPNV einerseits an Befürwortern und zu befördernde Personen, andererseits steigt auch die Bereitschaft von Politik und Verantwortlichen, mehr Ressourcen zur Verfü-

gung zu stellen, um ein zeitgerechtes öffentliches Personennahverkehrssystem etablieren zu können. Die Entwicklungen in diesem Bereich stellen nicht nur ein spannendes Feld aus der Sicht von Verkehrs- und Raumplanung dar, sie bieten auch ein breites Untersuchungsspektrum aus betriebswirtschaftlicher sowie aus einer rechtlichen Perspektive, die sich hier mit neuen regulatorischen Herausforderungen für einen modernen ÖPNV befasst.

Problemstellung

Die Benützung des ÖPNV ist mittlerweile mehr als eine einfache Fahrt mit dem Bus von A nach B. Die Digitalisierung eröffnet Möglichkeiten, die eine Reise von einem Ausgangspunkt bis zu einem Zielpunkt zunehmend und durchgehend serviciert. Mittels Smartphone und APPs kann eine Reise bereits im Vorhinein bequem geplant werden, ebenso wie sich das Ticketing vermehrt ins Digitale verlagert. Infoscreens an Haltestellen und in Fahrzeugen bieten den Reisenden Informationen zum Zeitgeschehen und gestalten somit die Reisezeit kurzweiliger. Überdies steigt das Angebot an Mobilitätsformen im ÖPNV, ausgehend von der klassischen Fortbewegung beispielsweise mittels Bus oder Straßenbahn hin zu einer neuen Vielfalt an zumeist kleinräumigen und regionalen Mikroverkehren, die ein Grundangebot auf der ersten und letzten Meile bedarfsorientiert und flexibel abdecken sollen und den ÖPNV somit insgesamt attraktiver und leistungsstärker für die Menschen in ihrem Mobilitätsalltag ausrichten.

Dabei kann dem ÖPNV als ein Mobilitätsgarant eine weit über quantitative Kennzahlen hinausreichende Bedeutung zugemessen werden. Für eine funktionierende Gesellschaft stellt Mobilität eine wichtige Lebensgrundlage dar. Denkt man hier beispielsweise an den Zugang zu Arbeit und Bildung, wird sichtbar, wie sehr sozioökonomische Entwicklungen durch sie ermöglicht werden.¹ Mobilität ist somit auch eine wichtige Voraussetzung, um Menschen eine soziale Teilhabe zu ermöglichen. Sind Menschen in ihrer Mobilität eingeschränkt, sind sie von einer Mobilitätsarmut betroffen, da

1 Vgl. *Derer/Geis*, zitiert nach *Daubitz* (2011) in *Riener/Appel/Dorner/Huber/Kolb/Wagner*, Autonome Shuttlebusse im ÖPNV, Analysen und Bewertungen zum Fallbeispiel Bad Birnbach aus technischer, gesellschaftlicher und planerischer Sicht (2020), S. 4.

sie Orte des täglichen Bedarfs nicht gut erreichen können. Gerade hier kann ein gutes Grundangebot mit Bus und Bahn Abhilfe verschaffen.²

Betrachtet man die Vorteile eines gut ausgebauten ÖPNV, stellt sich heraus, dass dieser eine verminderte Umweltverschmutzung bzw. eine geringere Lärmbelastung zur Folge hat, weil weniger Personen mit ihren Privatfahrzeugen unterwegs sind und der ÖPNV eine bessere Umweltbilanz aufweist. So ist der Energieverbrauch auf einen einzelnen Fahrgast gerechnet im ÖPNV um 50 % geringer als im motorisierten Individualverkehr (im Folgenden kurz: MIV) und entsprechend auch die Umweltverschmutzung.³

Der ÖPNV und seine öffentlichen Verkehrsunternehmen (im Folgenden kurz: VU) haben in den letzten Jahren einen Wandel ihrer Anforderungen erfahren. Diese haben zu neuen Unternehmensstrukturen geführt, wie dem Entstehen innerbetrieblicher Profitcenter oder die Ausgliederung von Unternehmensteilen. Ebenso aber entwickeln sich um die VU herum neue Strukturen.⁴

Mit Fokus auf Einfluss und Dynamik, die sich durch die Digitalisierung in allen Bereichen von Gesellschaft und Wirtschaft ergeben, wird klar, dass auch der Verkehr und somit der ÖPNV durch sie verändert wird. Das Zusammenspiel von Digitalisierung, sich daraus ableitende neue Dienstleistungsformen und neuartige Mobilitätskonzepte im Bereich des Mikroverkehrs ergeben zusammengekommen ein buntes Spektrum an aus einem regulatorischen Blick betrachtungswürdigen Chancen und Risiken für den ÖPNV insgesamt sowie allen diesen Nutzenden und jenen, die zu solchen dadurch vielleicht noch werden.

Zielsetzung und Vorgehensweise

Die großen Themen Digitalisierung und ÖPNV bieten zahlreiche Anknüpfungsmöglichkeiten, wenn es um aktuelle Entwicklungen in diesen thematischen Disziplinen geht. Ziel dieser Arbeit ist es deshalb, den Fokus auf

2 Vgl. Kosok/Rublack/Markus, Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil II, Ausgangslage und Praxisbeispiele für eine bundesweit garantierte Grundversorgung mit Bus und Bahn (2023), S. 3.

3 Vgl. Derer/Geis, zitiert nach Verband deutscher Verkehrsunternehmen (2018) in Rieger/Appel/Dorner/Huber/Kolb/Wagner (2020), S. 4.

4 Vgl. Reinhardt, Öffentlicher Personennahverkehr, Technik – rechts- und betriebswirtschaftliche Grundlagen, 2. Auflage (2018), S. 89.

den Bereich des Mikroverkehrs als eine Form des ÖPNV zu legen und hier die Chancen und Risiken zu beleuchten, die das Zeitalter der Digitalisierung⁵ dafür eröffnet.

Und hier wiederum geht es konkret um Herausforderungen aus rechtlicher, regulatorischer Sicht und schließlich um die Beantwortung der dieser Arbeit zugrundeliegenden Forschungsfrage, inwieweit der bestehende Rechtsrahmen ausreichend und sinnvoll ist, um modernen Mobilitätskonzepten, wie On-Demand-Verkehren im Mikroverkehrsbereich ebenso wie auch der damit einhergehenden Servicegestaltung im ÖPNV, im Zeitalter der Digitalisierung gerecht zu werden und wo aus rechtlicher Betrachtungsweise ein Handlungsbedarf besteht.

Zunächst sollen dafür theoretische Grundlagen aus dem verkehrsrechtlichen Bereich betrachtet werden. Es geht darum, Begriffe wie den vielzitierten ÖPNV bzw. in der Folge sachlich den des Gelegenheitsverkehrs anhand der entsprechenden Rechtsgrundlagen wie dem öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetz⁶ sowie dem Gelegenheitsverkehrsgesetz⁷ zu bestimmen ebenso, wie den Begriff des Mikro-ÖVs hier nach Maßgabe einzuordnen.

Nach diesem rechtstheoretischen Teil folgt ein verkehrstheoretischer, der sich verkehrsplanerischen Grundlagen annimmt. Es geht um eine Gegenüberstellung von Mobilität und Verkehr, Qualitäten im ÖV und um ausgewählte und als relevant erscheinende Aspekte aus der Verkehrsplanung.

Darauf folgend geht es um das Konzept der Mobility-as-a-Service⁸ und den Aspekt der Digitalisierung im Kontext der Produktgestaltung im ÖPNV. In diesem Teil der Arbeit werden die praktischen Herausforderungen von Mikroverkehren dargestellt, wo Konzepte von Mikroverkehren an ihre Grenzen gelangen und welche rechtlichen Bereiche davon betroffen sind.

Das nächste große Kapitel widmet sich dem Aufzeigen von Lösungsansätzen in regulatorischer und praktischer Hinsicht. Es geht um eine recht-

5 Vgl. VCÖ, Öffentlicher Verkehr – Mobilität und Klimaschutz, VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 3/2021, S. 23.

6 Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999), BGBl. I Nr. 204/1999 idF I Nr. 59/2015.

7 Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – GelverkG), BGBl. Nr. 112/1996 (WV) idF I Nr. 18/2022.

8 Vgl. VCÖ, Öffentlicher Verkehr – Mobilität und Klimaschutz, VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 3/2021, S. 24.

liche Adaptierung des Gelegenheitsverkehrs hinsichtlich eines sinnvollen Gesamtgefüges für Mikroverkehrssysteme und wo bzw. in welcher Art diese zukünftig den konventionellen ÖPNV ergänzen können.

Zuletzt werden die Ergebnisse der Arbeit und die Beantwortung der eingehend erwähnten Forschungsfrage noch einmal zusammengefasst und ein Ausblick für die Zukunft des Mikro-ÖVs in seiner Relevanz und die diesen begleitenden regulatorischen Herausforderungen für einen leistungsstarken gesamtöffentlichen Verkehr vorgenommen.

Theoretische Grundlagen

Um die spannende Materie des ÖPNV verständlich zu machen, werden im Weiteren einige wichtige theoretische Grundlagen aus verkehrsrechtlicher und verkehrsplanerischer Perspektive behandelt.

Rechtlich geht es vor allem um die Abgrenzung verschiedener Begriffe zur Thematik des ÖPNV. Dabei ist ein Vergleich des wesentlichen österreichischen Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999)⁹ mit dem deutschen Personenbeförderungsgesetz¹⁰ (im Folgenden kurz: PBefG), punktuell sinnvoll.

Planerische Grundlagen des ÖPNV reihen sich dabei in verschiedene verkehrsbezogene Fachplanungen ein.¹¹ Schwerpunktmäßig geht es um Planung als ein gedankliches Vorwegnehmen von einem Handeln in der Zukunft und die Entwicklung von Maßnahmen, die einen mangelhaften Ist-Zustand in einen angestrebten Soll-Zustand überführen.¹² Im planerischen Zusammenhang unterscheidet sich der rechtliche Bindungsgrad indes aufgrund der vielfältigen internationalen und nationalen Leitpläne, die bei der Gestaltung von Verkehrsinfrastrukturnetzen zu beachten sind.¹³

9 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999), BGBl. I Nr. 59/2015.

10 Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist.

11 Vgl. *Schnieder*, Betriebsplanung im öffentlichen Personennahverkehr, Ziele, Methoden, Konzepte, 2. Auflage (2018), S. 7.

12 Vgl. *Schnieder* (2018), S. 5.

13 Vgl. *Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer*, Handbuch der Verkehrssystemplanung (2007), S. 247.

Überall dort, wo Menschen Raum nützen, wie etwa durch Besiedelung, gibt es Verkehr. Verkehr im Sinne einer Raumüberwindung muss konkret in seinem Verhältnis zu dieser Raumnutzung betrachtet werden. Raumüberwindung ist dabei die Überbrückung von disloziert angeordneten Raumnutzungen, die funktionell variieren. Kann ein bestimmter Bedarf¹⁴ an einem Standort¹⁵ nicht gedeckt werden, müssen andere, komplementäre Standorte berücksichtigt werden. Letztendlich gibt es also im Umfeldbereich von Verkehren Wechselverhältnisse, die zueinanderstehend eine gemeinsame Struktur bilden. Das können Soziale Prozesse, Siedlungsstruktur und Bevölkerung, Wirtschaft, Technologie, Energie, Verkehrssicherheit und Umwelt sein.¹⁶ Diesen Wirkungen der Umfeldbereiche auf die Verkehrsnachfrage kann durch ein W-Fragen-Schema näherungsweise begegnet werden. Warum, als Frage nach sozialen Prozessen und Verursachung, wer/was/wie viel, als Fragen nach der Verkehrsnachfrage hinsichtlich der Bevölkerung und Wirtschaft, wo, als Frage nach der Siedlungsstruktur, womit, als Frage nach Technologie und Energie¹⁷, und wie, als Frage nach Energie¹⁸, Verkehrssicherheit und Umwelt.¹⁹

Folglich ergeben sich auch für die Verkehrssystemplanung schwierige Rahmenbedingungen. Dies betrifft die Aufteilung von Zuständigkeiten hinsichtlich von politischen und Verwaltungsebenen, deren Maßstäblichkeit ihre Effizienz betreffend, die lokale Verkehrspolitik sowie die Zunahme von auf kleiner Ebene nur bedingt beeinflussbarer Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit beispielsweise rechtlichen, sozialen oder ökonomischen Gegebenheiten.²⁰

Die eben genannten sozialen Gegebenheiten schließen eine zunehmende Individualisierung persönlicher Lebenskonzepte mit ein.²¹ Bereits an diesem Punkt kann somit die theoretische Grunderkenntnis gewonnen werden, dass die im weiteren Verlauf der Arbeit noch konkreter behandelten Mikro-ÖV-Systeme und ihre Evolution eine zumindest mittelbare

14 Eigene Anmerkung: Bedarf wird hier aus grundsätzlichen menschlichen und ökonomischen Bedürfnissen abgeleitet.

15 Eigene Anmerkung: Standort ist hier jeder Ort, der durch menschliche Aktivitäten genutzt wird.

16 Vgl. Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer (2007), S. 7.

17 Eigene Anmerkung: Energie hier im Kontext von Technik.

18 Eigene Anmerkung: Energie hier im Kontext von Umweltfreundlichkeit.

19 Vgl. Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer (2007), S. 7 – 8.

20 Vgl. Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer, Einführung in die Verkehrssystemplanung (2004/2010), S. 3 – 4.

21 Vgl. Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer (2004/2010), S. 4.

Folge solcher gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen sind, die aus der allgemeinen Lebenserfahrung der letzten Jahre durch Begleitumstände, wie Social-Media, noch mehr an Fahrt aufgenommen haben. Spannend wird die Entwicklung von personenbezogener Individualisierung und individueller Dienstleistungsentwicklung im ÖV auch deshalb, da überdies eine technologiebezogene Gesellschaftsentwicklung unter dem Schlagwort Digitalisierung kaum vorhersagbar, aber dennoch nach wie vor im Zunehmen begriffen erscheint.

Verkehrsrechtliche Grundlagen

Verkehrsrechtlich relevante Normen im Bereich des ÖPNV finden sich sowohl in gemeinschaftsrechtlichen als auch in nationalstaatlichen Bestimmungen. Diese relevanten Normen sind dabei einem stetigen Änderungsprozess unterworfen und bilden daher regelmäßig eine Momentaufnahme.²²

Auf europäischer Ebene wird dem Thema Verkehr eine hohe Bedeutung für die europäische Integration und die Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit, der Personenfreizügigkeit, des freien Warenverkehrs sowie seiner Bedeutung für die Wirtschaft zuerkannt.²³

Im Hinblick auf gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen kann grundlegend erwähnt werden, dass die Mitgliedsstaaten in den Gründungsverträgen der Europäischen Union (im Folgenden kurz: EU) die Organe eben dieser EU dazu ermächtigten, eigenständige Rechtsakte in bestimmten Grenzen für Einzelprobleme zu erlassen.²⁴ Es sind im Zusammenhang mit den gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen zum ÖPNV vor allem Verordnungen mit ihrer nach dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden kurz: AEUV) in sämtlichen Mitgliedstaaten unmittelbaren und in allen Teilen verbindlichen Geltung relevant.²⁵ Nach

22 Vgl. Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer (2007), S. 263.

23 Vgl. Verkehr – Sicherer, nachhaltiger und vernetzter Verkehr, https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/transport_de, letzter Zugriff am 12.06.2024.

24 Vgl. T. Zerres/M. Zerres, Europäisches Wirtschaftsrecht, Eine Darstellung des Rechts der Europäischen Union unter besonderer Berücksichtigung der Grundfreiheiten als Rahmenbedingung eines marktorientierten Managements deutscher Unternehmen (2015), S. 75.

25 Art. 288 AEUV.

der Verordnung (EG) Nr.1370/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2007²⁶ (im Folgenden kurz: PSO-VO) soll festgelegt werden, wie Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs zahlreicher, sicherer, höherwertig und preisgünstiger, als dies durch das freie Spiel des Marktes der Fall wäre, unter Einhaltung von Gemeinschaftsrecht durch die zuständigen Behörden ermöglicht werden kann.²⁷ Dabei erstreckt sich der Anwendungsbereich dieser Verordnung sowohl auf den innerstaatlichen als auch den grenzüberschreitenden Personenverkehr sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße.²⁸ Für die VO (EG) Nr. 1370/2007 wird wie erwähnt die Kurzform PSO-VO verwendet. Der englische Ausdruck Public Service Obligations (gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen) wird hier üblicherweise auch im deutschsprachigen Raum als Kurzform herangezogen.²⁹

Unter Beachtung der eben genannten Verordnung legt das ÖPNRV-G 1999 die organisatorischen und finanziellen Grundlagen hinsichtlich des Betriebes des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in Österreich fest.³⁰ Eine weitergehend ebenfalls wichtige und später genauer analysierte zu untersuchende nationalrechtliche Rechtsgrundlage ist das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 (im Folgenden kurz: GelverkG).³¹

Rechtliche Einordnung des Begriffs ÖPNV

Nach der PSO-VO wird der öffentliche Personenverkehr (im Folgenden kurz: ÖPV) in Art. 2 lit. a als ein solcher bezeichnet, der Personenbeförderungsleistungen umfasst, die für die Allgemeinheit diskriminierungsfrei und fortlaufend unter dem Aspekt eines allgemeinen wirtschaftlichen Interesses erbracht werden.³² An diesen allgemein gehaltenen Begriff des ÖPV wird auf der Ebene des ÖPNV angeknüpft. Dazu erfolgt zunächst eine

26 VERORDNUNG (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, ABl. L 315/L.

27 Art. 1 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007.

28 Art. 1 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007.

29 Vgl. *Lachmayer/Derosier*, Rechtsqualität der Auslegungsleitlinien der Kommission zur PSO-Verordnung, Rechtswissenschaftliches Fachgutachten, S. 5.

30 § 1 ÖPNRV-G 1999.

31 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 (GelverkG), BGBl. I Nr. 18/2022.

32 Art. 2 lit. a VO (EG) Nr. 1370/2007.

Betrachtung der gesetzlichen Definitionen des ÖPNRV-G 1999. Unter Personennahverkehr werden hier nach § 2 Abs. 1 Verkehrsdienste verstanden, die den Verkehrsbedarf innerhalb eines Stadtgebietes (Stadtverkehre) oder zwischen einem Stadtgebiet und seinem Umland (Vorortverkehre) befriedigen.³³ Die Bezeichnung Stadtgebiet umfasst hier auch den Begriff des Gemeindegebietes.³⁴ Mit dieser Formulierung des Personenverkehrs wurde der Definition nach Art. 1 Abs. 2 der VO 1893/91³⁵ entsprochen, wobei hier noch die Rede von einem Betrieb von Verkehrsdiensten in einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum bzw. zwischen einem Stadtgebiet und einem Ballungsraum die Rede war.³⁶ In § 2 Abs. 2 ÖPNRV-G 1999 werden weitergehend unter Personenregionalverkehr (Verkehr im ländlichen Raum) Verkehrsdienste verstanden, die nicht den Bestimmungen des vorherigen Abs. 1 zum Personennahverkehr entsprechen und die den Verkehrsbedarf einer Region bzw. des ländlichen Raumes befriedigen.³⁷ Auch bei dieser Definition wurde der Begriffsbestimmung der VO 1893/91³⁸ entsprochen.³⁹ Als Region wird mit Ausnahme der Bundeshauptstadt Wien dabei ein Bundesland verstanden. Hier wird mit Blick auf die Zuordnung zum Begriff des Regionalverkehrs auf den Zweck der Inanspruchnahme des Verkehrsmittels Bezug genommen. Nämlich dann, wenn Berufs-, Einkaufs-, Schüler- und Lehrlingsverkehr oder Ähnliches im Vordergrund stehen.⁴⁰

Zur insgesamt Einordnung und Herangehensweise an die Definition des Begriffes ÖPNV in räumlicher Hinsicht soll nun kurz die der Bundesrepublik Deutschland vergleichsweise beleuchtet werden. Im Personenbeförderungsgesetz wird hier unter § 8 Abs. 1 die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr verstanden, die überwiegend dazu bestimmt sind, im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr die Verkehrsnachfrage zu befriedigen. Dabei erwähnt der § 8 Abs. 1, dass dies im Zweifel der Fall ist, wenn die Mehr-

33 § 2 Abs. 1 ÖPNRV-G 1999.

34 Vgl. Grubmann/Punz/Vladar, Personenbeförderungsrecht – Straße (2014), S. 214.

35 VERORDNUNG (EWG) Nr. 1893/91 DES RATES vom 20. Juni 1991 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, ABl. Nr. L 169/1.

36 Art. 1 Abs. 2 VO (EWG) Nr. 1893/91.

37 § 2 Abs. 2 ÖPNRV-G 1999.

38 Art. 1 Abs. 2 VO (EWG) Nr. 1893/91.

39 Vgl. Grubmann/Punz/Vladar (2014), S. 214.

40 Vgl. Grubmann/Punz/Vladar (2014), S. 214.

zahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels eine Reiseweite von 50 Kilometern oder eine Stunde Reisezeit, jeweils gesamt angenommen, nicht übersteigt.⁴¹ Weitergehend normiert der § 8 Abs. 2 PBefG, dass unter ÖPNV auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, die die in § 8 Abs. 1 PBefG genannten Verkehrsarten ersetzen, ergänzen oder verdichten, verstanden wird.⁴² Zur inhaltlichen Ebene des Abs. 2 noch später.

In der Handhabung der räumlichen Begrifflichkeiten ist auch die schweizerische Rechtsgrundlage für die Personenbeförderung interessant, die hier gemäß Art. 3 PBG der regelmäßigen und gewerbsmäßigen Personenbeförderung eine Erschließungsfunktion zurechnet, und zwar dann, wenn ein ganzjährig bewohnter Ort erschlossen wird.⁴³ Wann eine Siedlung dabei als Ortschaft gilt, bestimmt dabei der Bundesrat, der hier auch eine minimale Einwohnerzahl festlegt.⁴⁴

Zusammenfassend sieht man, dass im DACH-Raum unterschiedlich mit räumlich abgrenzenden Begriffen umgegangen wird. Es scheint bei der rechtlichen Definition und Einordnung des Begriffs des ÖPNV hier die Tatsache interessant, dass auf österreichischer Seite zwar in Anlehnung an Begriffsbestimmungen aus dem gemeinschaftlichen Recht räumliche Ausdrücke wie Stadtgebiet oder Region verwendet und unter praktischen Aspekten wohl auch sinngemäß aufgefasst werden können, eine klare Abgrenzung, wie im Fall der deutschen Herangehensweise hinsichtlich einer vorbestimmten Gesamtreiseweite bzw. Gesamtreisezeit, bleibt trotzdem aus. Eventuell liegt der österreichischen Intention der Begriffsformulierung auch eine Berücksichtigung heterogener geographischer Grundgegebenheiten im Alpenraum zugrunde.

Rechtliche Einordnung des Begriffs Gelegenheitsverkehr

Während im ÖPNV die vorherrschende Bedienungsform der Linienverkehr ist, ist von diesem Begriff der des Gelegenheitsverkehrs abzugrenzen.⁴⁵

41 § 8 Abs. 1 PBefG.

42 § 8 Abs. 2 PBefG.

43 Art. 3 Abs. 1 Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG) vom 20. März 2009 (Stand am 1. September 2023).

44 Art. 3 Abs. 2 PBG.

45 Vgl. *Dorsch*, Öffentlicher Personennahverkehr, Grundlagen und 25 Fallstudien mit Lösungen (2019), S. 29.

Nach der VO (EG) Nr. 1073/2009⁴⁶ wird unter Art. 2 Z 4 als Gelegenheitsverkehr ein Verkehrsdienst verstanden, für den nicht die Begriffsbestimmung des Linienverkehrs und seine Sonderformen zutrifft und dessen Hauptmerkmal die Beförderung von Fahrgastgruppen ist, die vorab gebildet werden, und die auf der Initiative eines Auftraggebers oder VUs selbst beruht.⁴⁷

Das GelverkG⁴⁸ definiert in § 1 seinen Geltungsbereich. Danach fällt unter den § 1 Z 1 die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen⁴⁹ sowie unter den § 1 Z 2 die Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern bei der gewerbsmäßigen Beförderung von Omnibussen.⁵⁰ Das GelverkG nimmt hier auf die umzusetzende RL 2002/15 EG Rücksicht und umfasst daher auch Arbeitszeiten von selbstständigen Kraftfahren im Zusammenhang mit der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen mit Omnibussen.⁵¹

Zum Begriff der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen muss an dieser Stelle deutlich gemacht werden, dass das GelverkG nicht für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen im Kraftfahrlinienverkehr im Anwendungsbereich des Kraftfahrliniengesetzes⁵² (im Folgenden kurz: KfLG) gilt.⁵³ Wo dies notwendig erscheint, wird zu einem späteren Zeitpunkt genauer auf einzelne Gelegenheitsverkehrsformen eingegangen.

Während das nationale österreichische Recht eine Unterscheidung in das KfLG für den Kraftfahrlinienverkehr einerseits und in das GelverkG für den Gelegenheitsverkehr andererseits kennt, wird der Gelegenheitsverkehr in Deutschland direkt im PBefG implementiert. Hier findet sich in § 46 Abs. 1 die Begriffsbestimmung, wonach unter Gelegenheitsverkehr die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter den Linienverkehr fallen, verstanden wird, mit Verweis auf die vorangegangenen Paragraphen

46 VERORDNUNG (EG) Nr. 1073/2009 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Neufassung), ABl. L 300/88.

47 Art. 2 Z 4 VO (EG) Nr. 1073/2009.

48 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 (GelverkG), BGBl. I Nr. 18/2022.

49 § 1 Z 1 GelverkG.

50 § 1 Z 2 GelverkG.

51 Vgl. Grubmann/Punz/Vladar (2014), S. 136.

52 Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz – KfLG), BGBl. I Nr. 203/1999 idF I Nr. 203/2023.

53 Vgl. Grubmann/Punz/Vladar (2014), S. 136.

42, 42a, 43 und 44.⁵⁴ Der Begriff des Gelegenheitsverkehrs unterliegt hier also einer Negativdefinition.

Bei der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen handelt es sich rechtlich um ein konzessioniertes Gewerbe. Eine listenmäßige Aufnahme in die Gewerbeordnung 1994⁵⁵ erfolgte nicht, vielmehr erfolgen die Regelungen hierzu über die Spezialgesetze des GelverkG und des Güterbeförderungsgesetz 1995⁵⁶ (im Folgenden kurz: GütbefG),⁵⁷ das eine Konzessionspflicht für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen nur aufgrund einer Konzession, vorbehaltlich gesonderter Bestimmungen (§4 GütbefG)⁵⁸ bestimmt.⁵⁹

Für die Voraussetzungen zur Konzessionserteilung sieht der § 5 Abs. 8 GelverkG 1996 eine Verordnungsermächtigung des Bundesministers bzw. der Bundesministerin vor, die zur Erlassung der Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr – BZP-VO⁶⁰, führte.⁶¹

Das GelverkG normiert eine grundsätzliche Konzessionspflicht in § 2 und stellt zudem auf Kraftfahrzeuge im Umfang des § 1 Abs. 1 ab.⁶² Das Gelegenheitsverkehrsgesetz kennt dabei verschiedene konzessionspflichtige Arten des gewerbsmäßigen Gelegenheitsverkehrs und erwähnt diese in einer nachfolgend kurz näher dargestellten taxativen Aufzählung in § 3 Abs. 1 GelverkG.⁶³

Ausflugswahngewerbe (nach § 3 Abs. 1 Z 1 GelverkG): Darunter fällt die Personenbeförderung mit Omnibussen, wobei diese zum Gebrauch für alle und unter Einzelvergebung der Sitzplätze an öffentlichen Orten bereitgehalten oder angeboten wird. Beschränkt sich ein Ausflugswahngewerbe

54 § 46 Abs. 1 PBefG.

55 Gewerbeordnung 1994 – GewO 1994, BGBl. Nr. 194/1994 (WV) idF I Nr. 56/2024.

56 Bundesgesetz über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen (Güterbeförderungsgesetz 1995 – GütbefG), BGBl. Nr. 593/1995 (WV) idF I Nr. 18/2022.

57 Vgl. Watzdorf, Berufsrecht Gewerbeordnung 1994, Stand: Mai 2022, S. 83.

58 § 4 GütbefG.

59 § 2 Abs. 1 GütbefG.

60 Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über den Zugang zum mit Kraftfahrzeugen betriebenen Personenbeförderungsgewerbe (Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr – BZP-VO), BGBl. Nr. 889/1994 idF II Nr. 459/2010.

61 Vgl. Watzdorf, Stand: Mai 2022, S. 94.

62 § 2 Abs. 1 GelverkG.

63 § 3 Abs. 1 GelverkG.

dabei auf ein Gemeindegebiet, wird von einem Stadtrundfahrtengewerbe gesprochen.⁶⁴

Mietwagengewerbe (nach § 3 Abs.1 Z 2 GelverkG): Darunter fällt die Beförderung von Personen in der Form eines geschlossenen Teilnehmerkreises mit Omnibussen, wobei es zu einer Bereitstellung des Lenkers im Rahmen eines Auftrages (Bestellungen) kommt. Hier erfolgt eine Zuordnung zum Mietwagengewerbe.⁶⁵ Hier ist es zum praktischen Verständnis wichtig zu erwähnen, dass sich der geschlossene Teilnehmerkreis nicht nur auf mehrere Personen, sondern auch auf eine einzelne Person beziehen kann, wenn dies im Rahmen des entsprechenden Auftrages individualisiert ist.⁶⁶

Personenbeförderungsgewerbe mit PKW – Taxi (nach § 3 Abs.1 Z 3 GelverkG): Darunter fällt die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, wobei diese zum Gebrauch für alle an öffentlichen Orten bereitgehalten werden bzw. durch Zuhilfenahme von Kommunikationsdiensten angefordert werden.⁶⁷ Darunter fällt zudem auch die alleinige Beförderung von Sachen, wenn diese von einer Person ohne Zuhilfenahme von technischen Hilfsmitteln getragen werden können sowie von Personen in Form eines geschlossenen Teilnehmerkreises im Rahmen eines Auftrages (Bestellungen).⁶⁸

Das Taxigewerbe dient im Allgemeinen zur Erfüllung eines spontanen Beförderungsbedürfnisses über einen Taxistand oder einen Telefonanruf, denkbar sind hier allerdings auch vorbestellte Fahrten, etwa zu einem Flughafen.⁶⁹

Gästewagengewerbe mit Bus und PKW (nach § 3 Abs.1 Z 4 GelverkG): Darunter fällt die Beförderung von Wohngästen und Bediensteten von Gastgewerbebetrieben mit Beherbergung von Gästen, Heilanstalten, von Erholungsheimen u. dgl. Die Beförderung darf dabei nur mittels Kraftfahrzeugen dieser Unternehmen vom eigenen Betrieb zu Aufnahmestellen des öffentlichen Verkehrs und umgekehrt erfolgen. Des Weiteren dürfen seit der Novelle, BGBl. I Nr. 112/1996 auch nicht in Beherbergung genommene Gäste von Gastgewerbebetrieben⁷⁰ mit den unternehmenseigenen

64 Vgl. Watzdorf, Stand: Mai 2022, S. 92.

65 Vgl. Watzdorf, Stand: Mai 2022, S. 92.

66 Vgl. Grubmann/Punz/Vladar (2014), S. 143.

67 Vgl. Watzdorf, Stand: Mai 2022, S. 92.

68 § 3 Abs.1 Z 3 GelverkG.

69 Vgl. Grubmann/Punz/Vladar (2014), S. 141.

70 § 111 GewO 1994.

Kraftfahrzeugen vom Betrieb zur Aufnahmestelle des öffentlichen Verkehrs bzw. in die umgekehrte Richtung befördert werden. Besonders hervorgehoben werden kann die Tatsache, dass hier weder die nach § 5 Abs.1 Z 2 GelverkG⁷¹ geforderte Leistungsfähigkeit noch der nach § 5 Abs.1 Z 3 GelverkG⁷² geforderte Befähigungsnachweis vorliegen muss.⁷³

Nicht relevant für eine regelmäßige, selbstständig ausgeübte Beförderung von Personen in die Nähe von Gastgewerbebetrieben ist die Entgeltlichkeit. Somit wird hier auch die unentgeltliche Personenbeförderung als gewerbsmäßig qualifiziert, sofern diese auf eine Belebung des Geschäftsbetriebes bzw. eine Steigerung des Gewinnes des Gastgewerbebetriebes abzielt, an dem der Beförderer als Gesellschafter beteiligt ist und dieser sich somit einen wirtschaftlichen Vorteil erhofft.⁷⁴

Rechtliche Einordnung des Begriffs Mikro-ÖV

Für den Begriff des Mikro-ÖV existiert in Österreich keine Legaldefinition. In der Praxis handelt es sich bei einem Mikro-ÖV-System um ein kleinräumiges (lokal und kleinstregional)⁷⁵ Verkehrsangebot, das eine Verkehrsnachfrage in einer Gemeinde oder Kleinregion (gemeindeübergreifend) bedarfsorientiert und flexibel abdeckt.⁷⁶

Eine strikte Abgrenzung eines Gebietes für den Begriff des Mikro-ÖVs nach Parametern wie Einwohnern oder Fläche ist aufgrund der Vielfalt der verschiedenen Bedürfnisse der einzelnen in Frage kommenden Regionen nicht möglich. Vielmehr zeigt sich, dass eine Region in der Realität umgekehrt zu einer Mikro-ÖV-Region aufgrund eines dort etablierten Mikro-ÖV-Systems wird.

Das Fehlen einer Legaldefinition zum Begriff des Mikro-ÖVs bzw. einer räumlichen, wenn auch vielleicht wagen Abstraktion einer Mikro-ÖV-Region, lässt dem Gesetzgeber für die Zukunft Raum zur Gesamtgestaltung

71 § 5 Abs.1 Z 2 GelverkG – Begriff der finanziellen Leistungsfähigkeit.

72 § 5 Abs.1 Z 3 GelverkG – Begriff der fachlichen Eignung (Befähigungsnachweis).

73 Vgl. Watzdorf, Stand: Mai 2022, S. 93.

74 Vgl. Grubmann/Punz/Vladar (2014), S. 143.

75 Vgl. Leitfaden Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum – 1. Ausschreibung, Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds der österreichischen Bundesregierung, 2. Auflage Dezember 2011, S. 4.

76 Vgl. BMK, Definition und Funktionen, https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternativ_verkehrskonzepte/mikrooev/definition.html, letzter Zugriff am 12.06.2024.

von kleinräumigen ÖV-Angeboten, sollte von diesem jedoch alsbald angegangen werden.

Verkehrsplanerische Grundlagen

Um das theoretische Spektrum der Verkehrsplanung und später noch im Konkreten die Diskussion und Etablierung von Mikro-ÖV-Systemen besser einordnen zu können, wird im Folgenden auf ausgewählte, bedeutende Aspekte in der Verkehrsplanung eingegangen.

Die jüngere Geschichte war im Verkehrswesen von einer Flut terminologischer Vielfalt geprägt, die zu einer Begriffsverwirrung geführt hat. Eine klare und präzise definitorische Herangehensweise steht hier zeitgeistlichen Begriffsschöpfungen gegenüber. Allein schon deshalb und um eine verständliche Argumentation zu fördern, ist eine strikte Definition von Begriffen und eine Abgrenzung dieser untereinander unerlässlich.⁷⁷

In der Verkehrssystemplanung (im Folgenden kurz: VSP) wird zunächst davon ausgegangen, dass Verkehrsprobleme auch Raumplanungsprobleme sind. Sie haben historische Ursachen, deren Lösung sich schwierig gestaltet. Lösungsansätze im Verkehrsbereich können dabei sowohl technischer, baulicher oder betrieblicher Natur sein (hard policies) oder informatorische, organisatorisch, normativ (soft policies). Der Etablierung der VSP als Fachdisziplin trägt den vielseitigen Problemen in der verkehrs- und raumplanerischen Dimension Rechnung. Die VSP will dabei sowohl verkehrsträger- als auch verkehrsmittelübergreifend sein, angebotsseitige Verkehrssystemkomponenten, wie Infrastruktur oder Logistik, ebenso berücksichtigen wie ökonomische. Letzteres bezieht sich auf den Aufbau einer kostendeckenden Preisgestaltung für die Inanspruchnahme von Verkehrsdienstleistungen. Zuletzt soll zu diesem Punkt die problemadäquate Maßstäblichkeit der VSP erwähnt sein, die sich auf die räumliche Ebene in der VSP (kommunal, regional, national, international, kontinental, global) bezieht.⁷⁸

Zentraler Ausgangspunkt in der VSP ist der Mensch, dem dabei verschiedene Bedeutungen zukommen können. Er kann als Passagier ein zu beförderndes Objekt sein, als fahrzeugführende Person ein beförderndes Objekt,

77 Vgl. Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer (2007), S. 1.

78 Vgl. Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer (2004/2010), S. 1.

als verkehrsplanende Person ein planendes Subjekt oder als anwohnende Person ein belastetes Subjekt.⁷⁹

Historisch betrachtet ist der Drang des Menschen nach einer möglichst schnellen Überwindung von Distanzen⁸⁰ ein wichtiger Aspekt in der Entwicklung des Verkehrswesens. Aufbauend auf dieser Erkenntnis ergeben sich bestimmte Anforderungen an Verkehrssysteme. Diese müssen einerseits eine quantitative Leistungsfähigkeit, qualitative Anforderungen wie z.B. Komfort, eine Überwindbarkeit von geographischen und topographischen Gegebenheiten und Hindernissen sowie ökonomische Aspekte ebenso wie vermehrt Umweltaspekte und Sicherheit berücksichtigen.⁸¹

Verkehrsplanung vor dem Hintergrund von Mobilitätsbedürfnissen bedeutet auch zu erkennen, dass diese im Tages- und Lebensablauf aller Menschen integriert sind. Die Gestaltung und Entwicklung von Mobilität erfolgt mit Blick auf Wirtschaft und Gesellschaft unter dem Einfluss von Faktoren wie Kosteneffizienz, Zeiteffizienz, Umweltgerechtigkeit, Nachhaltigkeit und konkurrierenden Ansprüchen, welche die Nutzung des geographischen Raums betreffen.⁸²

Zukünftig werden die zuletzt genannten Aspekte vermehrt an Wichtigkeit gewinnen. Leistungsfähigkeit, insbesondere durch neue technische Innovationen, die Steigerung von Sicherheit und Dienstleistungsperformance sowie Umweltschutz im Kontext von Prioritäten im Zusammenhang mit Verkehren sind drei wesentliche Ziele innovativer Technologien im Verkehrswesen. Bei den Prioritäten im Zusammenhang mit Verkehren sollen hier auch solche wie etwa die Möglichkeit der Wiederbelebung von Innenstädten oder Energiefragen genannt werden.⁸³

Mobilität vs. Verkehr – eine Gegenüberstellung

Der Mensch hat Bedürfnisse, die er oft an einem bestimmten Ort nicht befriedigen kann und die somit eine Ortsveränderung notwendig machen.

79 Vgl. Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer (2004/2010), S. 2.

80 Vgl. Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer (2007), S. 29, zitiert nach Hennig, Verkehrsgeschwindigkeiten in ihrer Entwicklung bis zur Gegenwart. Wirtschaftliche-Soziale Weltfragen, Heft 5, Stuttgart 1936, S. 8f.

81 Vgl. Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer (2007), S. 29.

82 Vgl. WKO, wkoanalyse, Mobilität – Ein Grundbedürfnis für Wirtschaft und Gesellschaft, 08.05.2018.

83 Vgl. Ceder, Public Transit Planning and Operation, Modeling, Practise and Behaviour, Second Edition (2016), S. 670.

Zum einem geht es um grundlegende Erfordernisse, wie die Ortsveränderung zum Arbeitsplatz oder die Beschaffung von Produkten des täglichen Bedarfs. Zum anderen haben Menschen latent vorhandene Wünsche, wie Freizeitaktivitäten, die außerhalb des Lebensmittelpunktes im Sinne des eigenen Zuhauses ebenfalls wiederum Ortsveränderungen notwendig machen und die ihn in Summe mobil erscheinen lassen. Die Ortsveränderungen sind es damit, durch die Verkehr entsteht.⁸⁴

Dagegen definiert Mobilität nicht dies harte Tatsache der Raumüberwindung bzw. der Ortsveränderung, sondern beinhaltet ebenso die Nutzung und das Erleben des persönlichen Lebensraumes ohne dass dazu zwingend eine tatsächlich stattfindende Raumüberwindung bzw. Ortsveränderung notwendig ist. Mobilität inkludiert hier somit die Überwindung von geistigen, sozialen Grenzen und das Auffinden von neuen Lebensräumen. Damit ist Mobilität mehr als nur Bewegung.⁸⁵

Auf den Personenverkehr⁸⁶ konkretisiert bedeutet dies, dass Verkehr im allgemeinen Sprachgebrauch eine reale, manifeste Ortsveränderung von Personen bedeutet, während Mobilität an dieser Stelle eine Potenzial repräsentierende, abstrakte und latente Ortsveränderung von Personen meint. Verkehrsplanerisch ist der Begriff des Verkehrs gebiets- bzw. infrastrukturbezogen zu verstehen, Mobilität wiederum personenbezogen, also auf eine Person als Individuum.⁸⁷

Ein anderer, historischer Ansatz zur Begriffsklärung betrifft die bis Anfang der 1970er Jahre ausschließlichen Nachfragerhebungen⁸⁸ als Verkehrserhebungen. Während das Verkehrsgeschehen zuerst an Ort und Stelle erhoben wurde, erfolgten ab Mitte der 1970er Jahre Erhebungen zum persönlichen Mobilitätsverhalten der Menschen, durch Fragebögen, persönlich oder telefonisch, wobei es hauptsächlich um harte Fakten, wie Anzahl und Länge von zurückgelegten Strecken, Dauer und Zweck der Ortsveränderung, bzw. Verkehrsmittelwahl, ging.⁸⁹ Als Resultat kann im

84 Vgl. Reinhardt (2018), S. 193.

85 Vgl. Reinhardt (2018), S. 193.

86 Eigene Anmerkung: Hier kann auch der ÖV bzw. ÖPNV synonym gedacht werden.

87 Vgl. Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer (2004/2010), S. 14, Tabelle 2 -3, Unterscheidung zwischen Mobilität und Verkehr, nach Quelle: Cerwenka, Peter: Mobilität und Verkehr: Duett oder Duell von Begriffen? In: Der Nahverkehr, 17 (1999), Nr. 5, S. 37.

88 Eigene Anmerkung: Diese historische Entwicklung bezieht sich auf die Bundesrepublik Deutschland, für die Begrifflichkeiten an sich ergeben sich durch diesen Umstand keine Änderungen.

89 Vgl. Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer (2007), S. 2 – 3.

Sinne von Nachfragegrößen unter Verkehr eine gebiets- bzw. verkehrsinfrastrukturbezogene Nachfragegröße und unter Mobilität eine personenbezogene Nachfragegröße subsummiert werden.⁹⁰

Das menschliche Bedürfnis nach einer räumlichen Veränderung der Position der eigenen Person oder der von Gütern kann sowohl persönlicher als auch wirtschaftlicher Natur sein. Mobilitätsbedürfnisse unterliegen dabei im Ganzen betrachtet auch über lange Sicht nur unbeträchtlichen Änderungen, wogegen sich das Verkehrsverhalten zur Stillung von Mobilitätsbedürfnissen durch den technischen Fortschritt und der individuellen Möglichkeit zur Nutzung von Verkehrsmitteln sehr wohl ändert. Im digitalen Bereich hat Mobilität zudem das Potenzial, durch IT-Lösungen wie Home-Office oder dem E-Commerce, physische Mobilität zumindest teilweise zu ersetzen.⁹¹

Das persönliche Mobilitätsverhalten hängt sowohl mit wirtschaftlichen wie auch sozialen Gegebenheiten zusammen, räumlichen Verhältnissen ebenso wie dem vorhandenen Verkehrs- und Leistungsangebot. Unter die sozialen Gegebenheiten fallen Merkmale wie das Alter, das Einkommen oder persönliche Prioritäten.⁹²

Verkehr und Mobilität sind somit zwei essenzielle, aber wichtig zu unterscheidende Begriffe, um Prozesse und Zusammenhänge von Themen unter dem Überbegriff ÖPNV zu verstehen.

Qualität im ÖPNV

Qualität bedeutet die Übereinstimmung von Anspruch und Leistung. Die Ansprüche gehen dabei von Händlern, Herstellern, Konsumenten, Kunden und Produzenten aus.⁹³

Im ÖPNV können Qualitäten anhand der Bedienungs- und Beförderungsqualität bestimmt werden. Bedienungsqualität bezieht sich dabei auf die räumliche und zeitliche Bedienung, wobei räumliche Beförderungsangebote und damit einhergehend Faktoren wie die Anbindung und die Er-

90 Vgl. Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer (2007), S. 3.

91 Vgl. WKO, wkoanalyse, Mobilität – Ein Grundbedürfnis für Wirtschaft und Gesellschaft, 08.05.2018.

92 Vgl. WKO, wkoanalyse, Mobilität – Ein Grundbedürfnis für Wirtschaft und Gesellschaft, 08.05.2018.

93 Vgl. Qualität, <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/qualitaet-45908>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

reichbarkeit von Regionen maßgeblich sind. Für die zeitliche Komponente sind hingegen etwa Betriebszeiten und Intervalle, also Betriebshäufigkeiten sowie das Angebot an Reiseplätzen oder eine adäquate Differenzierung von Angeboten insgesamt relevant.⁹⁴ Beförderungsqualität bezieht sich im Vergleich dazu auf Gebrauchswertmerkmale, wie den Zustand und die Ausstattung von Fahrzeugen und Haltestellen. Ebenso beispielsweise auf Kommunikation und Reaktion bei Betriebsstörungen oder Barrierefreiheit.⁹⁵

Die erstgenannte Bedienungsqualität als Qualität der räumlichen und zeitlichen Bedienung lässt sich in eine Erschließungs- und eine Angebotsqualität feingliedern. Bei der Erschließungsqualität geht es um die konkreten räumlichen Parameter. Die Angebotsqualität wiederum fasst die zeitlichen Kenngrößen, Platzangebot und die marktgerechte Angebotsdiversifizierung zusammen. Die zweitgenannte Beförderungsqualität subsummiert die Gesamtheit der Gebrauchswertmerkmale von Beförderungsleistungen.⁹⁶ Insgesamt geht es hier also um einen Bedienungsstandard, der die Qualitätsmerkmale im ÖPNV-Angebot definiert.⁹⁷

Qualität ist final in der Mobilitätsbranche zweifellos für das Geschäft bedeutsam.⁹⁸ Ein konstantes Qualitätsmanagement im ÖPNV und Mikro-ÖV wird daraus schlussfolgernd für die Zukunft umso bedeutender, wenn öffentliche Verkehrsdienste eine prioritäre Position in der Verkehrswende einnehmen sollen.

Bedienformen im ÖPNV

Verkehrsbedienungen sind alle Möglichkeiten, im Wege eines Netzes an öffentlichen Verkehrsmitteln, an ein Fahrziel zu gelangen, wobei der Linienverkehr die vorherrschende Bedienform im ÖPNV darstellt.⁹⁹ Bedienformen knüpfen letztlich daran an, welche Haltestellen sie in ihrem Angebot miteinbeziehen.¹⁰⁰ Durch verstreute Siedlungsstrukturen ist es in vielen

94 Vgl. Dorsch (2019), S. 27.

95 Vgl. Dorsch (2019), S. 28.

96 Vgl. Abbildung 3–3, Qualität des ÖPNV in Dorsch (2019), S. 28.

97 Vgl. VDV, Bedienungsstandard, <https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/Bedienungssstandard>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

98 Vgl. Weber-Wernz in VDV-Akademie, Grundwissen Personenverkehr und Mobilität (2021), S. 46.

99 Vgl. Dorsch (2019), S. 29.

100 Vgl. Autengruber/Kahl, Rechtliche Umsetzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten bei der Bestellung von Mikro-ÖV (2023), S. 14.

Regionen allerdings nicht möglich, mit dem klassischen Linienverkehr ein finanzierbares Angebot zu ermöglichen, weshalb es zur Ausbildung differenzierter Bedienungsweisen kommt. Das sind solche, die die verschiedenen räumlichen Grundgegebenheiten für ihr Angebot kapazitätsmäßig berücksichtigen.¹⁰¹

Linien und damit der Linienbetrieb bzw. Linienverkehr sind regelmäßige Bedienungen von Haltestellen, deren Fahrwege einem vorgegebenen Verlauf folgen. Im Vergleich dazu meint der Gelegenheitsverkehr¹⁰² die nicht regelmäßige Bedienung¹⁰³ im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Straßenverkehr mit Bussen bzw. PKW.¹⁰⁴

Je nachdem welches räumliche Gebiet erschlossen werden soll, können unterschiedliche Linienformen identifiziert werden. Durchmesserlinien führen durch Zentren von Städten hindurch und verbinden Ziele an den Stadträndern oder darüber hinaus, Radiallinien enden in den Zentren, Ringlinien sind häufig Ergänzungslinien, Tangentiallinien berühren Zentren in Städten nicht und verbinden Ziele außerhalb davon, während Zubringerlinien aus dem Umland zu Haltestellen städtischer Verkehrsmittel führen.¹⁰⁵

Klassische Linien können mit individuellen Bedienungen im Rahmen von Richtungsbandbetrieben zusammengeführt werden. Dies ermöglicht Abweichungen vom eigentlichen Linienweg. Im daran anlehenden Sektorenbetrieb erfolgt eine Flächenverteilung von einem bestimmten Linienendpunkt aus. Flächenbetriebe wiederum ermöglichen eine Vielzahl an Zustiegspunkten, wobei die Anforderung der Fahrtenddurchführung von den Reisenden ausgeht.¹⁰⁶

Rufbusse stellen nach dem KfVG Kraftfahrlinienverkehre dar, die ohne Anmeldung nicht verkehren und dabei von bestimmten Haltestellen aus Verbindungen innerhalb eines Konzessionsgebietes herstellen.¹⁰⁷ Daneben sind dies solche, die ohne Anmeldung, aber fahrplanmäßig auf einer festen Grundstrecke fahren, von dieser jedoch bei entsprechenden Anmeldungen

101 Vgl. Reinhardt (2018), S. 600.

102 Eigene Anmerkung: Die Bezeichnung Gelegenheitsverkehr erfolgt hier in einem verkehrsplanerischen und nicht in einem rechtlichen Zusammenhang.

103 Eigene Anmerkung: Nicht regelmäßig kann hier sowohl räumlich als auch zeitlich verstanden werden.

104 Vgl. Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer (2004/2010), S. 154.

105 Vgl. Dorsch (2019), S. 29 – 30.

106 Vgl. Reinhardt (2018), S. 600 – 601.

107 § 38 Abs. 3 Z 1 lit. a KfVG.

abweichen können.¹⁰⁸ Anrufsammeltaxis wiederum befördern die Fahrgäste nach vorheriger Anmeldung innerhalb dafür festgesetzter Betriebszeiten und einem abgegrenzten Beförderungsgebiet mit hierfür entsprechend gekennzeichneten Fahrzeugen von bestimmten Abfahrtsstellen aus entgeltlich hin zu einem gewünschten Fahrziel.¹⁰⁹

Neben einer Unterscheidung von Linienformen nach den räumlichen Verhältnissen kann auch eine nach der zeitlichen Bedienung vorgenommen werden. Stammlinien meinen dabei solche, die einem festgelegten Linienweg folgen und durchgängig bedient werden. Nachtlinien¹¹⁰ bedienen einen definierten Linienweg nur in den Nachtstunden, wobei regelmäßig mehrere Linien des Tagesbetriebes zusammengefasst einen möglichst hohen räumlichen Abdeckungsgrad erwirken sollen. Sonntagslinien dienen schließlich dem Ausflugsverkehr, Einsatzlinien werden anlassbezogen etwa bei Großevents eingerichtet.¹¹¹

Die hier beschriebenen Bedienformen stellen eine Auswahl dar, die für den Inhalt dieser Arbeit als relevant und exemplarisch sinnvoll erachtet werden. In der Realität ist die Fülle an Bedienformen enorm. Sowohl der Linienverkehr als auch der Gelegenheitsverkehr bieten eine Vielzahl verschiedener Ausprägungen. Die Entwicklungen verschiedener Innovationen und Konzepte des Gelegenheitsverkehrs bzw. des Mikro-ÖV unter dem Schlagwort Bedarfsverkehre (on-demand) können dabei als nicht abgeschlossen betrachtet werden.

Verkehrsplanung im ÖPNV

In der Verkehrsplanung des ÖV und hier im Speziellen des ÖPNV gibt es eine Reihe an Begriffen, deren Verständnis für das Auffassen der Gesamtzusammenhänge der sich damit befassenden Herausforderungen und Probleme notwendig ist. Zunächst erfolgt daher eine terminologische Betrachtung solcher Verkehrsbegriffe.

Verkehrsmittel: Darunter werden alle Objekte verstanden, die direkt zum Transport von Personen benötigt werden. Die Verkehrsmittel lassen sich nach unterschiedlichen Kriterien unterteilen.¹¹² Sie sind auf den Verkehrs-

108 § 38 Abs. 3 Z 1 lit. b KfLG.

109 § 38 Abs. 3 Z 2 KfLG.

110 Eigene Anmerkung: Im Gegensatz dazu – Taglinien.

111 Vgl. Dorsch (2019), S. 30 – 31.

112 Vgl. Schulz, Verkehr und Tourismus: Ein Studienbuch in Fallbeispielen (2012), S. 2.

trägern, wie z.B. Schiene und Straße unterwegs. Zudem kann der Begriff als Sammelbezeichnung auf (Teil-)Systeme wie die Eisenbahn oder den ÖPNV angewandt werden.¹¹³ Verkehrsmittel als Betriebsmittel bzw. Ressource müssen sowohl quantitativ als auch qualitativ ausreichend vorhanden sein, um den Betrieb eines Verkehrssystems zu ermöglichen. Das schließt alle Faktoren der Instandhaltungsorganisation mit ein, die eine Aufrechterhaltung des betriebsfähigen Zustandes der Fahrzeuge beinhaltet. Natürlich ist für diese Aufrechterhaltung ein ausreichendes Vorhandensein von Personal mit entsprechenden Qualifikationen erforderlich.¹¹⁴ Im Zusammenhang mit Verkehrsmitteln in ihren verschiedenen Ausprägungsformen wird vor allem mit Blick auf die Kapazitätsplanung auch von „Gefäßen“ gesprochen. Die Vielfalt an Gefäßgrößen (z.B. Kleinbus, Minibus, Midibus, Solobus, Einzelgelenkbus, Doppelgelenkbus, Autotram u.v.m.) ermöglicht eine bedarfsorientierte Zurverfügungstellung eines Beförderungsangebotes.¹¹⁵

Verkehrssysteme: Darunter werden alle in einem bestimmten geografischen Raum bestehenden Verkehrswege und Verkehrsmittel als Gesamtheit, die meist durch Knotenpunkte miteinander verbunden sind, verstanden.¹¹⁶ In der Praxis geht es des Weiteren um die integrierten Zusammenwirkungen von technischen, betrieblichen und organisatorischen Komponenten im Ganzen. Einem Verkehrssystem sind somit ein Hardware-Bereich (Fahrwege, Fahrzeuge, Stationen, Steuer- und Regeleinrichtungen) sowie ein Software-Bereich (Betriebsabläufe, Fahrpläne, Dienstpläne, Fahrgastinformationen, Werbeprogramme) zuzuordnen.¹¹⁷ Unter Verkehrssysteme fallen im Zusammenhang mit dem ÖPNV sowohl konventionelle Verkehrssysteme (Omnibusse, Straßenbahnen, Stadtbahnen, U-Bahnen, Schnellbahnen) als auch neuartige Verkehrssysteme (bedarfsgesteuerte Bussysteme¹¹⁸, Kabinenbahnsysteme¹¹⁹).¹²⁰ Als interessant scheint hier der Begriff des (Verkehrs-)Netzes aus Art. 11 der RL 2014/25/EU, wonach im Verkehrsbereich

113 Vgl. VDV, Verkehrsmittel, <https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/Verkehrsmittel>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

114 Vgl. Schnieder (2018), S. 4.

115 Vgl. Schnieder (2018), S. 61 – 62.

116 Vgl. Linden, Dr. Gablers Verkehrs-Lexikon (1966), S. 1645.

117 Vgl. Pampel in Groche/Thiemer, Handbuch für den öffentlichen Personen- Nahverkehr, ÖPNV (1980), S. 760.

118 Eigene Anmerkung: Historische Vorwegnahme heutiger Bedarfsverkehre, wenn- gleich der Begriff neuartig auch heute noch eine gewisse Geltung hat.

119 Eigene Anmerkung: Hier geht es um exotisch wirkende Konzepte wie das der Magnetschwebbahn (M-Bahn).

120 Vgl. Pampel in Groche/Thiemer (1980), S. 760 – 761.

ein Netz als dann vorhanden gilt, wenn die Verkehrsleistungen nach den von den zuständigen Behörden der Mitgliedsstaaten festgelegten Bedingungen erbracht werden, wobei hierzu die Festlegung von Strecken, Transportkapazitäten und Fahrpläne zählen. In den Netzbegriff des Art. 11 der RL 2014/25/EU fällt dabei die Versorgung der Allgemeinheit mit Verkehrsleistungen, die mit Eisenbahnen, automatischen Systemen, Straßenbahnen, Trolleybussen, Bussen bzw. Seilbahnen erbracht werden.¹²¹

Verkehrsträger: Darunter werden alle Verkehrsmittel als Gesamtheit verstanden, die eine und dieselbe Art der Verkehrsinfrastruktur nutzen. Ebenso fallen unter den Begriff des Verkehrsträgers alle Unternehmen und Institutionen, die öffentliche Verkehrsdienstleistungen anbieten.¹²² Des Weiteren werden die Verkehrssysteme ÖPNV bzw. MIV gelegentlich als Verkehrsträger bezeichnet.¹²³

Verkehrswege: Darunter werden alle natürlichen grundlegenden Bedingungen, nämlich Land, Luft und Wasser, verstanden, die für die substantziellen Eigenschaften der Verkehrsträger entscheidend sind. Die Landverkehrswege können im Wesentlichen in Schienen- und Straßenwege unterteilt werden. Die Luftverkehrswege werden nicht weiter unterteilt. Die Wasserwege können in natürliche und künstliche Wasserwege unterteilt werden.¹²⁴

In Österreich geht die Geschichte sogenannter intelligenter Verkehrssysteme (IVS) auf einen Digitalisierungsprozess und mobilitätsrelevante Entwicklungen von etwa 25 Jahren zurück. Dies betrifft fahrzeugseitige Komponenten (Antriebs-, Steuer-, Informationssysteme) gleichermaßen wie infrastrukturseitig das Verkehrsmanagement oder auch Reiseinformationssysteme. Nutzerinnen und Nutzer profitieren hier letztlich von verbesserten Informations- und Kommunikationstechnologien im Rahmen digitaler Dienste.¹²⁵

Verkehrsplanung erfolgt in der Praxis auch im Zusammenwirken von Vertretern der Verkehrsverbände, Gemeinden, Handel und Tourismus. Es gilt dabei neben den anzufahrenden Gebieten die zeitlich versetzten

121 Art. 11 RL 2014/25/EU.

122 Vgl. Schulz, (2012), S. 1.

123 Vgl. VDV, Verkehrsträger, <https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/Verkehrstr%C3%A4ger>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

124 Vgl. Schulz (2012), S. 3.

125 Vgl. BMK, Intelligente Verkehrssysteme (IVS), https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/telematik_ivs.html, letzter Zugriff am 12.06.2024.

Verkehrsaufkommen aufgrund von Schulen, Kindergärten und Pendler in die Planung miteinzubeziehen. Sind alle entsprechenden Parameter berücksichtigt, kann mithilfe einer EDV-gestützten Berechnung eine neue Linienführung entworfen und ein Fahrplan berechnet werden.¹²⁶

Verkehrsplanung im Mikro-ÖV

Mikroverkehre als Teile des öffentlichen Verkehrs (im Folgenden kurz: Mikro-ÖV) können einerseits vor allem in Gebieten, die nicht durch einen Linienverkehr abgedeckt sind, eine Mobilitätslücke schließen, andererseits ebenso eine Ergänzung zu einem bestehenden Angebot darstellen. Dabei ist die Planung von Mikro-ÖV-Angeboten durchaus eine Herausforderung. Es gilt hier ein grundsätzliches Fahrgastpotenzial zu identifizieren ebenso wie eine Analyse der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur durchzuführen, um im Ergebnis ein konkretes Angebot hinsichtlich Betriebszeiten und der räumlichen Ausgestaltung zu entwickeln. Dazu können konsequenterweise Tür- zu Tür-Transporte ebenso gehören wie fixe Abfahrts- und Ankunftszeiten an Haltestellen oder entsprechende Mischformen davon.¹²⁷

Es kann festgestellt werden, dass flexible Mobilitätsangebote das bekannte Angebot von Bus und Bahn zunehmend an der Schnittstelle zwischen privatem und öffentlichem Verkehr ergänzen.¹²⁸ Dabei kann eine Bündelung von Mobilitätsangeboten herkömmliche Haltestellen örtlich hin zu Mobilitätsdrehscheiben aufwerten.¹²⁹

Vor allem im ländlichen Raum wird es in Zukunft darauf ankommen, eine differenzierte Bedienung zu etablieren. Hier geht es darum, verschiedene Mobilitätsangebote bestmöglich aufeinander abzustimmen. Ein übergeordnetes Hauptnetz mit Bahnen und Bussen im Taktverkehr stellt die Basis dar, die um einen lokalen Linienverkehr, der von den Haltepunkten des

126 Vgl. *Strobl* in *Tiroler Tageszeitung*, Beilage Magazin, Wann kommt der nächste Bus?, 31.03.2024.

127 Vgl. VCÖ, Mikro-ÖV kann Mobilität in Gemeinden deutlich verbessern, VCÖ-Factsheet, S. 1.

128 Vgl. VCÖ, Bessere Mobilität für die Regionen, VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 2/2023, S. 15, zitiert nach *Ernsting/Röhrleef*: ÖPNV – Bahn und Bus elektrisch und multimodal vernetzt. In: *Sahling* (Hrsg.): Klimaschutz und Energiewende in Deutschland. Herausforderungen – Lösungsbeiträge – Zukunftsperspektiven. Berlin: Springer Spektrum, 2022.

129 Vgl. VCÖ, Bessere Mobilität für die Regionen, VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 2/2023, S. 12, siehe auch vorheriges Zitat.

Hauptnetzes aus die Regionen erschließt, erweitert wird. Daneben werden flexible Bedienformen wie Rufbusse mit alternativen Mobilitätsangeboten wie Car-, Bike- oder Ridesharing zusammengeführt und optimieren damit das Angebot auf dem Land, womit die dort lebenden Menschen weniger auf das Auto angewiesen sind.¹³⁰

Bezugnehmend auf die Mobilitätswende können gerade Gemeinden und Bundesländer regionale Mobilitätskonzepte umsetzen, die zum einen die Erreichbarkeit von Zielen im Alltag durch eine Kombination von öffentlichem Verkehr und z.B. Carsharing ermöglichen und zum anderen entsprechend flächendeckende und flexible Mikro-ÖV-Systeme als Ergänzung zum Grundangebot des Linienverkehrs etablieren.¹³¹ Die Debatte der Mobilitätswende darf dabei nicht mit dem ÖPNV-Ausbau im Allgemeinen gleichgesetzt werden, denn hier geht es auch um Fragen der Stadtraumveränderung oder der Veränderung von gewohntem Verhalten und Privilegien.¹³²

Gegenwärtig sind in Österreich 277 Mikro-ÖV-Systeme (Bedarfsverkehre) in 765 Gemeinden mit verschiedenen Bedienungsformen auszumachen.¹³³

Verkehrsplanung im Gelegenheitsverkehr

Ein Fahrplanangebot mit bedarfsgesteuerten Bedienungsformen bietet sich gerade in Gebieten an, in denen eine ganztätig geringe Nachfrage zu verzeichnen ist, wodurch eine gezielte Anpassung an die Nachfragesituation möglich ist.¹³⁴

Im Jahr 2019 betrug der Anteil der Gemeinden in Tirol, die nicht gut mit dem ÖV erreichbar sind, 42 %. Österreichweit war nach einer Analyse des VCÖ auf der Basis von Daten von Austria Tech und ÖROK grob umrissen

130 Vgl. VDV, Mobilität im ländlichen Raum, <https://www.vdv.de/mobilitaet-im-laendlichen-raum-staerken.aspx>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

131 Vgl. VCÖ, Transformation von Mobilität und Transport unterstützen, VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 4/2017, S. 30.

132 Vgl. Schulze in Der Nahverkehr, ÖPNV-Ausbau: Finanzierungsmodelle und strategische Kommunikation von Anfang an verzahnen, Heft 10/2023, S. 56.

133 Vgl. Bedarfsverkehre („Mikro-ÖV“), <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Hauptseite>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

134 Vgl. Kosok/Rublack/Markus, Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil I, Ausgangslage und Praxisbeispiele für eine bundesweit garantierte Grundversorgung mit Bus und Bahn (2023), S. 17.

eine Hälfte der Gemeinden gut mit dem ÖV erreichbar, die andere Hälfte nicht.¹³⁵

ÖPNV-Angebote¹³⁶ reichen regelmäßig nur bis zu bestimmten Punkten. Mit On-Demand-Angeboten im Bereich des Gelegenheitsverkehrs kann im verkehrsplanerischen Sinne auch dem Problem der ersten bzw. der letzten Meile begegnet werden. Ihnen kommt also in dünn besiedelten Gebieten eine Zubringerfunktion zu, die eine Verbesserung an die Anbindung zu Verkehrsknoten mit sich bringt.¹³⁷

Verkehrsplanerisch interessant ist im Kontext der On-Demand-Angebote natürlich auch deren Ausgestaltung in zeitlicher Hinsicht. So lassen sich On-Demand-Angebot in puncto Betriebszeiten grundsätzlich flexibel ausgestalten und sind somit auch für Fahrten in der Nacht anwendbar, die in einem sicherheitstechnischen Zusammenhang besonders sensibel sind.¹³⁸

Bürgerbusse befördern an einem Tag ca. 20–50 Personen, Anruf-Sammeltaxis ca. 40–100 Personen und Bedarfsbusse ca. 500–1000 Personen. Im Vergleich hierzu befördert eine Straßenbahnlinie ca. 10.000 – 30.000 Personen an einem Tag.¹³⁹ Zudem beträgt die Zahl der ÖPNV-Fahrten pro Einwohner und Tag in Kleinstädten bis 30.000 Einwohner 0,10–0,30, während sie in Großstädten bis 400.000 Einwohner mit 0,40–0,60 bereits deutlich darüber liegt.¹⁴⁰ Um an den ÖPNV angebunden zu werden gilt schließlich eine Einwohnerzahl von 200 als Untergrenze, wobei sich hier 80 % der Einwohner im Einzugsgebiet einer Haltestelle befinden sollen.¹⁴¹

Somit wird kurz zusammengefasst, dass Verkehrsplanung im Gelegenheitsverkehr eine Reihe verschiedener Parameter berücksichtigen muss, um eine adäquate Angebot zu erstellen.

135 Vgl. VCÖ: Fast jede 2. Gemeinde in Österreich unzureichend mit Öffentlichem Verkehr versorgt, <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-fast-jede-2-gemeinde-in-oesterreich-unzureichend-mit-oeffentlichem-verkehr-versorgt>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

136 Eigene Anmerkung: Gemeint sind hier konventionelle, liniengebundene Angebote.

137 Vgl. On-Demand mobility, <https://www.uitp.org/topics/on-demand-mobility/>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

138 Vgl. On-Demand mobility, <https://www.uitp.org/topics/on-demand-mobility/>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

139 Vgl. Mittelwert realer Fahrgastzahlen (Löcker, 1994), Tab. 7 – 1 in Reinhardt (2018), S. 469.

140 Vgl. ÖPNV-Fahrgastaufkommen in Abhängigkeit von der Stadtgröße (FGSV, 2010), Tab. 7 – 2 in Reinhardt (2018), S. 472.

141 Vgl. Reinhardt (2018), S. 472, zitiert nach FGSV, Empfehlung für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, Köln 2010.

Mobility as a Service (MaaS)

Unter Mobility as a Service (im Folgenden kurz: MaaS) versteht man Mobilität als Dienstleistung.¹⁴² Das Konzept der MaaS ist dabei noch am Beginn seiner Entwicklung.¹⁴³

Ein Gesamtangebot an öffentlichen Verkehrsdienstleistungen durch eine Verknüpfung verschiedener Angebote im Rahmen der Digitalisierung kann in Form der MaaS eine Vielzahl an Mobilitätsoptionen bündeln, etwa im Rahmen von zentralen Plattformen wie Apps für Smartphones, und sie gleichzeitig mit einfachen Abrechnungssystemen verknüpfen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Vielfalt solcher digitalen Apps nicht zu Lasten hinsichtlich ihrer eigentlichen Vorteile wie einer Einheitlichkeit, Vereinfachung oder Übersicht geht.¹⁴⁴

Der Mobilitätsmarkt unterliegt aufgrund von Megatrends wie Digitalisierung, Klimawandel, technologischen Fortschritt und Urbanisierung erheblichen Veränderungsprozessen. Das Ergebnis dieser Prozesse zeigt sich in zunehmend neuen Mobilitätsformen und einer stetig steigenden Vernetzung von öffentlichen und privaten Mobilitätsangeboten. Im Bereich des ÖV kommt es durch Angebote wie Rufbusse, Anrufsammeltaxis und Shuttleservices zu einer trendmäßigen Individualisierung. Dementgegen steht der Trend, Individualverkehrsmittel wie PKWs, Fahrräder oder E-Scooter sowohl kommerziell als auch nicht kommerziell einer gemeinschaftlichen Sharing- oder Poolnutzung zuzuführen.¹⁴⁵

Der Ansatz der MaaS-Systeme geht somit dahin, verschiedene digitale Angebote als gebündeltes Angebot dem Kunden zur Verfügung zu stellen, wobei dabei regelmäßig private Anbieter in Erscheinung treten.¹⁴⁶

Aus den bereits angesprochenen Megatrends, wie dem einer steigenden Urbanisierung und einer zunehmenden Nachfrage nach Angeboten im Be-

142 Vgl. Höller, Wie der öffentliche Verkehr zukunftsfit wird, <https://vcoe.at/news/detail/s/wie-der-oeffentliche-verkehr-zukunftsfit-wird>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

143 Vgl. Stopka in VDV, Digitale Transformation des ÖPNV, Chancen, Lösungen und Herausforderungen für die Branche (2020), S. 286.

144 Vgl. Höller, Wie der öffentliche Verkehr zukunftsfit wird, <https://vcoe.at/news/detail/s/wie-der-oeffentliche-verkehr-zukunftsfit-wird>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

145 Vgl. Stopka in VDV (2020), S. 284.

146 Vgl. Ackermann in VDV-Akademie, Grundwissen Personenverkehr und Mobilität (2021), S. 129.

reich der nachhaltigen Mobilität, ergeben sich für den ÖPNV neue Chancen und Risiken.¹⁴⁷

Bei einem attraktiven Angebot kann der ÖPNV zu einer erkennbaren Änderung eines lokalen Mobilitätsverhaltens von weniger individueller zu mehr öffentlicher Mobilität führen.¹⁴⁸

MaaS ist also auch ein Schritt vom Massenverkehr zur individuellen Dienstleistung. Vordergründig bietet der ÖPNV einen leistungsfähigen und effizienten Massenverkehr, der sich aber durch kapazitätsreiche Transportgefäße, einen festen Fahrplan, einen einheitlichen Tarif und einem anonymen Zugang zu ihm als wenig individuelle Dienstleistung charakterisiert.¹⁴⁹

Die Prozesskette einer individuellen Reise bzw. Fahrt beinhaltet den Weg zur Haltestelle, ein Informieren, das Wählen eines Tickets, das Bezahlen dessen, die Reise selbst, gegebenenfalls ein Umsteigen und den Weg von der Haltestelle zum Ziel, ohne dass dabei in der Vergangenheit bislang eine individuelle Unterstützung durch VU erfolgte.¹⁵⁰ Die Digitalisierung setzt genau hier an und kann im ÖV nun Chancen zur Individualisierung der Dienstleistung¹⁵¹ eröffnen.¹⁵²

Praktisch betrachtet bedeutet das also, dass ein Kunde beispielhaft von einem bestimmten Standort aus seine gewünschten Reisezeiten, die dafür optimale Verbindung, eine entsprechend angepasste Ticketwahl samt Bezahlungsvorgang direkt auf digitalem Wege auf seinem Smartphone erhält. Daraus resultiert eine klar planbare Reise, sowohl was die zeitlichen als auch die räumlichen Aspekte angeht, genauso wie die Wahl der Verkehrsmittel für die einzelnen Abschnitte der Reise inkl. einer über die ganze Reise vorhandenen Supportmöglichkeit. Dies geht letztlich sogar bis zur Option, die Reisenden eröffnet, ihre Einrück- und Erlebnisse der Reise über soziale Netzwerke bzw. Snap & Send-Funktionen zu teilen und dem Unternehmen zu kommunizieren. Aus der eben genannten digital via

147 Vgl. *Derer/Geis* in *Riener/Appel/Dorner/Huber/Kolb/Wagner* (2020), S. 3.

148 Vgl. *Derer/Geis*, zitiert nach *Maertins* (2006) in *Riener/Appel/Dorner/Huber/Kolb/Wagner* (2020), S. 4.

149 Vgl. *Ackermann* in *Bruhn/Hadwich*, *Automatisierung und Personalisierung von Dienstleistungen, Konzepte – Kundeninteraktionen – Geschäftsmodelle*, Band 1 (2020), S. 451.

150 Vgl. *Ackermann* in *Bruhn/Hadwich* (2020), S. 451 – 452.

151 Eigene Anmerkung: Dienstleistung meint hier sämtliche in Frage kommenden Dienstleistungen, die im Zusammenhang mit einer Fahrt bzw. einer Reise denkbar sind. z.B. Fahrplanauskünfte, Ticketing usw.

152 Vgl. *Ackermann* in *Bruhn/Hadwich* (2020), S. 452.

Smartphone unterstützten Kundenreise ergibt sich für die Reisenden ein individualisiertes Erlebnis. Dies führt schließlich zu einer Neuinterpretation von Verkehrsdienstleistungen unter dem Begriff der MaaS.¹⁵³

Zusammenfassend kann Mobility-as-a-Service als alle eine Reise bzw. alle einzelnen Abschnitte einer Reise betreffenden Facetten von Dienstleistungen entlang der gesamten Mobilitätskette der Reise verstanden werden, die den Reisenden über eine entsprechende Servicedigitalisierung unter Nutzung von Apps und Smartphones eine individualisierte Form der gewünschten Ortsveränderung ermöglicht.

Einfluss der Digitalisierung auf die Produktentwicklung im ÖPNV

Zunächst wird festgehalten, dass es beim Begriff der Digitalisierung primär um die Bezeichnung eines technischen Prozesses medialer Übersetzung im Bereich der EDV handelt.¹⁵⁴ Auch geht es bei Digitalisierung und digitaler Transformation zusammenfassend um Technologien oder Organisations-einheiten, die versuchen bislang analoge Prozesse zu digitalisieren, und referenziert auf die digitale Transformation, um das Digitalisieren von Geschäftsmodellen sowie Geschäfts- und Produktionsprozessen samt ihrem Beitrag zu Veränderungen in der Arbeitswelt.¹⁵⁵ Für die Produktentwicklung im ÖPNV bedeutet dies ebenso, dass sich die Digitalisierung auf alle Unternehmensbereiche von VU auswirkt, wenn es etwa um die Planung von Verkehrsangeboten bzw. Verkehrserhebungen geht.¹⁵⁶

Auf dem Weg zu immer mehr individuellen und kundenorientierten Angeboten im ÖV ergeben sich durch die digitale Transformation neue Möglichkeiten für die Mobilitätswende aufgrund des Erfordernisses des Klimawandels. Der ÖV bietet im Gegensatz zu Start-ups ein dauerhaftes und nachhaltiges Angebot, das Kriterien wie Daseinsvorsorge, Erreichbar-

153 Vgl. Ackermann in Bruhn/Hadwich (2020), S. 452 – 453.

154 Vgl. Dander in Dander/Bettinger/Ferraro/Leineweber/Rummler, Digitalisierung – Subjekt – Bildung: Kritische Betrachtungen der digitalen Transformation, S. 20, zitiert nach Duden Redaktion 2019.

155 Vgl. Leeser, Digitalisierung in KMU kompakt, Compliance und IT-Security, S. 30.

156 Vgl. Ackermann, Der Einfluss der Digitalisierung auf den ÖPNV der Zukunft, ÖVG-Tagung am 14.01.2016 in Linz, S. 18.

keit, soziale Teilhabe und die Entlastung von Straßen vom MIV sowie diverse Umweltaspekte beinhaltet.¹⁵⁷

Für die verschiedenen Mobilitätsangebote im Bereich des ÖV ermöglicht die Digitalisierung eine Verknüpfung einzelner Angebote wie von Sharing-Angeboten oder dem Mikro-ÖV mit Linienverkehren wie Bus und Bahn hin zu einem Gesamtangebot.¹⁵⁸ Digitalisierung ermöglicht dabei die Schaffung eines Abbildes der Realität, das aufgrund einer besseren Berechenbarkeit zu genaueren Prognosen und einem effizienteren Ressourceneinsatz in Verkehrssystemen führen kann.¹⁵⁹

Da der ÖV eine große Menge an Fahrgästen sehr effizient befördern kann, kommt ihm im Kampf gegen die Klimakrise eine große Bedeutung als ein Lösungsbestandteil dafür zu. Nun erschwert die vordergründige Funktionalität hinsichtlich der Beförderung von Massen an Personen aber auch flexible und individualisierte Lösungen. Durch die digitale Transformation kommt es hier zu grundlegenden Änderungen im ÖV. So wird durch sie eine neue Dimension der Vernetzung hinsichtlich der von ihr umfassten Kundenanforderungen, der Marktsituation und internen Prozessen mit dem Kunden ermöglicht.¹⁶⁰

Dem ständig verfügbaren Internet und Smartphone kommt bei der digitalen Transformation des ÖVs eine besondere Bedeutung zu. Smartphones ermöglichen nicht nur die Verwendung als Informations- oder Ticketkanal, sondern auch das Sammeln von Daten und eine Vernetzung mit den Kunden. Dabei ermöglicht etwa die Geolokalisation neue Produktinnovationen. Ebenso können Kunden der VU über soziale Netzwerke erreicht werden. Schließlich erhalten VU durch das Tracking von Smartphones Informationen über sich ändernde Bedürfnisse von Kunden und dem Mobilitätsmarkt insgesamt.¹⁶¹ Wenn wir über das Thema Digitalisierung im ÖPNV sprechen, geht es somit um Themen wie Plattformökonomie,

157 Vgl. *Ackermann*, Die digitale Transformation des ÖPNV im Spannungsfeld von Politik und Start-ups, <https://ae-network.de/keynote-von-herr-dr-ackermann/>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

158 Vgl. *Höller*, Wie der öffentliche Verkehr zukunftsfit wird, <https://vcoe.at/news/detail/s/wie-der-oeffentliche-verkehr-zukunftsfit-wird>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

159 Vgl. AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH, Intelligente Mobilität durch Digitalisierung: Potenziale, die Bewegung reinbringen, <https://www.austriatech.at/de/digital/>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

160 Vgl. *Ackermann* in *Bruhn/Hadwich*, Smart Services Band 3: Kundenperspektive – Mitarbeiterperspektive – Rechtsperspektive, Smart Services im öffentlichen Verkehr (2022), S. 517.

161 Vgl. *Ackermann* in *Bruhn/Hadwich* (2022), S. 518.

Big Data und KI.¹⁶² KI-Anwendungen kommen dabei beispielhaft in Bereichen wie Kundenservice, bei operativen bzw. technischen Prozessen, dem Sicherheitsmanagement und in der Wartung zum Einsatz.¹⁶³

Praktische Probleme des ÖPNV und Mikro-ÖV

Im Zusammenhang von On-Demand-Angeboten im Mikroverkehr lassen sich einige praktische Probleme identifizieren, die auch kontrovers medial thematisiert werden. In diesem Zusammenhang geht es zum Teil um ein Konkurrenzproblem zu bestehenden Mobilitätsangeboten ebenso wie um wirtschaftliche Überlegungen.

Gerade in den ländlichen, peripheren Umgebungen ergeben sich Umstände, unter denen der herkömmliche öffentliche Verkehr mit Blick auf finanziell verfügbare Ressourcen und das nachgefragte Qualitätsniveau an seine Grenzen stößt.¹⁶⁴ Häufig werden Bedarfsverkehrsfahrten von Subunternehmen aus dem Taxigewerbe erbracht. Im Fall von fahrplan- und linienweggebundenen Angeboten kann es vorkommen, dass diese sowohl Buchung als auch Disposition der Fahrt übernehmen.¹⁶⁵

Das Problem der Ineffizienz von klassischen Linienverkehren in Gebieten abseits urbaner Ballungsräume schafft für den Mikro-ÖV die Aufgabe, spezifisch in diesen ruralen Gegenden einen möglichst flexibel gelagerten ÖPNV zu etablieren.¹⁶⁶ Die Ineffizienz des ÖPNV betrifft hier nicht nur seine wirtschaftlichen Voraussetzungen, ebenso geht es um die ökologischen Komponenten, da auch der Einsatz großer Fahrzeuge nicht begründbare Umweltbelastungen mit sich bringt, denen der Mikro-ÖV gegenüber

162 Vgl. Fuchs, Wie die Digitalisierung den ÖPNV stärken kann, <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/wie-die-digitalisierung-den-oepnv-staerken-kann>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

163 Vgl. Voss/Vitols, Digitaler Wandel und Sozialdialog im öffentlichen Personennahverkehr in Europa, Abschlussbericht (Juli 2020), S. 12.

164 Vgl. Leitfaden Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum – 1. Beschreibung, Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds der österreichischen Bundesregierung, 2. Auflage Dezember 2011, S. 5.

165 Vgl. Krummheuer/Pullig in On-Demand-Mobilität zwischen Vision und Wirklichkeit in Nahverkehrs-Tage 2017, Digital und Disruptiv – Neue Daten und Methoden für einen kundengerechten ÖPNV, Schriftenreihe Verkehr, Heft 28, September 2017, S. 130.

166 Vgl. Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV (2023), S. 46.

mit kleineren Fahrzeugen begegnen kann und so mit dem verfassungsrechtlichen Staatsziel des Umweltschutzes zusammengeht.¹⁶⁷

Wie eine Branchenumfrage des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (im Folgenden kurz: VDV) zeigt, hat das Thema der Finanzierung von On-Demand Verkehren eine große Relevanz. On-Demand-Verkehre sind häufig öffentlich geförderte Projekte und damit keine eigenwirtschaftlichen Verkehre. In Zukunft haben On-Demand-Verkehre zwar das Potenzial, den ÖPNV für ein breiteres Publikum attraktiv zu gestalten, das Thema der Finanzierung für einen wirtschaftlichen Betrieb wird aber aufrecht bleiben,¹⁶⁸ wobei Finanzierungsmodelle für verschiedene Mobilitätsangebote unterschiedlich sind.¹⁶⁹

Rechtliche Herausforderungen mit Mikro-ÖV-Angeboten

Zweifelsohne gibt es wie erwähnt bereits eine Reihe an verschiedenen Mikro-ÖV-Angeboten. Diese Tatsache lässt die Vermutung aufkommen, dass auch ihr rechtlicher Gestaltungs- bzw. Umsetzungsrahmen eindeutig bestimmt ist. Allerdings zeigt sich praktisch das Gegenteil. Verschiedene Mikro-ÖV-Angebote werden basierend auf verschiedenen rechtlichen Grundlagen etabliert, was eine Rechtssicherheit in vielerlei Hinsicht konterkariert. So sind etwa Fragen hinsichtlich der Zulässigkeit der Bestellung von Mikro-ÖV-Angeboten strittig.¹⁷⁰

Übergeordnet kommt dem Thema Verkehr auf unionsrechtlicher Ebenen eine besondere Stellung zu. Der Art. 58 Abs. 1 AEUV¹⁷¹ normiert dabei, dass für den Bereich der Dienstleistungsfreiheit im Zusammenhang mit dem Verkehr das Verkehrskapitel zur Anwendung kommt. Vielmehr findet sich eine Verlagerung auf das Sekundärrecht¹⁷². Demnach umfasst der Verkehrs-

167 Vgl. *Autengruber/Kahl*, Mikro-ÖV (2023), S. 46 – 47.

168 Vgl. VDV, On-Demand im ÖPNV, <https://www.vdv.de/ondemandumfrage22.aspx>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

169 Vgl. VCÖ, Sharing und neue Mobilitätsangebote, VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 3/2018, S. 32.

170 Vgl. *Kahl in Autengruber/Kahl*, Mobilitätswende, Verkehre unter dem Einfluss von Nachhaltigkeit und Digitalisierung (2023), S. 17.

171 Art. 58 Abs. 1 AEUV.

172 Eigene Anmerkung von *Autengruber/Kahl in Autengruber/Kahl*, Mikro-ÖV (2023), S. 30: Dies bedeutet, dass sich entsprechende Regelungen nicht unmittelbar in den Europäischen Verträgen befinden, sondern dass diese erst von den dafür zuständigen Organen der Europäischen Union nach dem hierfür vorgesehenen Gesetzgebungsverfahren erlassen werden müssen.

begriff im Sinne einer Ausnahmebestimmung nicht nur Beförderungsleistungen, sondern auch solche Hilfsleistungen, die mit der zugrundeliegenden Verkehrsdienstleistung verbunden sind.¹⁷³ Mit Blick auf den Mikro-ÖV ist dies für den Fahrtablauf von Relevanz, da der EUGH festgestellt hat, dass auch Plattformen für eine Anmeldung eines Fahrtwunsches unter bestimmten Umständen als Verkehrsdienstleistung zu qualifizieren sind.¹⁷⁴ Solche Plattformen müssen allerdings konkret auf die Verkehrsdienstleistung ausgerichtet sein, eine reine Kontaktaufnahme mit dem jeweiligen Fahrdienst qualifiziert eine Plattform als Verkehrsdienstleistung nicht. Es geht hier ferner um eine Beurteilung im Einzelfall, also ob Plattform und Verkehrsdienstleistung miteinander untrennbar verbunden sind oder ob die Verkehrsdienstleistung auch ohne die jeweilige Plattform erbracht werden kann. Liegt letztere Denkvariante vor, ist die Leistung der Plattform als Informationsdienst zu qualifizieren.¹⁷⁵

Rechtliche Herausforderungen mit dem Vergaberecht

Auf der Ebene der Europäischen Union wurden in vergaberechtlicher Hinsicht dem Bieterschutz und dem Binnenmarkt hohe Prioritäten zuerkannt. Durch einen grenzüberschreitenden Wettbewerb sollte die Wettbewerbsstärke Europas insgesamt gestärkt werden.¹⁷⁶ Für die vergaberechtliche Betrachtung des ÖPNV sind die Richtlinie 2014/24/EU (Vergaberichtlinie 2014)¹⁷⁷ und die schon erwähnte PSO-VO relevant. Weitere Rechtsquellen im gemeinschaftsrechtlichen Kontext sind hier zudem die Richtlinie 2014/25/EU (Sektorenrichtlinie 2014)¹⁷⁸ und die Richtlinie 2014/23/EU (Konzessionsrichtlinie)¹⁷⁹.

173 Vgl. Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV (2023), S. 30.

174 Vgl. Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV (2023), S. 30 – 31.

175 Vgl. Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV (2023), S. 31.

176 Vgl. Wittig/Eichhorn in VDV-Akademie, Grundwissen Personenverkehr und Mobilität (2021), S. 170.

177 RICHTLINIE 2014/24/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG, ABl. L 94/65.

178 RICHTLINIE 2014/25/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG, ABl. L 94/243.

179 RICHTLINIE 2014/23/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe, ABl. L 94/1.

Im nationalen Recht sind hier das Bundesvergabegesetz 2018¹⁸⁰ als Rechtsakt zur Umsetzung der unionsrechtlichen Vergaberichtlinie 2014 und Sektorenrichtlinie 2014 und das Bundesvergabegesetz Konzessionen 2018¹⁸¹ zur Umsetzung der unionsrechtlichen Konzessionsrichtlinie die maßgeblichen Rechtsquellen.¹⁸² Dem Bundesvergabegesetz sind dabei alle Einrichtungen des öffentlichen Rechtes untergeordnet, die für die Wahrnehmung von Aufgaben nicht gewerblicher Art im Allgemeininteresse gegründet wurden, rechtsfähig sind und staatlichen Einflüssen unterliegen.¹⁸³

Nach § 3 Abs. 1 ÖPNRV-G 1999 sind Verkehrsdienste eigenwirtschaftliche oder gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen im öffentlichen Schienenpersonenverkehr oder im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (Kraftfahrlinienverkehr).¹⁸⁴ Für diese Verkehrsdienste legt das ÖPNRV-G 1999 nach § 1¹⁸⁵ organisatorische und finanzielle Grundlagen für den Betrieb des ÖPNV fest. Dies beinhaltet sicherlich die Festlegung jener Stellen, die für die Bestellung von Verkehrsdiensten zuständig sein sollen.¹⁸⁶

Gemäß § 5 Abs. 1 ÖPNRV-G 1999 sind die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes auf den Betrieb von öffentlichen Personennah- und Regionalverkehren zu Lande anzuwenden.¹⁸⁷ Dies umfasst jedenfalls die Bestellung von Kraftfahrlinienverkehren.¹⁸⁸ Ungeachtet dessen findet sich dabei der Gedanke, dass alternative Betriebsformen für einen optimierten Personennah- und Regionalverkehr für dünn besiedelte Gebiete und Schwachlaufzeiten bedarfsorientiert in Betracht gezogen werden sollen.¹⁸⁹ Nach § 5 Abs. 2 ÖPNRV-G 1999¹⁹⁰ fällt die Bestellkompetenz alternativer Gelegenheitsverkehre, auch solcher, die den Kraftfahrlinienverkehr ergänzen,¹⁹¹ unter das

180 Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen (Bundesvergabegesetz 2018 – BVergG 2018), BGBl. I Nr. 65/2018 idF II Nr. 91/2019.

181 Bundesgesetz über die Vergabe von Konzessionsverträgen (Bundesvergabegesetz Konzessionen 2018 – BVergGKonz 2018), BGBl. I Nr. 65/2018 idF I Nr. 100/2018.

182 Vgl. *Autengruber/Kahl*, Mikro-ÖV (2023), S. 89 – 90.

183 Vgl. WKO, Öffentliche und Sektorenauftraggeber im Vergaberecht, <https://www.wko.at/wirtschaftsrecht/oeffentliche-sektorenauftraggeber-vergaberecht>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

184 § 3 Abs. 1 ÖPNRV-G 1999.

185 § 1 ÖPNRV-G 1999.

186 Vgl. *Autengruber/Kahl*, Mikro-ÖV (2023), S. 74.

187 § 5 Abs. 1 ÖPNRV-G 1999.

188 Vgl. *Autengruber/Kahl*, Mikro-ÖV (2023), S. 75.

189 Vgl. *Grubmann/Punz/Vladar* (2014), S. 217.

190 § 5 Abs. 2 ÖPNRV-G 1999.

191 Vgl. *Autengruber/Kahl*, Mikro-ÖV (2023), S. 76.

ÖPNRV-G 1999, sofern diese für Zwecke des ÖPNRV erstellt werden. Somit können diese alternativen Gelegenheitsverkehre zwar den Regelungen des GelverkG entstammen, im Zusammenhang mit dem ÖPNRV aber an zusätzliche Anforderungen und Pflichten, die Taxiverkehre nach dem GelverkG nicht kennen, gebunden werden.¹⁹²

Das ÖPNRV-G 1999 ist jedenfalls grundlegend für die organisatorischen und finanziellen Verhältnisse des ÖPNRV und legt das aus gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben notwendige Bestellsystem für den ÖPNRV fest und überträgt den Abschluss von Verkehrsleistungsverträgen den Ländern und Gemeinden, die wiederum diese Kompetenz an Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften übertragen können.¹⁹³ Nach § 13 ÖPNRV-G 1999 erfolgt der Abschluss von Verträgen über Verkehrsdienstleistungen im Personenregionalverkehr, die über das Angebot gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999¹⁹⁴ hinausgehen oder Angebotsverbesserungen im Kraftfahrlinienverkehr darstellen, unter Bedachtnahme der Bestimmungen in § 26 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999¹⁹⁵ in den Aufgabenbereich der Länder und Gemeinden, wobei die budgetäre Bedeckung zu berücksichtigen ist.¹⁹⁶ Die Bestimmungen des § 13 ÖPNRV-G 1999 stehen in Verbindung mit den Aufgaben aus § 11 ÖPNRV-G 1999¹⁹⁷, wobei diese den Zielsetzungen der europäischen Verkehrspolitik und der Definition des Begriffs der Behörde nach der VO 1893/91¹⁹⁸ entsprechen.¹⁹⁹

Daraus kann letztendlich schlussgefolgert werden, dass eine Kraftfahrlinie ergänzende Gelegenheitsverkehre vom zuständigen Aufgabenträger bestellt werden dürfen. Hätte der Aufgabenträger keine Zuständigkeit für die Bestellung von Gelegenheitsverkehren, könnten diese nicht adäquat und schlüssig in das ÖPV-Angebot eingebaut werden.²⁰⁰

Ein vergaberechtliches Problem liegt augenscheinlich bereits in der Komplexität der Materie an sich. Sind es im Bereich des Mikro-ÖV professionelle Transportunternehmen, die letztlich operativ die Verkehrsdienst-

192 Vgl. *Autengruber/Kahl*, Mikro-ÖV (2023), S. 74.

193 Vgl. *Autengruber/Kahl*, Mikro-ÖV (2023), S. 75.

194 § 7 ÖPNRV-G 1999.

195 § 26 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999.

196 § 13 ÖPNRV-G 1999.

197 § 11 ÖPNRV-G 1999.

198 VERORDNUNG (EWG) Nr. 1893/91 DES RATES vom 20. Juni 1991 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, ABl. Nr. L 169/1.

199 Vgl. *Grubmann/Punz/Vladar* (2014), S. 222.

200 Vgl. *Autengruber/Kahl*, Mikro-ÖV (2023), S. 76.

leistungen tätigen sollen, wird regelmäßig auch eine Ausschreibung dieser Dienstleistungen erforderlich sein. Mikro-ÖV Regionen und die Gemeinden auf ihrem Gebiet sollten sich hier Unterstützung von Personen mit entsprechender Expertise einholen. Die Verkehrsverbände mancher Bundesländer bieten hier Unterstützung für die Gemeinden an. Ebenso sind es Planungsbüros, die bei einer Beauftragung einer planerischen Konzeption für ein Mikro-ÖV-Angebot bei Fragen der Ausschreibung unterstützend wirken können.²⁰¹

Rechtliche Herausforderungen mit Bestellungen

Aufgrund der Tatsache, dass das KfLG keine Flächenkonzessionen, sondern eine strikte Linienbindung im Sinne einer Verkehrsverbindung²⁰² kennt, erscheint es schwierig, an den § 13 ÖPNRV-G 1999²⁰³ bei der Aufgabenträgerschaft anzuknüpfen. Zwar ermöglicht die bestehende Rechtslage alternative Betriebsformen, die gegenüber dem KfLG als *lex specialis*, aber nicht zur Umgehung dienen dürfen. Somit ist die Bestellung von Gelegenheitsverkehren ohne irgendeine bestehende Kraftfahrlinie in der Fläche problematisch, währenddessen solche Bestellungen von Gelegenheitsverkehren mit ergänzendem Charakter zulässig sind.²⁰⁴ Genau diese ergänzende und nicht konkurrierende Eigenschaft des Mikro-ÖV zum Linienverkehr muss hier nach einer Empfehlung des VCÖ noch einmal hervorgehoben werden.²⁰⁵

Bezogen auf die Fläche erscheint es schwierig festzustellen, wo letztlich die Trennlinie zwischen linienunabhängigen alternativen Bedienungsformen und den an einen Linienweg gebundenen Kraftfahrlinien in ihrer Zulässigkeit zur Implementierung in das öffentliche Verkehrssystem als Ganzes rechtlich liegt. Der § 5 Abs. 2 ÖPNRV-G 1999²⁰⁶ liefert dazu den Hinweis, dass Bestimmungen aus dem GelverkG 1996 nicht unter die Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 fallen, außer sie werden für Zwecke des

201 Vgl. Ausschreibungen und Vergabe: Was ist bei der Beauftragung von Verkehrsdienstleistungen zu beachten?, https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Ausschreibungen_und_Vergabe, letzter Zugriff am 12.06.2024.

202 § 1 Abs. 1 KfLG.

203 § 13 ÖPNRV-G 1999.

204 Vgl. *Autengruber/Kahl*, Mikro-ÖV (2023), S. 77.

205 Vgl. VCÖ, Mikro-ÖV kann Mobilität in Gemeinden deutlich verbessern, VCÖ-Factsheet, S. 4.

206 § 5 Abs. 2 ÖPNRV-G 1999.

ÖPNRV eingerichtet, womit der Wille des Gesetzgebers gegeben scheint, dass alternative Betriebsformen in der Peripherie mit ihrem Ergänzungscharakter das Niveau des dort vorhandenen öffentlichen Verkehrsangebotes steigern sollen.²⁰⁷ Die Ergänzungsfunktion alternativer Betriebsformen ist aufbauend auf den vorangegangenen Überlegungen also eher weit als einschränkend auszulegen und kann für die Frage der Fläche auch einen vorhandenen Schienenverkehr miteinbeziehen und ist schließlich überregional und zur Versorgung von denkbar weiten ländlichen Regionen fähig, vorausgesetzt es kann an irgendeiner Stelle ein Konnex zu einer Kraftfahrlinie gezogen werden.²⁰⁸

Der eben erwähnte unbedingte Konnex zu einer Kraftfahrlinie erscheint für eine zukünftige und der Zeit angemessene Weiterentwicklung von alternativen Betriebsformen und Mikro-ÖV-Angeboten als ein Aspekt bei der Bestellung von Mikro-ÖV, die es in der Rechtsfortbildung durch den Gesetzgeber zu beseitigen gilt. Hier zeigt sich gut, wie sich das Aufkommen des Mikro-ÖV in eine Gesetzeslandschaft fügen muss, die in der Breite vorab dafür wohl nicht gedacht war. Ungeachtet der Tatsache, dass sich Verbindungen zu bestehenden Kraftfahrlinien auch in ruralen Gegenden in den meisten Fällen finden lassen werden, darf diese Voraussetzung einer auch nur weit hergeholten Verbindung zu solchen kein Hemmnis für den Mikro-ÖV werden. Denn sicherlich werden sich in der Weiterentwicklung der Mikro-ÖV-Angebote und Angebotsregionen, also Mikro-ÖV Regionen, finden, an denen eine autonome Entwicklung aufgrund der vorgefundenen Strukturen und Gegebenheiten möglich sein muss. Wie unter 2.1.3. erwähnt, kann eine Mikro-ÖV-Region eben nicht eindeutig geographisch definiert und eingegrenzt werden, vielmehr sind es die Angebote, die sie zu einer solchen machen. Und hier muss der Spielraum für Innovationen denkbar günstig sein.

Daten und Datenschutz im ÖPNV und Mikro-ÖV

Die Bezeichnung von Daten als „Öl bzw. Goldstaub“ des Zeitalters der Digitalisierung wird gerne unternommen. Tatsächlich sind Daten ein begehrtes Kernelement und Rohstoff für Veränderung und Innovation. Als Wirtschaftsgut kosten Daten Geld, um erhoben und gewonnen zu werden,

207 Vgl. Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV (2023), S. 77.

208 Vgl. Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV (2023), S. 77 – 78.

ebenso kosten deren sichere Aufbewahrung und Auswertung. Aus ihnen lassen sich Erkenntnisse generieren und damit wirtschaftliche Erträge. Sie sind aber auch sensibel und sicherheitsrelevant, weshalb Verkehrsverbünde und Unternehmen dazu angehalten sind, eine Datenstrategie zu entwerfen, die dem Wert der Daten im Sinne dessen, was aus ihnen letztlich erzeugt wird, gerecht wird.²⁰⁹

Für den Mobilitätssektor stellen Daten folglich sowohl einen kommerziellen als auch strategischen Wert dar, der durch die digitale Transformation noch weiter steigt.²¹⁰ Für VU bedeutet dies, dass durch neue Dienstleistungen, neue (digitale) Geschäftsmodelle bzw. Werbung neue Erträge generiert werden können. Erkenntnisse aus Daten und datenbasierten Werte lassen sich aber auch einsetzen, um im Bereich der Kostensenkung zu einer höheren Produktivität und einer höheren Kosteneffizienz zu gelangen. Auf der Kundenseite ergeben sich Vorteile für die Reisenden, da VU in die Lage versetzt werden, individualisierte Mobilitätslösungen anzubieten. Schließlich ermöglichen Daten und datenbasierte Werte den VU im Bereich der Produktion Markt- und Nachfrageanalysen, leichtere Planungen und damit eine höhere Flexibilität.²¹¹

Ziele der Datennutzung im ÖV allgemein bedeuten übergeordnet somit das Erreichen einer höheren Kundenzufriedenheit, eine Entwicklung bzw. Lenkung der Nachfrage, die Verbesserung von Pünktlichkeit sowie Regelmäßigkeit ebenso wie eine gesteigerte Wirtschaftlichkeit.²¹² Im Zusammenhang mit der Digitalisierung des ÖPNV ist aus datenschutzrechtlicher Sicht speziell für die Zukunft auch der Einsatz von Künstlicher Intelligenz zu berücksichtigen. Exemplarisch für damit einhergehende ethische, gesellschaftliche und rechtliche Fragestellungen sind hier beispielsweise der Einsatz von Gesichtserkennungstechnologien zur Identifizierung des Schwarzfahrens, wie es etwa in London getestet wird²¹³ oder der Videoüberwachung

209 Vgl. Ackermann in VDV, Digitale Transformation des ÖPNV, Chancen, Lösungen und Herausforderungen für die Branche (2020), S. 128.

210 Vgl. Weber-Wernz in VDV-Akademie, Grundwissen Personenverkehr und Mobilität (2021), S. 42.

211 Vgl. Daten haben monetären Wert für Unternehmen, Abb. 1.1 – 13: Der Wert der Daten für ÖV-Unternehmen, Quelle: VDV in Anlehnung an (UITP, 2018) in VDV-Akademie, Grundwissen Personenverkehr und Mobilität (2021), S. 43.

212 Vgl. Schmidt in Nutzung von Daten in der Angebots- und Betriebsplanung in Nahverkehrs-Tage 2017, Digital und Disruptiv – Neue Daten und Methoden für einen kundengerechten ÖPNV, Schriftreihe Verkehr, Heft 28, September 2017, S. 16.

213 Vgl. Kritik nach KI-Versuch in Londons U-Bahn, <https://orf.at/stories/3348219/>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

im Allgemeinen zur Abschreckung von Straftaten, anhand derer der Spannungsbogen zwischen Sicherheit auf der einen und Persönlichkeitsrechten auf der anderen Seite²¹⁴ deutlich wird. Denn es ist auch das Sicherheitsempfinden der Reisenden, das für eine attraktive Wahrnehmung des ÖPNV bedeutend ist.²¹⁵

Die Europäische Union hat die Bereitstellung von Mobilitätsdaten in der Delegierten-Verordnung VO (EU) 2017/1926²¹⁶ geregelt. Im Anhang dieser Verordnung finden sich im Detail angeführte Datenkategorien, die dem nationalen Zugangspunkt für Verkehrs- und Mobilitätsdaten zur Verfügung gestellt werden müssen.²¹⁷ Diese nationalen Zugangspunkte sind nach Art. 3 Abs. 1 VO (EU) 2017/1926 als zentrale Anlaufstelle für die Nutzer einzurichten, um diesen einen Zugang zu den mindestens im Anhang zu dieser Verordnung genannten Verkehrsdaten entsprechend zu ermöglichen,²¹⁸ wobei auch zwei oder mehr Mitgliedsstaaten einen gemeinsamen Zugangspunkt einrichten können.²¹⁹ In Österreich ist die Zugangsstelle die mobilitaetsdaten.gv.at.-Plattform im Sinne des nationalen IVS-Gesetzes²²⁰. Auf dieser Plattform sind Informationen über Mobilitätsdaten von privaten und öffentlichen Datenhaltern gesammelt, die überblicksweise einen Datenzugang für Servicebetreiber ermöglichen.²²¹

Eine datenschutzrechtliche Kontroverse ergab sich im Zuge der Neufassung der PSI-Richtlinie RL (EU) 2019/1024²²², die in Österreich auf Bun-

214 Vgl. *Blume* in *Der Nahverkehr*, Videoschutzsystem gibt Sicherheit im ÖPNV, Heft 10/2023, S. 67.

215 Vgl. *Hempel/Vedder* in *Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis*, Subjektive Sicherheit im ÖPNV, 20. Jg., Heft 1, April 2011, S. 75.

216 DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2017/1926 DER KOMMISSION vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationssdienste, ABl. L 272/1.

217 Vgl. *Ackermann* in *VDV, Digitale Transformation des ÖPNV, Chancen, Lösungen und Herausforderungen für die Branche* (2020), S. 129 – 130.

218 Art. 3 Abs. 1 VO (EU) 2017/1926.

219 Art. 3 Abs. 5 VO (EU) 2017/1926.

220 Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-Gesetz – IVS-G), BGBl. I Nr. 38/2013.

221 Vgl. *AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH*, <https://mobilitaetsdaten.gv.at/>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

222 RICHTLINIE (EU) 2019/1024 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. Juni 2019 über offene Daten und die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors (Neufassung), ABl. L 172/56.

desebene durch das Informationsweiterverwendungsgesetz 2022 – IWG 2022²²³ und auf Landesebene in Tirol durch das Informationsweiterverwendungsgesetz 2021 – TIWG 2021²²⁴ umgesetzt wurde. Ziel der PSI-Richtlinie ist es, unter anderem die Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union zu stärken und Potenziale der digitalen Wirtschaft freizusetzen.²²⁵ Danach fallen unter die Kategorie Mobilitätsdaten beispielsweise Fahrpläne von öffentlichen Verkehrsmitteln sowohl auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene, Straßenarbeiten, Verkehrsinformationen usw.²²⁶ Datensätze im Bereich der Mobilität werden dabei in Anhang 1 der PSI-Richtlinie mit Verweis auf Art. 13 Abs. 1²²⁷ genannt.²²⁸ Der VDV vertritt dabei die Position, dass die Förderung der Digitalwirtschaft im Rahmen der PSI-Richtlinie nicht zu Lasten von Sektoren wie dem ÖPNV gehen soll.²²⁹ Eine verpflichtende Weitergabe von bereits geteilten Daten kann nach Meinung des VDV auch die Bereitschaft einer integrativen Datennutzung z.B. durch Verkehrsverbünde senken und damit der digitalen Transformation entgegenstehen.²³⁰

Wer über Datenschutz spricht, kommt nicht an der Datenschutzgrundverordnung (im Folgenden kurz: DSGVO)²³¹ vorbei. Sie ist mit 25.05.2018 in Kraft getreten und stellt auf gemeinschaftsrechtlicher und nationaler Ebene, damit auch in Österreich, die allgemeine datenschutzrechtliche

223 Bundesgesetz über die Weiterverwendung von Informationen öffentlicher Stellen, öffentlicher Unternehmen und von Forschungsdaten (Informationsweiterverwendungsgesetz 2022 – IWG 2022), BGBl. I Nr. 116/2022.

224 Gesetz über offene Daten und die Bereitstellung und Weiterverwendung von Informationen öffentlicher Stellen (Tiroler Informationsweiterverwendungsgesetz 2021 – TIWG 2021), LGBl. Nr. 79/2015 idF Nr. 101/2021.

225 Vgl. *Semberger*, Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort, Task Force PSI und Open Data, 25.09.2019, S. 5.

226 Vgl. *Semberger*, Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort, Task Force PSI und Open Data, 25.09.2019, S. 14.

227 Art. 13 Abs. 1 RL (EU) 2019/1024.

228 Anhang I Z 6, RL (EU) 2019/1024.

229 Vgl. VDV, Positionspapier, Für einen fairen Austausch von Daten unter Berücksichtigung von Wettbewerb und Digitalisierung im Verkehrssektor, Juli 2018.

230 Vgl. Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, Positionen und Diskussionsbedarf zur Umsetzung der Richtlinie über offene Daten und die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors (EU) 2019/1024, Ergebnisse des digitalen Fachworkshops am 20. & 28. April 2020.

231 VERORDNUNG (EU) 2016/679 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), ABl. L 119/1.

Grundlage dar. Während die DSGVO unmittelbar anwendbar ist, ergänzt das Datenschutzgesetz – DSG²³² diese nur.²³³ Auf dem Gebiet des ÖPNV bedeutet dies, dass beispielsweise Fahrgäste sowie Nutzerinnen und Nutzer von digitalen Mobilitätsanwendungen hinsichtlich der Verarbeitung ihrer personenbezogenen Daten Betroffenenrechte nach Art. 12 ff. DSGVO²³⁴ geltend machen können.

Die Recherchen zu dieser Arbeit haben ergeben, dass der bestehende datenschutzrechtliche Rechtsrahmen für VU gerade in der Relation zu den Fahrgästen im Wesentlichen schlüssig und praxistauglich ist. Im Zusammenhang mit zunehmenden Open-Data-Beständen und dem Fortschreiten der Digitalisierung von der Meta-Ebene aus betrachtet, kann die (gemeinschaftsrechtliche) Entwicklung des Datenschutzrechtes auch den ÖPNV betreffend wohl als noch nicht abgeschlossen erfasst werden.

Mikro-ÖV im Bundesland Tirol

Im Bundesland Tirol gibt es gegenwärtig 36 Bedarfsverkehre in 60 Gemeinden. Diese Angebote werden zum Teil durch freiwilliges Fahrpersonal erbracht und sind stellenweise touristisch ausgelegt.²³⁵ Ebenso erfüllen einige dieser Bedarfsverkehre eine dem Mikro-ÖV charakteristisch zuordenbare Ergänzungsfunktion.

Der Bedarfsverkehr tritt in Tirol in verschiedener Form in Erscheinung. Bei 17 Modellen handelt es sich um ein Freiwilligensystem, fünf Modelle erfolgen im Rahmen der Beauftragung durch ein Transportunternehmen, vier Bedarfsverkehre werden vom Verkehrsverbund Tirol (im Folgenden kurz: VVT) als Anrufsammeltaxi betrieben, in drei Fällen handelt es sich um ein Citytaxi, Jugend- oder Seniorinnen und Seniorentaxi und zwei Bedarfsverkehre sind vom VVT als RegioFlink eingerichtet.²³⁶

232 Bundesgesetz zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten (Datenschutzgesetz – DSG), BGBl. I Nr. 165/1999 idF I Nr. 2/2023.

233 Vgl. Österreichische Datenschutzbehörde, Datenschutzrecht in Österreich, <https://www.dsb.gv.at/recht-entscheidungen/gesetze-in-oesterreich.html>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

234 Art. 12 ff. DSGVO.

235 Vgl. Übersicht für Tirol, https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:%C3%9Cbersicht_f%C3%BCr_Tirol, letzter Zugriff am 12.06.2024.

236 Vgl. Bedarfsverkehr in Tirol, https://www.bedarfsverkehr.at/content/Bedarfsverkehr_in_Tirol, letzter Zugriff am 12.06.2024.

Der erste On-Demand-Service des VVT mit dem Namen „RegioFlink“ wurde vor zwei Jahren in der Gemeinde Wattens eingeführt, die durch die dezentrale Lage des Bahnhofes dort eine spezielle Grundgegebenheit aufweist. Aufgrund der Tatsache, dass sich die Zahl der Nutzenden hier positiv entwickelte, wurde dieses Modell bereits verlängert und wird nun mit einem E-Fahrzeug betrieben. Der zweite On-Demand-Service des VVT fährt im Reuttener Talkessel ebenfalls unter dem Namen „RegioFlink“ und hat sich dort genauso etablieren können, sodass im Jahr 2024 ein drittes derartiges Angebot in Jenbach folgen wird.²³⁷

Für den RegioFlink des VVT werden Unternehmen beauftragt, die zur Erbringung dieser Verkehrsdienstleistung über eine Taxikonzession verfügen müssen. Die Planung des Angebotes wird vom VVT in Kooperation mit der jeweiligen Gemeinde durchgeführt, ebenso fällt die Zuständigkeit der Ausschreibung der Verkehrsdienstleistung für den RegioFlink in die Sphäre des VVT.²³⁸

Aufgrund des Umstandes des Erfordernisses der Taxikonzession kommt hier die Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr – BO 1994²³⁹ zur Anwendung, die unter anderem notwendige Eigenschaften von im betreffenden Fahrdienst tätigen Personen hinsichtlich ihrer Ausbildung, ihrem Gesundheitszustand und ihrer Zuverlässigkeit regelt.²⁴⁰ Es geht für die Konzessionserteilung auch um einen Befähigungsnachweis, der in § 5 Abs. 5 und 5a²⁴¹ im Wege einer Bescheinigung die Ablegung von für das Gewerbe notwendigen Prüfungen für das jeweilige Gewerbe vorsieht.²⁴² Des Weiteren ermöglicht das GelverkG unter § 13 Abs. 4 den Landeshauptleuten im Interesse einer geordneten Gewerbeausübung und der die Leistungen in Anspruch nehmenden Personen weitere Vorschriften zu erlassen, die Verbote oder Beschränkungen des Auffahrens auf Standplätzen

237 Vgl. VVT, Mikro-ÖV auf dem Vormarsch – Regionflink in Tirol erfolgreich etabliert, <https://mobilitaetsverbuende.at/mikro-ov-auf-dem-vormarsch-regioflink-in-tirol-erfolgreich-etabliert/>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

238 VVT RegioFlink, https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:VVT_RegioFlink, letzter Zugriff am 12.06.2024.

239 Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, mit der gewerbepolizeiliche Regelungen für die nichtlinienmäßige Beförderung von Personen mit Fahrzeugen des Straßenverkehrs getroffen werden (Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr – BO 1994), BGBl. Nr. 951/1993 idF II Nr. 408/2020.

240 § 1 Abs. 1 BO 1994.

241 § 5 Abs. 5 und 5a GelverkG.

242 Vgl. Watzdorf, Stand: Mai 2022, S. 94.

(§ 96 Abs. 4 StVO 1960)²⁴³ für Taxis, die mit Konzession auf einem Standort außerhalb ihrer Gemeinde eingesetzt werden, vorsehen können. Ebenso wie Vorschriften, welche die Reihenfolge des Auffahrens auf Standplätze bzw. die Entgegennahme der Fahrtaufträge via Standplatztelefon, Funk und Nachtdienst betreffen.²⁴⁴ In Tirol führte dies zu Tiroler Personenbeförderungs-Betriebsordnung 2020 – TPBBO 2020²⁴⁵.

Gibt es in einer Gemeinde Standplätze für Taxis im Sinne des § 96 Abs. 4 StVO 1960, so dürfen Taxis grundsätzlich²⁴⁶ nur auf diesen Plätzen auffahren.²⁴⁷ Die TPBBO 2020 legt dabei gemäß § 15 Auffahrbeschränkungen für Taxis fest.²⁴⁸ Konkret bedeutet dies, dass nach § 15 Abs. 1 TPBBO 2020 das Auffahren bzw. Bereithalten von Taxis nur an öffentlichen Orten innerhalb der Gemeinde mit dem Standort der Taxikonzession möglich ist. Ebenso beschränkt die Norm die Zahl der Kraftfahrzeuge auf die für den Standort mittels Konzession bewilligte Zahl an Kraftfahrzeugen und auf solche, die nach den Bestimmungen des GelverkG 1996 für den entsprechenden Standort im Verkehr zugelassen sind.²⁴⁹

Die Bestimmungen des genannten § 15 Abs. 1 TPBBO 2020 sind in der Praxis nicht eindeutig. Für Mikro-ÖV-Angebote stellt die Beschränkung des Auffahrens bzw. Bereithaltens in einer strikten Auslegung eine Schranke dar, wenn es zukünftig auch um gemeindeübergreifende Mikro-ÖV-Angebote in Tirol gehen könnte. Strittig ist hier der Begriff des Bereithaltens auch deshalb, da die Fahrtbuchung am Beispiel des RegioFlink digital über Smartphone bzw. alternativ über eine Telefonnummer erfolgt²⁵⁰ und somit nicht an einen physischen Ort gebunden ist. Neben der regulatorisch ferner zu vermeidenden unbedingten Bindung an eine Kraftfahrlinie, wie in 3.2.3. ausgeführt, sollte der Gesetzgeber die Beschränkung des Auffahrens bzw. Bereithaltens auf eine einzelne Gemeinde aufheben, jedenfalls dann,

243 § 96 Abs. 4 StVO 1960.

244 § 13 Abs. 4 GelverkG.

245 Verordnung des Landeshauptmannes vom 21. Dezember 2020, mit der nähere Bestimmungen über die Ausübung des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw – Taxi sowie des mit Personenkraftwagen ausgeübten Gästewagen-Gewerbes erlassen werden (Tiroler Personenbeförderungs-Betriebsordnung 2020 – TPBBO 2020), LGBl. Nr. 138/2020 idF VBl. Tirol Nr. 118/223.

246 Eigenen Anmerkung: Nach § 14 TPBBO 2020 sind Ausnahmen möglich.

247 § 14 Abs. 1 TPBBO 2020.

248 § 15 TPBBO 2020.

249 § 15 Abs. 1 TPBBO 2020.

250 Vgl. VVT, RegioFlink, <https://www.vvt.at/page.cfm?vpath=ueber-uns/unsere-leistungen/regioflink>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

wenn klar ersichtlich ist, dass die davon betroffene Verkehrsdienstleistung eine Verkehrsdienstleistung des ÖPNV darstellt und damit der Daseinsvorsorge zurechenbar ist. Eine autonome Entwicklung von an die Zeit angemessenen Mikro-ÖV-Angeboten sollte schließlich durch geographische Einschränkungen nicht gehemmt werden dürfen.

Mikro-ÖV als Konkurrenz zum Taxi-Verkehr am Beispiel RegioFlink

Der RegioFlink als ein Angebot des VVT stellt einen On-Demand-Service dar. Er fährt also nach Bedarf, und zwar in der Tiroler Gemeinde Wattens sowie im Talkessel Reutte und hier in den Gemeinden Breitenwang, Höfen, Lechaschau, Pflach, Reutte und Wängle. Dieses Angebot lässt sich über eine spezielle APP buchen. Über virtuelle Haltestellen mit einer Entfernung von ca. 200 Metern von einer Startadresse erfolgt dann der Zustieg bzw. können Fahrgäste mit einer Fahrt in dieselbe Richtung zum RegioFlink zusteigen.²⁵¹ Der RegioFlink fährt dabei unter einer Taxilizenz.²⁵² Die Taxibranche vertritt die Ansicht, dass hier ein Verkehrsträger einen Taxidienst anbietet, der in Konkurrenz zum regulären Taximarkt stünde, wobei der Markt für ein Nebeneinander von derartigen On-Demand-Services und gewöhnlichen Taxidiensten als zu klein angesehen wird und von letzteren ausreichend bedeckt werden könne.²⁵³ In der Gemeinde Wattens mit ihren etwas mehr als 8.000 Einwohnern²⁵⁴ konnte festgestellt werden, dass etwa 150 Personen den dortigen RegioFlink überproportional nützen, indem er regelmäßig für die gleichen Zeiten und Strecken gebucht wird. Hier ergibt sich das Problem, dass durch diese regelmäßigen Vorbuchungen die Verfügbarkeit für andere Personen entsprechend reduziert wird. Laut der Gemeinde Wattens ist jede zweite gebuchte Fahrt eine geteilte Fahrt, die somit von mindestens zwei Personen in Anspruch genommen wird. Insgesamt käme das Angebot hier nicht nur den Einwohnerinnen und Einwohnern der Gemeinde selbst, sondern auch den Pendlerinnen und Pendlern zugute.²⁵⁵ Gemäß dem VVT

251 Vgl. VVT, RegioFlink, <https://www.vvt.at/page.cfm?vpath=ueber-uns/unsere-leistungen/regioflink>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

252 § 3 Abs. 1 Z 3. GelverKG.

253 Vgl. Zank um Dorftaxis des VVT, <https://tirol.orf.at/stories/3252818/>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

254 Vgl. Amt der Tiroler Landesregierung, Wattens, <https://www.tirol.gv.at/gemeinden/gemeinde/70367/>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

255 Vgl. Dähling in Tiroler Tageszeitung, Der RegioFlink dient manchen als Privattaxi, 12.04.2024.

würden allerdings 77 % der Vorbuchungen, bezogen auf den März 2024, in einem Zeitraum von 0–3 Stunden vor dem Fahrtwunsch gebucht. Der RegioFlink stellt zudem nach den Aussagen des VVT kein Ruf-Taxi dar, ist nicht privat und kann dort ein Angebot an öffentlicher Mobilität darstellen, wo für gewisse Gemeinden und Regionen Buslinien nicht finanzierbar und daher nicht umsetzbar sind.²⁵⁶ In der Gemeinde Jenbach wurde das Thema der Finanzierung für einen dort ab 1. November 2024 vorgesehenen RegioFlink ebenfalls thematisiert. Hier soll der RegioFlink ebenda eingesetzt werden, wo reguläre Busse aufgrund von engen Gassen und Kurvenradien nicht verkehren können.²⁵⁷ Insgesamt ist die Taxibranche ob der geplanten landesweiten Ausweitung von On-Demand-Systemen wie dem RegioFlink skeptisch, da ihrer Meinung nach die bestehende Dichte an Taxiunternehmen eine Ergänzung mit dem RegioFlink nicht notwendig macht.²⁵⁸

Lösungskonzepte und rechtliche Wege für den Mikro-ÖV

An dieser Stelle der Arbeit angekommen geht es darum, Möglichkeiten und Wege aufzuzeigen, wie sich der Mikro-ÖV in einem zeitgemäßen Format in Zukunft entwickeln kann und welche rechtlichen Lösungskonzepte es dafür gibt. Des Weiteren geht es um eine funktionelle Einordnung, was Mikro-ÖV-Systeme im Zusammenhang mit dem ÖPNV insgesamt, zukünftig, in welchem Umfang, auch unter der Perspektive der Digitalisierung, leisten können und sollen.

Rechtliche Ansätze für einen modernen Mikro-ÖV

In Gegenwart und Zukunft sollen alternative Bedienungsformen eine bedarfsgerechte Verkehrserschließung ermöglichen, wenn ein herkömmlicher ÖV nicht möglich ist. Dabei gilt der Grundsatz, dass den alternativen Bedienungsformen eine Ergänzungsfunktion zukommen soll und dass diese

256 Vgl. Ruf-Shuttle im Kreuzfeuer, VVT verteidigt RegioFlink, Taxler würden ihn gern abschaffen, <https://www.tt.com/artikel/30880333/vvt-verteidigt-regioflink-taxler-wuerden-ihn-gern-abschaffen>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

257 Vgl. Dähling in Tiroler Tageszeitung, 12.04.2024.

258 Vgl. Ruf-Shuttle im Kreuzfeuer, VVT verteidigt RegioFlink, Taxler würden ihn gern abschaffen, <https://www.tt.com/artikel/30880333/vvt-verteidigt-regioflink-taxler-wuerden-ihn-gern-abschaffen>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

gegenüber dem herkömmlichen ÖV nicht in einer Konkurrenzsituation auftreten.²⁵⁹

Bei der Schaffung rechtlicher Möglichkeiten für den Mikro-ÖV stellt sich erstmals die Frage, welche Verkehrsdienste unter dieser Denkweise im ÖPNV überhaupt gefördert werden sollen. Ebenso wie gegebenenfalls eine Ausgestaltung neuer Verkehrsdienste auf Basis einer dafür zu schaffenden rechtlichen Grundlage ausschauen soll.²⁶⁰ Der deutsche Gesetzgeber hat hier beispielsweise schon reagiert²⁶¹ und in seinem PBefG Linienbedarfsverkehre²⁶² und gebündelte Bedarfsverkehre²⁶³ aufgenommen.

Zunächst wird dazu im folgenden Kapitel 4.1.1. eine Bestandsaufnahme zur aktuellen Einordnung des ÖPNV und Mikro-ÖV in rechtlicher Hinsicht vorgenommen, ehe es in Kapitel 4.1.2. um einen konkreten Gesetzesvorschlag darüber geht.

Zuordnung des ÖPNV und Mikro-ÖV im bestehenden Recht

Um mögliche rechtliche Lösungsansätze im bestehenden nationalen Recht zu verstehen, wird hier noch einmal auf den vorhandenen Rechtsrahmen referenziert. Im nationalen Recht der Republik Österreich ist zunächst einmal die verfassungsrechtliche Kompetenzbestimmung zu identifizieren. Hier blicken wir zunächst in das B-VG²⁶⁴. Dabei verweisen die Art. 10 ff. B-VG auf eine Zuständigkeit hinsichtlich der Verteilung in der Gesetzgebung und der Vollziehung im hoheitlichen Bereich auf den Bund und die Länder. Für den ÖPNV und den Mikro-ÖV maßgebliche Gesetze sind namentlich das KfLG²⁶⁵, das ÖPNRV-G 1999²⁶⁶ sowie das GelverKG^{267, 268} wobei an das KfLG aufgrund der Verordnungsermächtigung nach § 46 Abs. 1 Z 1

259 Vgl. Huber, BMK, Anforderungen an ein zeitgemäßes Kraftfahrlinienrecht, 20.04.2021, S. 13.

260 Vgl. Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV (2023), S. 136.

261 Vgl. Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV (2023), S. 129.

262 § 44 PBefG.

263 § 50 PBefG.

264 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG), BGBl. Nr. 1/1930 (WV) idF BGBl. I Nr. 194/1999 (DFB) idF I Nr. 47/2024.

265 Kraftfahrliiniengesetz – KfLG, BGBl. I Nr. 203/1999 idF I Nr. 203/2023.

266 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999), BGBl. I Nr. 59/2015.

267 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 (GelverKG), BGBl. I Nr. 18/2022.

268 Vgl. Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV (2023), S. 47.

KfLG²⁶⁹ die Kraftfahrlineiengesetz-Durchführungsverordnung – KfLG-DV²⁷⁰ gebunden ist.²⁷¹

Für das KfLG ist Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG²⁷² relevant für die Zuordnung als Bundessache in Gesetzgebung und Vollziehung unter dem Kompetenztatbestand von Angelegenheiten des Gewerbes.²⁷³ Der Gesetzgeber hat den ÖV und seine VU jedenfalls als eine Angelegenheit, die im öffentlichen Interesse liegt, betrachtet. Die so vorgegebene Bedeutung für die Daseinsvorsorge weist den funktionsfähigen ÖPNV der Verantwortung der Staatsverwaltung zu und legt somit das Ziel des Kraftfahrlinienrechts, nämlich der optimalen, nicht maximalen Versorgung der Bevölkerung mit Kraftfahrlinien fest.²⁷⁴

Für das ÖPNRV-G 1999 wiederum sind die Grundlagen der Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG²⁷⁵ und 9²⁷⁶ B-VG sowie Art. 17 B-VG²⁷⁷, das Finanz Verfassungsgesetz 1948²⁷⁸ sowie EU-Sekundärrecht.²⁷⁹ Insbesondere der Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG mit dem Kompetenztatbestand des Verkehrswesens stützt das ÖPNRV-G 1999. Wichtig zu beachten ist hier, dass unter den Begriff der Eisenbahn auch Anschlussbahnen²⁸⁰, Straßenbahnen, Seilbahnen und Schwe-

269 § 46 Abs. 1 Z 1 KfLG.

270 Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Durchführung des Bundesgesetzes über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrlineiengesetz) (Kraftfahrlineiengesetz-Durchführungsverordnung – KfLG-DV), BGBl. II Nr. 45/2001.

271 Präambel/Promulgationsklausel KfLG-DV.

272 Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG.

273 Vgl. *Autengruber/Kahl*, Mikro-ÖV (2023), S. 47.

274 Vgl. *Grubmann/Punz/Vladar* (2014), S. 4.

275 Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG.

276 Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG.

277 Art. 17 B-VG.

278 Bundesverfassungsgesetz über die Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen dem Bund und den übrigen Gebietskörperschaften (Finanz-Verfassungsgesetz 1948 – F-VG 1948), BGBl. Nr. 45/1948 idF BGBl. I Nr. 194/1999 (DFB) idF I Nr. 51/2012.

279 Vgl. *Autengruber/Kahl*, Mikro-ÖV (2023), S. 47–48.

280 Eigene Anmerkung: Dabei handelt es sich nach § 7 EisbG um Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, dass ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden kann.

bebahnen²⁸¹ fallen. Diese können somit als ein Verkehrsmittel unter dem Begriff des ÖPNV subsummiert werden.²⁸² Das ÖPNRV-G 1999 soll einen eindeutigen Strukturrahmen für die Organisation und die Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs vorgeben. Hier geht es auch darum, das Bestellerprinzip für Verträge über Verkehrsdienste als bei nicht eigenwirtschaftlich erbrachten Verkehrsdiensten zu forcieren und Finanzierungsmechanismen zu regeln, die für ein verbessertes ÖPNV-Angebot sorgen sollen.²⁸³

Zuletzt sind Art. 10 Abs. 1 Z 8 und 9 B-VG wiederum jene verfassungsrechtliche Grundlage, auf die auch das GelverkG aufbaut.²⁸⁴

KfllG, ÖPNRV-G 1999 und GelverkG sind für den Zweck der allgemeinen Versorgung mit öffentlichen Verkehrsangeboten miteinander verknüpft.²⁸⁵ Festgehalten werden kann zudem ebenso, dass es sich bei den drei im nationalen Recht entscheidenden Gesetzen für den ÖPNV und den Mikro-ÖV allesamt um Bundesgesetze mit der Zuständigkeit des Bundes bei Gesetzgebung und Vollziehung handelt. Diese Erkenntnis wird insofern noch bedeutend sein, als dass die Möglichkeit der Schaffung eines einheitlichen ÖPNV-Gesetzes oder eines Mikro-ÖV-Gesetzes daraus abgeleitet vermutlich ebenfalls in die Kompetenzzuständigkeit des Bundes fallen wird.

Mikro-ÖV-Gesetz

Wie die Bestandsaufnahme des gegenwärtigen Rechtsrahmens ergeben hat, ist dieser für die praktischen Entwicklungen im Mikro-ÖV nicht ausreichend.²⁸⁶ Der Gesetzgeber hat dies hierzulande grundsätzlich erkannt und erwähnt demgemäß den Mikro-ÖV und seine alternativen Verkehrsdienste im Regierungsprogramm 2020–2024. Darin ebenfalls enthalten ist eine Reform des ÖPNRV-G 1999 hinsichtlich verschiedener Finanzierungsaspekte und vor allem einer möglichen Neuorganisation.²⁸⁷ Diese Neuorganisation

281 Eigene Anmerkung: Dabei handelt es sich nach § 5 Abs. 1 Z 2 EisbG um eine Form einer straßenunabhängigen Bahn, die als Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehrt, vergleichsweise einer Hoch- oder Untergrundbahn.

282 Vgl. Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV (2023), S. 48.

283 Vgl. Grubmann/Punz/Vladar (2014), S. 211 – 212.

284 Vgl. Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV (2023), S. 48.

285 Vgl. Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV (2023), S. 73.

286 Vgl. Rechtliches: Welche rechtlichen Rahmenbedingungen gibt es? <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Rechtliches>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

287 Vgl. Aus Verantwortung für Österreich., Regierungsprogramm 2020–2024, S. 86.

ist in Folge der Recherche zu dieser Arbeit allerdings bislang nicht umgesetzt worden. Ebenfalls erwähnt sind im Regierungsprogramm 2020–2024 Mikro-ÖV-Angebote als Ergänzung zu Bahn- und Kraftfahrlinien auf der letzten Meile²⁸⁸ und die gemeinwohlorientierte Absicherung solcher Mobilitätsdienste.²⁸⁹

In der Literatur ist die Schaffung eines vollumfänglichen Gesetzes für die öffentliche Personenbeförderung auf der Straße bereits diskutiert worden. Dies würde dabei auch als Signal verstanden werden, dem ÖPNV und damit dem Mikro-ÖV den ihm gebührenden Stellenwert einzuräumen²⁹⁰ und offene Regelungsfelder zu beseitigen.²⁹¹

Ein eigenständiges Mikro-ÖV-Gesetz könnte demgegenüber die Bedeutung des Mikro-ÖV und seiner neuen Bedien- bzw. Betriebsformen noch einmal im Besonderen akzentuieren und seine autonome Entwicklung gegenüber herkömmlichen öffentlichen Verkehrsdiensten ermöglichen, ohne dabei in seiner Ergänzungs-, Versorgungs- und Zubringerfunktion zu diesen in Konkurrenz zu treten. Des Weiteren könnte ein Mikro-ÖV Gesetz die Lücken der Legaldefinitionen für Mikro-ÖV-Verkehrsdienste und Mikro-ÖV-Regionen im Allgemeinen schließen und die Bestellung, den Betrieb und die Finanzierung seiner Angebote und Leistungen für die Zukunft sicherstellen und somit wiederum einen merklichen Beitrag zur Daseinsvorsorge der Menschen, speziell in ländlichen Regionen, leisten.

Mikro-ÖV im Kontext einer Mobilitätsgarantie

Unter Mobilitätsgarantie wird in Österreich die garantierte Sicherstellung einer flächendeckenden Mobilität ohne eigenes Auto mit Bus und Bahn an allen Orten verstanden.²⁹² Eine Mobilitätsgarantie schließt damit einerseits die Möglichkeit eines regelmäßigen und zuverlässigen Angebotes mit Bus

288 Eigene Anmerkung: Interessant ist hier die Erwähnung der, wenn auch im Gegensatz zur ersten relevanteren, letzten Meile, nicht jedoch der ersten Meile selbst. Um konkret den Mikro-ÖV auch in seiner Zubringerfunktion zu unterstreichen wäre dies an dieser Stelle jedoch sinnvoll.

289 Vgl. Aus Verantwortung für Österreich., Regierungsprogramm 2020–2024, S. 87.

290 Vgl. Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV (2023), S. 121.

291 Vgl. Autengruber/Kahl, Mikro-ÖV (2023), S. 122.

292 Vgl. Kosok/Rublack/Markus, Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil I (2023), S. 5 – 6. Hier S. 6, zitiert nach VCÖ (2022).

und Bahn über den ganzen Tag als auch flexible Bedienformen, wie On-Demand-Angebote, mit ein.²⁹³

Der VCÖ empfiehlt, für eine flächendeckende Mobilitätsgarantie Mikro-ÖV bzw. Zubringerdienste, Anrufsammeltaxis und Sharing-Angebote sowie gut erschlossene Geh- und Radwege miteinzuschließen.²⁹⁴

In Summe zeigt sich, dass von den wachsenden Angeboten an On-Demand-Verkehren neben Städten und suburbanen Räumen vor allem der ländliche Raum profitiert. Gerade in letzterem werden etwa schwach ausgelastete, regelmäßige Busfahrten auf kleinere Fahrzeuge im Rahmen eines On-Demand-Angebotes umgestellt. VU setzen zudem verstärkt auf ergänzende On-Demand-Angebote, wenn es um die Verknüpfung beispielsweise von Wohngebieten mit Stadt- und Regionalbahnstationen auf der letzten Meile geht.²⁹⁵

Im Kontext einer Mobilitätsgarantie ist es wichtig zu wissen, dass das KfLG bereits eine Betriebspflicht, wonach eine Kraftfahrlinie während ihrer gesamten Berechtigungsdauer vom Inhaber nach den Vorschriften der Berechtigung bzw. dem Fahrplan durchgehend betrieben werden muss²⁹⁶ sowie eine Beförderungspflicht²⁹⁷, kennt. Im GelverkG wird für die Ausübung des Personenbeförderungsgewerbes mit PKW (Taxi) bzw. des Gästewagen-Gewerbes mit PKW den Landeshauptleuten eine Verordnungsmöglichkeit zuerkannt, die eine Beförderungspflicht vorsehen kann,²⁹⁸ wobei diese in Tirol innerhalb des Landes für Fahrten bestimmt ist, die in der Standortgemeinde des Gewerbeinhabers ihren Ausgangspunkt haben,²⁹⁹ unterdessen Ausnahmen möglich sind.³⁰⁰

Eine Mobilitätsgarantie im Sinne eines Mindestangebots wird für den Mikro-ÖV gerade hinsichtlich seiner Betriebszeiten in Zukunft einer der maßgeblichen Faktoren sein, um seine Akzeptanz und Annahme für ein möglichst individuelles Angebot an potenziell Reisende sicherzustellen.

293 Vgl. *Kosok/Rublack/Markus*, Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil I (2023), S. 6.

294 Vgl. VCÖ, Mobilitätsgarantie flächendeckend umsetzen, <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/mobilitaetsgarantie-flaechendeckend-umsetzen>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

295 Vgl. VDV, On-Demand im ÖPNV, <https://www.vdv.de/ondemandumfrage22.aspx>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

296 § 20 Abs. 1 Z 1 lit. f KfLG.

297 § 20 Abs. 1 Z 2 KfLG.

298 § 13 Abs. 3 GelverkG.

299 § 10 Abs. 1 TPBBO 2020.

300 § 10 Abs. 2 TPBBO 2020.

Funktionelle Einordnung des Mikro-ÖV

Für die Zukunft wird es wichtig sein, wie mit dem Zielkonflikt zwischen den Chancen, die Mobilität in unserem Leben eröffnet, und den Risiken, die sich aus der Abwicklung des Verkehrs ergeben, umgegangen wird. Es ist dabei keine Frage, dass wir weiterhin mobil sein werden, vielmehr geht es um die Art und Weise. Die Verkehrsnachfrage kann dabei mit Bedacht auf Umwelt und die wirtschaftliche Entwicklung durch den Einsatz technischer und organisatorischer Mittel bewältigt werden.³⁰¹

Auch die Europäische Kommission hat den Mikro-ÖV in seiner Ergänzungsfunktion bereits als bedeutungsvoll erkannt. Der Mikro-ÖV wird von ihr dabei in der Bekanntmachung der Kommission zu einem gut funktionierenden und nachhaltigen lokalen Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung (Taxis und private Mietfahrzeuge)³⁰² als äußerst wichtig hinsichtlich der Integration von Bedarfsverkehren und Linienverkehren eingestuft. Der ÖPNV soll demnach durch den Mikro-ÖV auf der ersten und letzten Meile in dünn besiedelten Gebieten attraktiviert werden und Mobilitätshindernisse auch auf kurzen Strecken beseitigen.³⁰³

Ein Ansatzpunkt in der Mobilitätsgestaltung der Zukunft liegt im ÖV und seiner Umgestaltung hin zu einem integrierten Tür-zu-Tür-Service. Dabei geht es einerseits um ein flächendeckendes ÖV-Serviceangebot in einer Mindestqualität³⁰⁴. Um Lücken in einem Mindestangebot zu schließen, kann einerseits das Linienverkehrsangebot ausgebaut werden, andererseits kann auch der Mikro-ÖV dafür sorgen, dass etwa die Erreichbarkeit von Haltestellen höherrangiger Verkehrsmittel, wie S-Bahnen, verbessert wird. Wichtig ist dabei die Schaffung attraktiver Betriebszeiten, die auch den Ansprüchen des Berufsverkehrs gerecht werden. Die Betriebszeiten müssen damit auch an Randzeiten und Wochenenden auf den höherrangigen ÖV angepasst sein. Um die Angebote für die Reisenden komfortabel zu

301 Vgl. Frank in Mobilität Grundbedürfnis des Menschen, Spektrum der Wissenschaft 6/1997, S 34.

302 MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION – EUROPÄISCHE KOMMISSION: Bekanntmachung der Kommission zu einem gut funktionierenden und nachhaltigen lokalen Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung (Taxis und private Mietfahrzeuge), ABl. 2022/C 62/01.

303 Vgl. Kahl in Autengruber/Kahl, Mobilitätswende (2023), S. 17.

304 Eigene Anmerkung: Der Beitrag erwähnt hier die Güteklassen der ÖROK zur Ermittlung einer Mindestqualität.

gestalten, ist es wiederum notwendig, möglichst alle öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel digital zu integrieren.³⁰⁵ Die Erreichbarkeit höherrangiger Verkehrsmittel lässt hier den Schluss zu, dass die Ergänzungsfunktion des Mikro-ÖV durchaus weit gedacht werden kann. Somit ist diese unter Umständen auch in städtischen Agglomerationen³⁰⁶ umsetzbar.

Da es in der Fläche regelmäßig um eine Mindestbedienung im Ergänzungsnetz³⁰⁷ geht, kann die Zubringerfunktion des Mikro-ÖV hier noch einmal unterstrichen werden. Durch diese Zubringerfunktion werden Mikro-ÖV-Systeme zu einem integralen Bestandteil des gesamten ÖV-Systems, was letztlich zu einer Erhöhung des Modal-Split³⁰⁸ in Richtung des ÖPNV führen kann. Ebenso kann der Mikro-ÖV in Gegenden mit schwacher Nachfrage eine Ersatzfunktion für herkömmliche Linienangebote, die aus wirtschaftlicher Sicht nicht zu argumentieren wären, leisten. Damit übt er auch eine Versorgungsfunktion aus, die der Sicherung der Daseinsvorsorge dient und die schlussfolgernd gerade in ländlichen Regionen Abwanderungstendenzen entgegenwirken kann, indem durch den Ausgleich vorhandener Defizite in der peripheren Mobilitätsversorgung durch den Mikro-ÖV etwa die Nachfrage von lokalen Versorgungseinrichtungen gestützt wird.³⁰⁹

Somit erfüllt der Mikro-ÖV verschiedenen Funktionen, die allesamt als Bündel unter Aspekten wie dem demographischen Wandel oder Änderungen in der Raumordnung und Siedlungsstruktur in den nächsten Jahrzehnten sicherlich eine noch stärkere Berücksichtigung finden werden.

Digitaler ÖPNV und Mikro-ÖV

Das Smartphone als zukünftige Mobilitätszentrale wurde in der Branche schon vor einigen Jahren erkannt.³¹⁰ Damit einher ging die Feststellung,

305 Vgl. *Slupetzky* in *ÖZV extra*, Erster Review Mobilität 2020, Sonderausgabe 2/2024, S. 6 – 7.

306 Vgl. *Heineberg*, Stadtgeographie, 6. Auflage (2022), S. 58.

307 Vgl. *Dorsch* (2019), S. 35.

308 Vgl. VDV, Modal Split, <https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/Modal-Split>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

309 Vgl. BMK, Definition und Funktionen, https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/mikrooev/definition.html, letzter Zugriff am 12.06.2024.

310 Vgl. *Ackermann*, Der Einfluss der Digitalisierung auf den ÖPNV der Zukunft, ÖVG-Tagung am 14.01.2016 in Linz, S. 8.

dass Services umfassend digital, mobil und in Echtzeit für die individuelle Kundschaft zur Verfügung stehen müssen. Dabei kommt es bei der Eroberung von Märkten auch auf die Geschwindigkeit an, in der VU Lösungen für den Kunden entwickeln können. Dem Besitz von Daten der Kundschaft wird hier eine zentrale Bedeutung zuordenbar sein, denn über die Bereitstellung gegenwärtiger Mobilitätsangebote wird sich zeigen, wohin die Kundschaft gehen wird. Es wird zudem eine gemeinsame Anstrengung von Aufgabenträgern, VU und der ÖV-Branche erfordern, Mobilitätsplattformen langfristig zur Verfügung zu stellen, um die Menschen zu erreichen.³¹¹

Während integrierte Mobilität im Forschungsbereich bereits funktioniert, gibt es im praktischen Alltag noch genug Potenzial für Servicegestaltung von Mobilitätsplattformen. Einige Apps sind bereits in der Lage, multimodale Routingvorschläge über den ÖV hinaus z.B. mit Sharing-Angeboten oder den Mikro-ÖV miteinzubeziehen, Buchungen und Bezahlvorgänge müssen dennoch oftmals noch im Einzelnen entlang der Reisekette bei der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel getätigt werden.³¹²

Indes ist die technologische bzw. digitale Spielwiese der Gegenwart und sicher auch der Zukunft im Verkehrswesen äußerst bunt. So setzten beispielsweise die ÖBB bereits auf Drohnen, um als erstes europäisches Bahnunternehmen auf diesem Wege Streckeninspektionen durchzuführen,³¹³ in Luxemburg werden Investitionen getätigt, um öffentliche Verkehrsmittel mit Sensoren auszustatten, die laufend deren Auslastung analysieren und die Reisende über das Internet abrufen können,³¹⁴ und schließlich wird in Tirol mittels neuartiger Datenerhebung und Analyse über Kamerasysteme, WiFi bzw. Mobilfunk versucht, Fahrgastströme zu ermitteln und in eine schlüssige Angebotsplanung einfließen zu lassen,³¹⁵ von der Digitalisierung

311 Vgl. *Ackermann*, Der Einfluss der Digitalisierung auf den ÖPNV der Zukunft, ÖVG-Tagung am 14.01.2016 in Linz, S. 16.

312 Vgl. *Slupetzky* in ÖZV, Themenschwerpunkt Mobilität 2050, Roadmap zum Umbau des Verkehrssystems, Ausgabe 2/2021, S. 15.

313 Vgl. ÖBB: Drohnengaragen ersparen künftig tausende Minuten Verspätung, <https://presse-oebb.at/news-oebb-drohnengaragen-ersparen-kuenftig-tausende-minuten-verspaetung?id=189940&menuid=27024&l=Deutsch>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

314 Vgl. *Renner*, Das großmütige Großherzogtum, https://www.wienerzeitung.at/a/das-grossmuetige-grossherzogtum?utm_source=pocket-newtab-de-de, letzter Zugriff am 12.06.2024.

315 Vgl. Öffis sollen die Bedürfnisse besser erfüllen, <https://tirol.orf.at/stories/3231351/>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

des ÖPNV als ein wesentlicher Schritt zu einem ÖPNV mit autonomen Fahrzeugen³¹⁶ ganz zu schweigen.

Es hat sich in der Branche bereits gezeigt, dass neue digitale Angebote, wie On-Demand-Ridepooling³¹⁷, funktionieren und von den Reisenden gut angenommen werden. Derartige Angebote können helfen, die Verkehrswende zu bewältigen und den ÖPNV weiterzuentwickeln. Autonome, dynamische und flexible Verkehre werden als On-Demand-Angebote sowohl im urbanen als auch ruralen Bereich Teil des Nahverkehrs werden.³¹⁸ Es ist jedenfalls zu berücksichtigen, dass den potenziell Reisenden ein flexibles, komfortables und verlässliches Angebot gemacht werden muss, um eine brauchbare Alternative zum MIV herzustellen, was letztlich eine gesamtpolitische und gesellschaftliche Aufgabe darstellt. Personen, die den PKW als präferiertes Verkehrsmittel für sich benützen, werden so zur neuen Zielgruppe des ÖPNV³¹⁹ und damit auch des Mikro-ÖV.

Nicht vergessen werden darf in einer global vernetzten Welt unserer Zeit, dass auch Social Media einen Einfluss auf die Kommunikation in der Branche hat. Die über Social-Media-Kanäle neu geschaffenen Möglichkeiten zu kommunizieren und Informationen auszutauschen, stellen für VU durchaus Problemfelder dar.³²⁰ Gerade der Marketingbereich der VU kann hier aber zum Profiteur werden, da Informationen und Inhalte auf verschiedenste Art und Weise dargestellt werden können und den VU ein Storytelling ermöglichen.³²¹ Gefragt sind hier die Fähigkeiten von Social-Media-Managern, um das Potenzial von Social Media, nämlich auch die Aufmerksamkeit der Menschen auf die VU zu lenken, auszuschöpfen.³²²

Es kann angenommen werden, dass technologische bzw. digitale Entwicklungen den ÖPNV, ferner den Mikro-ÖV, weiterhin und noch mehr als bisher betreffen und gestalten werden. Hier können kleine und auto-

316 Vgl. Ackermann, Der Einfluss der Digitalisierung auf den ÖPNV der Zukunft, ÖVG-Tagung am 14.01.2016 in Linz, S. 33.

317 Eigene Anmerkung: Das Teilen einer Fahrt bzw. eines Verkehrsmittel auf digitalem Weg. Konzepte können hier fließend sein und anderen Gelegenheitsverkehrsangeboten ähneln.

318 Vgl. Nohroudi in VDV, Digitale Transformation des ÖPNV, Chancen, Lösungen und Herausforderungen für die Branche (2020), S. 174.

319 Vgl. Nohroudi in VDV, Digitale Transformation des ÖPNV, Chancen, Lösungen und Herausforderungen für die Branche (2020), S. 176.

320 Vgl. Heger-Mehnert in VDV, Digitale Transformation des ÖPNV, Chancen, Lösungen und Herausforderungen für die Branche (2020), S. 356.

321 Vgl. Heger-Mehnert in VDV (2020), S. 359.

322 Vgl. Heger-Mehnert in VDV (2020), S. 360.

nom fahrende Shuttlebusse den ländlichen Raum an den höherrangigen Massenverkehr anbinden und die Flexibilität des ÖPNV auch im Sinne der MaaS unterstreichen.³²³ Dabei wird hier die klassische Haltestelle von virtuellen Haltestellen zunehmend abgelöst werden,³²⁴ wobei die Festlegung von Haltestellen im regionalen Verkehrsbereich durch die dispersen Besiedlungsstrukturen einen Mittelweg bei der Berücksichtigung der Durchgangsverkehrs-, Quell- und Zielverkehrsinteressen notwendig macht.³²⁵ Gerade Möglichkeiten für eine gezielte Angebotserstellung und die genannten autonomen Fahrzeuge als eine langfristige Perspektive werden also im Mikro-ÖV Einzug halten und diesem ermöglichen, auf ein neues Servicelevel zu gelangen.

Schlussbetrachtung

Im letzten Teil dieser Arbeit geht es noch einmal darum, einen Überblick über die gewonnenen Erkenntnisse zu bekommen und in die Zukunft zu schauen. Gehen wir dafür zunächst zurück an den Ausgangspunkt und betrachten erneut eine typische Woche in unserem Lebensalltag. Dieses Mal stellen wir uns eine Woche aus dem Lebensalltag von vor 15 Jahren und eine Woche aus dem Lebensalltag von heute vor. Unsere Mobilitätsbedürfnisse sind wahrscheinlich auf unsere Lebenssituation angepasst, aber haben sich nicht grundlegend geändert. Eine Änderung wird sich vielleicht in der Verkehrsmittelwahl zeigen, mit Blick auf den ÖPV/ÖPNV, sicher aber in der Art und Weise, wie wir diesen nutzen. Im Vergleichszeitraum sind wir durch die mittlerweile als selbstverständlich erscheinende Omni-präsenz von Smartphones wesentlich umfangreicher mit Informationen versorgt. Der Fahrplanfolder in Papierform tritt in seiner Bedeutung zurück, Abfahrten haben wir bereits im Vorfeld ganz im Sinne der MaaS über eine APP abgerufen, womit die Fahrplanauskunft eine Wandlung³²⁶ erlebt. Info-Screens in Bussen, Bahnen und an Haltestellen verkürzen die

323 Vgl. *Hahn/Pakusch/Stevens* in HMD Praxis der Wirtschaftsinformatik – Die Zukunft der Bushaltestelle vor dem Hintergrund von Mobility-as-a-Service – Eine qualitative Betrachtung des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland, Volume 57, 04.02.2020, S. 360.

324 Vgl. *Hahn/Pakusch/Stevens*, 04.02.2020, S. 362.

325 Vgl. Arten und Lage von Zugangsstellen zum Regionalverkehr, <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/409024/>, letzter Zugriff am 12.06.2024.

326 Vgl. *Ackermann* in *Bruhn/Hadwich* (2022), S. 518.

Reisezeit, der erste und vor allem letzte Teile einer Reise mit dem lokalen Shuttleservice werden bequem bereits tags zuvor bestellt oder mit dem E-Scooter zurückgelegt. Nicht nur auf dieser individuellen Ebene, auch im gesamtgesellschaftlichen und politischen Spektrum haben sich Veränderungen und die Betrachtungsweise auf den gesamten ÖV verändert. Attraktive Tarifangebote verbunden mit flächendeckenden Angeboten, auch und gerade im Mikro-ÖV, bewegen immer mehr Menschen zu einem Umstieg vom MIV auf öffentliche Verkehrsmittel. Die Digitalisierung hat Vereinfachungen und Möglichkeiten mit sich gebracht, deren Ende noch nicht absehbar ist. Während der ÖPNV in Städten und noch mehr am Land vor 15 Jahren politisch nicht in der Form wie heute im Mittelpunkt stand, haben übergeordnete Themen wie die Klimakrise und die Erreichung der mit ihr in Verbindung stehenden Mobilitätswende als ein ihr zuzuordnender Lösungsbestandteil³²⁷ zu einem Umdenken geführt, die öffentlichen Verkehrsangeboten im Nah- wie im Fernbereich einen ganz neuen Stellenwert in der Daseinsvorsorge³²⁸ verliehen haben. Ohne die zunehmende Digitalisierung wäre diese Entwicklung sicher nicht in der Form verlaufen, insbesondere der Mikro-ÖV hat bekanntlich dadurch profitiert. Die Schaffung neuer und der Zeit angemessener öffentlicher Personennahverkehrssysteme ist somit eine im Laufen befindliche Tatsache mit großer Dynamik.

Zusammenfassung

Wie wir gesehen haben, umfasst der Begriff des ÖPNV rechtlich zunächst einmal Verkehrsdienste, die in einem städtischen Raum und dessen Umland angeboten werden, während der Personenregionalverkehr rechtlich Verkehrsdienste in ländlichen Regionen meint. Bei der Definition bedienen sich die Staaten des DACH-Raumes verschiedener Herangehensweisen, wobei ÖPNV in der Praxis letztlich jene öffentlichen Verkehrsdienste bezeichnet, die Menschen in ihrem Alltag zur Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse in einem geographischen Nahebereich nützen. Der Mikro-ÖV als Teil des ÖPNV bezieht sich schließlich auf ein kleinräumiges Umfeld vor allem in der Peripherie, kann in seiner Kleinräumigkeit allerdings auch den ÖPNV in städtischen Verdichtungsräumen unterstützen. Die Begriffe Bedarfsverkehr (on-demand) bzw. Gelegenheitsverkehr werden für den

327 Vgl. Ackermann in Bruhn/Hadwich (2022), S. 517.

328 Vgl. Ackermann in Bruhn/Hadwich (2020), S. 446.

Mikro-ÖV oft synonym verwendet. Bedarfsverkehre (on-demand) können indes als Mikro-ÖV-Angebote eingeordnet werden, die tatsächlich nur auf Abruf zur Verfügung stehen, Gelegenheitsverkehre denken den Mikro-ÖV dagegen in Richtung seiner rechtlichen Erscheinung.

Die Digitalisierung hat in den letzten Jahrzehnten nahezu alle Lebensbereiche des Menschen erfasst und übt damit ebenso Einfluss auf die Entwicklung des ÖPNV bzw. des Mikro-ÖV aus. Die daraus massiv entstehenden Datensätze und Datenflüsse erfordern eine datenschutzrechtliche Sensibilität in der Verkehrsbranche und stellen Gesellschaft und Politik insgesamt vor neue Herausforderungen. On-Demand-Angebote im Mikro-ÖV sind ohne bestimmte digitale Errungenschaften, wie dem Smartphone, gar nicht denkbar. Digitale Prozesse bringen den VU neue Möglichkeiten in der Fahrgaststromanalyse, der Angebotsplanung und führen schließlich zur MaaS, die den Reisenden die Nutzung von ÖPNV-Angeboten als individuelle, mit dem Smartphone organisierbare Dienstleistung erscheinen lässt.

Für den Mikro-ÖV ergeben sich in der Realität rechtliche Fragestellungen zu seiner grundsätzlichen Einordnung ebenso, wie dazu, wenn es um seine Bestellung bzw. das Vergaberecht geht. Vielfach fahren Mikro-ÖV-Angebote nach dem GelverkG unter einer Taxikonzession und den damit einhergehenden Rechtsfolgen. Da eine Flächenkonzession im KfzG nicht vorgesehen ist, kommt Mikro-ÖV-Angeboten nach dem GelverkG eine Ergänzungsfunktion zu, die nach herrschender Meinung allerdings eine, wenn auch nur ferne, Verbindung zu einer Kraftfahrlinie benötigt, und die gegenwärtig eine vollständig autonome Entwicklung von Mikro-ÖV-Angeboten in dafür potenziell in Frage kommenden Mikro-ÖV-Regionen verunmöglicht. Die praktische Anlehnung an den Taxiverkehr kann zu einem Konflikt mit dem originären Taxibetrieb führen, regional unterschiedliche Betriebsordnungen zeigen einzelne und für den Mikro-ÖV hemmende Bestimmungen, wie die TPBBO in Tirol mit Blick auf die Begriffe des Auffahrens und Bereithaltens mit räumlicher Beschränkung zeigt.

Die Forschungsfrage kann somit dahingehend beantwortet werden, dass die gegenwärtig in Österreich bzw. Tirol zur Verfügung stehende Rechtslage die Einrichtung und den Betrieb von Mikro-ÖV-Angeboten grundsätzlich ermöglicht, für eine autonome Entwicklung von der Zeit angemessenen Mikro-ÖV-Angeboten in der Zukunft unter Bedachtnahme auf veränderte Mobilitätsbedürfnisse und der damit einhergehenden Verkehrswende insgesamt allerdings unbefriedigend ist. Ein eigenes Mikro-ÖV Gesetz, das den Begriff des Mikro-ÖV, seine flächenmäßige Einordnung, Bestellung, Betrieb und Finanzierung klar regelt, kann hier Abhilfe schaffen und ist

eine vordringliche Aufgabe für den Gesetzgeber, um die Leistungsfähigkeit öffentlicher Verkehrsdienste insgesamt zu verbessern und ihnen einen der Zeit angemessenen Stellenwert für die Gesellschaft zuerkennen zu lassen. Ungeachtet dessen ist eine moderne Servicegestaltung durch die Chancen und Möglichkeiten der Digitalisierung für den ÖPNV bzw. den Mikro-ÖV unter einer datenschutzrechtlichen Betrachtung realisierbar und kann den mit öffentlichen Verkehrsangeboten Reisenden schon jetzt ein individualisiertes Erlebnis im Sinne der MaaS bieten. Mikro-ÖV-Angebote sind schließlich dazu geeignet, eine Angebotsform im ÖPNV darzustellen, die diesen in seiner herkömmlichen Form des Linienbetriebes durch ihre hervorzuhebende Ergänzungsfunktion, speziell in ländlichen Regionen, einen deutlich attraktiveren Stellenwert verleihen. Abgesehen davon, dass liniengebundene Angebote auch in Zukunft einen Großteil des ÖPNV ausmachen werden, ist der Mikro-ÖV sicherlich in der Lage, als unverzichtbarer Bestandteil des ÖPNV in für ihn geeigneten Mikro-ÖV-Regionen zu bestehen.

Ausblick

Die Entwicklungen des ÖPNV und seiner digitalen bzw. rechtlichen Ausgestaltung in den nächsten zehn Jahren werden entscheidend sein, wie nachhaltig und wirkungsvoll dieser für die Mobilitätswende bestimmend sein wird. Die Realität zeigt bereits unaufhaltsame technische Trends in Bereichen wie der E-Mobilität oder dem autonomen Fahren, ein verändertes Denken in der Politik hin zu mehr Nachhaltigkeit und damit verbunden auf verschiedenen politischen und rechtlichen Ebenen Bemühungen einen der Zeit angemessenen Rechtsrahmen zu schaffen. Der Gesetzgeber wird dabei den Verlauf digitaler und anderer technischer Innovationen im Verkehrsbereich im Blick behalten müssen, um die für den ÖV/ÖPNV und besonders für den Mikro-ÖV maßgebliche Normenlandschaft so auszugestalten, dass dieser im Wettbewerb um die bessere Wahl des Verkehrsmittels gegenüber dem MIV erfolgreich konkurrieren und somit einen wichtigen Beitrag für ökologische und sozioökonomische Ziele im Verkehrswesen leisten kann. Denn natürlich bietet auch der MIV nach wie vor ein attraktives Umfeld für Investitionen in Forschung und Entwicklung für die Industrie. Politisch ambitionierte Ziele, wie das der Klimaneutralität, sprechen zunächst einmal für eine zukünftige Gewichtsverlagerung hin zu mehr öffentlichen Verkehrsangeboten, die Lobbystärke im Umfeld des MIV darf

hier allerdings keinesfalls unterschätzt werden. Somit wird das Bestreben für eine fortlaufende Modernisierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur, der darauf aufliegenden Verkehrsmittel und den öffentlichen, überdies grenzüberschreitenden Verkehrssystemen in deren Gesamtheit samt ihrer rechtlichen Ausgestaltung zur bestimmenden Zielgröße Top-Down für den gemeinschaftsrechtlichen Gesetzgeber der Europäischen Union, der nationalen und föderalen Gesetzgeber der einzelnen Staaten und subnationalen Entitäten bis hin zu den lokalen Senaten in Städten und Gemeinden. Mit der Schaffung eines einheitlichen ÖPNV-Gesetzes bzw. dem in dieser Arbeit vorgeschlagenen Ansatzes eines Mikro-ÖV-Gesetzes könnte die Politik hierzulande einen wesentlichen Schritt zu diesem modernen und dem Zeitgeist angemessenen Rechtsrahmen unternehmen. Dies würde nicht nur die Beantwortung von noch offenen Rechtsfragen im Mikro-ÖV ermöglichen, sondern auch ein Statement setzen, das dem ÖV/ÖPNV eine klare und prioritäre Richtung hin zu einem Mehr an flächendeckenden und zeitlich flexiblen Angeboten für die Zukunft vorgibt. Eine so vorgegebene Richtung wiederum ermöglicht einen belebenden Horizont für die Erstellung digitaler Services und Dienstleistungen im öffentlichen Verkehrsbereich, die letztlich allen Reisenden eine adäquate Mobilität in einer vernetzten Welt ermöglicht.

Literaturverzeichnis

Kommentare, Monographien und Sammelwerke

- Autengruber/Kahl*, Mobilitätswende, Verkehre unter dem Einfluss von Nachhaltigkeit und Digitalisierung (2023)
- Autengruber/Kahl*, Rechtliche Umsetzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten bei der Bestellung von Mikro-ÖV (2023)
- Bruhn/Hadwich*, Automatisierung und Personalisierung von Dienstleistungen, Konzepte – Kundeninteraktionen – Geschäftsmodelle, Band 1 (2020)
- Bruhn/Hadwich*, Smart Services Band 3: Kundenperspektive – Mitarbeiterperspektive – Rechtsperspektive (2022)
- Ceder*, Public Transit Planning and Operation, Modeling, Practise and Behaviour, Second Edition (2016)
- Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer*, Einführung in die Verkehrssystemplanung (2004/2010)
- Cerwenka/Hauger/Hörl/Klamer*, Handbuch der Verkehrssystemplanung (2007)
- Dander/Bettinger/Ferraro/Leineweber/Rummler*, Digitalisierung – Subjekt – Bildung: Kritische Betrachtungen der digitalen Transformation (2020)

- Dorsch*, Öffentlicher Personennahverkehr, Grundlagen und 25 Fallstudien mit Lösungen (2019)
- Groche/Thierner*, Handbuch für den öffentlichen Personen- Nahverkehr, ÖPNV (1980)
- Grubmann/Punz/Vladar*, Personenbeförderungsrecht – Straße (2014)
- Heineberg*, Stadtgeographie, 6. Auflage (2022)
- Lachmayer/Derosier*, Rechtsqualität der Auslegungsleitlinien der Kommission zur PSO-Verordnung, Rechtswissenschaftliches Fachgutachten (2023)
- Leeser*, Digitalisierung in KMU kompakt, Compliance und IT-Security (2020)
- Linden*, Dr. Gablers Verkehrs-Lexikon (1966)
- Reinhardt*, Öffentlicher Personennahverkehr, Technik – rechts- und betriebswirtschaftliche Grundlagen, 2. Auflage (2018)
- Riener/Appel/Dorner/Huber/Kolb/Wagner*, Autonome Shuttlebusse im ÖPNV, Analysen und Bewertungen zum Fallbeispiel Bad Birnbach aus technischer, gesellschaftlicher und planerischer Sicht (2020)
- Schnieder*, Betriebsplanung im öffentlichen Personennahverkehr, Ziele, Methoden, Konzepte, 2. Auflage (2018)
- Schulz*, Verkehr und Tourismus: Ein Studienbuch in Fallbeispielen (2012)
- VDV*, Digitale Transformation des ÖPNV, Chancen, Lösungen und Herausforderungen für die Branche (2020)
- VDV-Akademie*, Grundwissen Personenverkehr und Mobilität (2021)
- Watzdorf*, Berufsrecht Gewerbeordnung 1994, Stand: Mai 2022
- T. Zerres/M. Zerres*, Europäisches Wirtschaftsrecht, Eine Darstellung des Rechts der Europäischen Union unter besonderer Berücksichtigung der Grundfreiheiten als Rahmenbedingung eines marktorientierten Managements deutscher Unternehmen (2015)

Artikel und Beiträge aus Fachzeitschriften und Printmedien

- Blume* in Der Nahverkehr, Videoschutzsystem gibt Sicherheit im ÖPNV, Heft 10/2023
- Dähling* in Tiroler Tageszeitung, Der RegioFlink dient manchen als Privattaxi, 12.04.2024
- Frank* in Mobilität Grundbedürfnis des Menschen, Spektrum der Wissenschaft 6/1997
- Hahn/Pakusch/Stevens* in HMD Praxis der Wirtschaftsinformatik – Die Zukunft der Bushaltestelle vor dem Hintergrund von Mobility-as-a-Service – Eine qualitative Betrachtung des öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland, Volume 57, 04.02.2020
- Hempel/Vedder* in Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis, Subjektive Sicherheit im ÖPNV, 20. Jg., Heft 1, April 2011
- Krummheuer/Pullig* in On-Demand-Mobilität zwischen Vision und Wirklichkeit in Nahverkehrs – Tage 2017, Digital und Disruptiv – Neue Daten und Methoden für einen kundengerechten ÖPNV, Schriftenreihe Verkehr, Heft 28, September 2017

- Leitfaden Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum – 1. Ausschreibung, Eine Förderaktion des Klima- und Energiefonds der österreichischen Bundesregierung, 2. Auflage Dezember 2011
- Schmidt in Nutzung von Daten in der Angebots- und Betriebsplanung in Nahverkehr-Tage 2017, Digital und Disruptiv – Neue Daten und Methoden für einen kundengerechten ÖPNV, Schriftreihe Verkehr, Heft 28, September 2017
- Schulze in Der Nahverkehr, ÖPNV-Ausbau: Finanzierungsmodelle und strategische Kommunikation von Anfang an verzahnen, Heft 10/2023
- Slupetzky in ÖZV extra, Erster Review Mobilität 2020, Sonderausgabe 2/2024
- Slupetzky in ÖZV, Themenschwerpunkt Mobilität 2050, Roadmap zum Umbau des Verkehrssystems, Ausgabe 2/2021
- Strobl in Tiroler Tageszeitung, Beilage Magazin, Wann kommt der nächste Bus?, 31.03.2024.
- VCÖ-Factsheet, Mikro-ÖV kann Mobilität in Gemeinden deutlich verbessern
- VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 2/2023, Bessere Mobilität für die Regionen
- VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 3/2018, Sharing und neue Mobilitätsangebote
- VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 3/2021, Öffentlicher Verkehr – Mobilität und Klimaschutz
- VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 4/2017, Transformation von Mobilität und Transport unterstützen

Analysen, Präsentationen und Studien

- Ackermann, Der Einfluss der Digitalisierung auf den ÖPNV der Zukunft, ÖVG-Tagung am 14.01.2016 in Linz
- Aus Verantwortung für Österreich., Regierungsprogramm 2020–2024
- Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, Positionen und Diskussionsbedarf zur Umsetzung der Richtlinie über offene Daten und die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors (EU) 2019/1024, Ergebnisse des digitalen Fachworkshops am 20. & 28. April 2020
- Huber, BMK, Anforderungen an ein zeitgemäßes Kraftfahrlinienrecht, 20.04.2021
- Kosok/Rublack/Markus, Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil I, Ausgangslage und Praxisbeispiele für eine bundesweit garantierte Grundversorgung mit Bus und Bahn, Agora Verkehrswende (2023)
- Kosok/Rublack/Markus, Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil II, Ausgangslage und Praxisbeispiele für eine bundesweit garantierte Grundversorgung mit Bus und Bahn, Agora Verkehrswende (2023)
- Semberger, Bundesministeriums für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort, Task Force PSI und Open Data, 25.09.2019
- VDV, Positionspapier, Für einen fairen Austausch von Daten unter Berücksichtigung von Wettbewerb und Digitalisierung im Verkehrssektor, Juli 2018

Voss/Vitols, Digitaler Wandel und Sozialdialog im öffentlichen Personennahverkehr in Europa, Abschlussbericht (Juli 2020)

WKO, wkoanalyse, Mobilität – Ein Grundbedürfnis für Wirtschaft und Gesellschaft, 08.05.2018

Onlinequellenverzeichnis

Arten und Lage von Zugangsstellen zum Regionalverkehr: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/409024/>

Ausschreibungen und Vergabe: Was ist bei der Beauftragung von Verkehrsdienstleistungen zu beachten?: https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:Ausschreibungen_und_Vergabe

AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH: <https://mobilitaetsdaten.gv.at/>

Bedarfsverkehr in Tirol: https://www.bedarfsverkehr.at/content/Bedarfsverkehr_in_Tirol

Bedarfsverkehre („Mikro-ÖV“): <https://www.bedarfsverkehr.at/content/Hauptseite>

Bedienungsstandard: <https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/Bedienungsstandard>

Das großmütige Großherzogtum: https://www.wienerzeitung.at/a/das-grossmuetige-groosherzogtum?utm_source=pocket-newtab-de-de

Datenschutzrecht in Österreich: <https://www.dsb.gv.at/recht-entscheidungen/gesetze-in-oesterreich.html>

Definition und Funktionen: https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/mikroev/definition.html

Die digitale Transformation des ÖPNV im Spannungsfeld von Politik und Start-ups: <https://ae-network.de/keynote-von-herr-dr-ackermann/>

Intelligente Mobilität durch Digitalisierung: Potenziale, die Bewegung reinbringen: <https://www.austriatech.at/de/digital>

Intelligente Verkehrssysteme (IVS): https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/telematik_ivs.html

Kritik nach KI-Versuch in Londons U-Bahn: <https://orf.at/stories/3348219/>

Mikro-ÖV auf dem Vormarsch – Regionflink in Tirol erfolgreich etabliert: <https://mobilitaetsverbunde.at/mikro-ov-auf-dem-vormarsch-regionflink-in-tirol-erfolgreich-etabliert/>

Mobilität im ländlichen Raum: <https://www.vdv.de/mobilitaet-im-laendlichen-raum-staerken.aspx>

Mobilitätsgarantie flächendeckend umsetzen: <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/mobilitaetsgarantie-flaechendeckend-umsetzen>

Modal Split: <https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/Modal-Split>

ÖBB: Drohnengaragen ersparen künftig tausende Minuten Verspätung: <https://presse-oebb.at/news-oebb-drohnengaragen-ersparen-kuenftig-tausende-minuten-verspaetung?id=189940&menueid=27024&l=Deutsch>

- Öffentliche und Sektorenauftraggeber im Vergaberecht:* <https://www.wko.at/wirtschaftsr echt/oeffentliche-sektorenauftraggeber-vergaberecht>
- Öffis sollen die Bedürfnisse besser erfüllen:* <https://tirol.orf.at/stories/3231351/>
- On-Demand im ÖPNV:* <https://www.vdv.de/ondemandumfrage22.aspx>
- On-Demand mobility:* <https://www.uitp.org/topics/on-demand-mobility/>
- Qualität:* <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/qualitaet-45908>
- Rechtliches: Welche rechtlichen Rahmenbedingungen gibt es?:* <https://www.bedarfsverke hr.at/content/Handbuch:Rechtliches>
- RegioFlink:* <https://www.vvt.at/page.cfm?vpath=ueber-uns/unsere-leistungen/regiofl ink>
- Ruf-Shuttle im Kreuzfeuer, VVT verteidigt RegioFlink, Taxler würden ihn gern abschaf- fen:* <https://www.tt.com/artikel/30880333/vvt-verteidigt-regioflink-taxler-wuerden-i hn-gern-abschaffen>
- Übersicht für Tirol:* https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:%C3%9Cbersic ht_f%C3%BCr_Tirol
- VCÖ: Fast jede 2. Gemeinde in Österreich unzureichend mit Öffentlichem Verkehr ver- sorgt:* <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-fast-jede-2-gemeinde-i n-oesterreich-unzureichend-mit-oeffentlichem-verkehr-versorgt>
- Verkehr – Sicherer, nachhaltiger und vernetzter Verkehr:* https://european-union.europa .eu/priorities-and-actions/actions-topic/transport_de
- Verkehrsmittel:* <https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/Verkehrsmittel>
- Verkehrsträger:* <https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/Verkehrstr%C3%A4ger>
- VVT RegioFlink:* https://www.bedarfsverkehr.at/content/Handbuch:VVT_RegioFlink
- Wattens:* <https://www.tirol.gv.at/gemeinden/gemeinde/70367/>
- Wie der öffentliche Verkehr zukunftsfit wird:* <https://vcoe.at/news/details/wie-der-oeffe ntliche-verkehr-zukunftsfit-wird>
- Wie die Digitalisierung den ÖPNV stärken kann:* <https://background.tagesspiegel.de/m obilitaet/wie-die-digitalisierung-den-oepnv-staerken-kann>
- Zank um Dorftaxis:* <https://tirol.orf.at/stories/3252818/>
- Rechtsquellenverzeichnis*
- Rechtsquellen – Österreich*
- Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (*IVS-Gesetz – IVS-G*), BGBl. I Nr. 38/2013
- Bundesgesetz über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeu- gen (*Güterbeförderungsgesetz 1995 – GütbefG*), BGBl. Nr. 593/1995 (WV) idF I Nr. 18/2022
- Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (*Kraftfahrlineiengesetz – KflG*), BGBl. I Nr. 203/1999 idF I Nr. 203/2023
- Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Per- sonen mit Kraftfahrzeugen (*Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – GelverkG*), BGBl. Nr. 112/1996 (WV) idF I Nr. 18/2022

Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (*Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999*), BGBl. I Nr. 204/1999 idF I Nr. 59/2015

Bundesgesetz über die Vergabe von Aufträgen (*Bundesvergabegesetz 2018 – BVergG 2018*), BGBl. I Nr. 65/2018 idF II Nr. 91/2019

Bundesgesetz über die Vergabe von Konzessionsverträgen (*Bundesvergabegesetz Konzessionen 2018 – BVergGKonz 2018*), BGBl. I Nr. 65/2018 idF I Nr. 100/2018

Bundesgesetz über die Weiterverwendung von Informationen öffentlicher Stellen, öffentlicher Unternehmen und von Forschungsdaten (*Informationsweiterverwendungsgesetz 2022 – IWG 2022*), BGBl. I Nr. 116/2022

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (*Eisenbahngesetz 1957 – EisbG*), BGBl. Nr. 60/1957 idF I Nr. 231/2021

Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (*Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960*), BGBl. Nr. 159/1960 idF I Nr. 52/2024

Bundesgesetz zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten (*Datenschutzgesetz – DSGVO*), BGBl. I Nr. 165/1999 idF I Nr. 2/2023

Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG), BGBl. Nr. 1/1930 (WV) idF BGBl. I Nr. 194/1999 (DFB) idF I Nr. 47/2024

Bundesverfassungsgesetz über die Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen dem Bund und den übrigen Gebietskörperschaften (*Finanz-Verfassungsgesetz 1948 – F-VG 1948*), BGBl. Nr. 45/1948 idF BGBl. I Nr. 194/1999 (DFB) idF I Nr. 51/2012

Gewerbeordnung 1994 – GewO 1994, BGBl. Nr. 194/1994 (WV) idF I Nr. 56/2024

Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über den Zugang zum mit Kraftfahrzeugen betriebenen Personenbeförderungsgewerbe (*Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr – BZP-VO*), BGBl. Nr. 889/1994 idF II Nr. 459/2010

Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, mit der gewerbepolizeiliche Regelungen für die nichtlinienmäßige Beförderung von Personen mit Fahrzeugen des Straßenverkehrs getroffen werden (*Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr – BO 1994*), BGBl. Nr. 951/1993 idF II Nr. 408/2020

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Durchführung des Bundesgesetzes über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (*Kraftfahrliniengesetz*) (*Kraftfahrliniengesetz-Durchführungsverordnung – KfLG-DV*), BGBl. II Nr. 45/2001

Rechtsquellen – Tirol

Gesetz über offene Daten und die Bereitstellung und Weiterverwendung von Informationen öffentlicher Stellen (*Tiroler Informationsweiterverwendungsgesetz 2021 – TIWG 2021*), LGBl. Nr. 79/2015 idF Nr. 101/2021

Verordnung des Landeshauptmannes vom 21. Dezember 2020, mit der nähere Bestimmungen über die Ausübung des Personenbeförderungsgewerbes mit Pkw – Taxi sowie des mit Personenkraftwagen ausgeübten Gästewagen-Gewerbes erlassen werden (*Tiroler Personenbeförderungs-Betriebsordnung 2020 – TPBBO 2020*), LGBL. Nr. 138/2020 idF VBl. Tirol Nr. 118/223

Rechtsquellen – Deutschland

Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist

Rechtsquellen – Schweiz

Bundesgesetz über die Personenbeförderung (*Personenbeförderungsgesetz, PBG*) vom 20. März 2009 (Stand am 1. September 2023)

Rechtsquellen – Europäische Union

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2017/1926 DER KOMMISSION vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste, ABL. L 272/1

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION – EUROPÄISCHE KOMMISSION: Bekanntmachung der Kommission zu einem gut funktionierenden und nachhaltigen lokalen Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung (Taxis und private Mietfahrzeuge), ABL. 2022/C 62/01

RICHTLINIE (EU) 2019/1024 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. Juni 2019 über offene Daten und die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors (Neufassung), ABL. L 172/56

RICHTLINIE 2014/23/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe, ABL. L 94/1

RICHTLINIE 2014/24/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG, ABL. L 94/65

RICHTLINIE 2014/25/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG, ABL. L 94/243

VERORDNUNG (EG) Nr. 1073/2009 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Neufassung), ABL. L 300/88

VERORDNUNG (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, ABL. L 315/1

VERORDNUNG (EU) 2016/679 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), ABl. L 119/1

VERORDNUNG (EWG) Nr. 1893/91 DES RATES vom 20. Juni 1991 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, ABl. Nr. L 169/1

Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Konsolidierte Fassung), ABl. C 202/1