

# Mikro-ÖV im aktuellen verkehrsgewerberechtlichen Rahmen und Anpassungsbedarf

---

Arno Kahl

## Literaturverzeichnis

*Baumeister/Berschlin*, Die Integration und Steuerung von On-Demand-Mobility (ODM) in das Personenbeförderungsgesetz, *Verkehr und Technik* 2020, 287; *Baumeister/Fiedler*, Atypische Liniengenehmigungen gemäß dem Personenbeförderungsgesetz für digital gesteuerte On-Demand-Verkehre in Städten und Ballungsräumen, *Verkehr und Technik* 2019, 17; *Drechsler/Litterst*, Braucht die Verkehrswende eine neue Dogmatik von Gemeingebrauch und Sondernutzung? *DÖV* 2022, 738; *Eickelmann*, § 33 Öffentlicher Verkehr, Multimodalität und Klimaschutz, in Rodi (Hrsg), *Handbuch Klimaschutzrecht* (2022) 693; *Grün/Sitsen/Stachurski*, Der „gebündelte Bedarfsverkehr“, *Der Nahverkehr* 7–8/2021, 54; *Kahl*, Der öffentliche Personennahverkehr auf dem Weg zum Wettbewerb (2005); *Kahl/Weber*, *Allgemeines Verwaltungsrecht*<sup>7</sup> (2019); *Knauff*, Modernisierung des ÖPNV-Rechts (auch) zur Förderung der Verkehrswende, *Die Verwaltung* 2020, 347; *Saxinger*, Der Linienbedarfsverkehr als neue Form des Linienverkehrs nach der PBefG-Novelle 2021, *GewArch* 2022, 183; *Somereider/Grundtner*, *Kraftfahrlineiengesetz & Gelegenheitsverkehrsgesetz* (2004) § 17 KfLG.

## Inhaltsübersicht

I. Ziel der Untersuchung und Untersuchungsgegenstand . . . . .	16
II. Rechtliche Bestandsaufnahme . . . . .	17
A. Kraftfahrlineiengesetz . . . . .	18
B. Gelegenheitsverkehrsgesetz . . . . .	20
C. Ergebnis . . . . .	21
III. Möglichkeiten der verkehrlichen Verzahnung . . . . .	22
A. Das Verhältnis zwischen KfLG und GelverkG . . . . .	22
B. Das Verhältnis zwischen ÖPNRV-G und GelverkG . . . . .	23
C. Ergebnis . . . . .	24
IV. Die Bestellung von Mikro-ÖV-Diensten . . . . .	25
A. Die Bestellung alternativer Kraftfahrlinienverkehre . . . . .	25
B. Die Bestellung alternativer Gelegenheitsverkehre . . . . .	26
C. Die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Pflichten . . . . .	27
1. Bestellung und Tarifpflicht . . . . .	27
2. Bestellung und sonstige (gemeinwirtschaftliche) Pflichten . . . . .	28

3. Alternativen Gelegenheitsverkehren entgegenstehende Vorschriften . . .	29
4. Bestellung bei mangelnder normativer Abstimmung . . . . .	30
V. Überlegungen zum rechtlichen Reformbedarf . . . . .	31
A. Offensiver, zukunftsweisender Ansatz . . . . .	31
B. Wir laufen Gefahr, die Entwicklung zu verschlafen! . . . . .	32

## I. Ziel der Untersuchung und Untersuchungsgegenstand

*Christoph Schaaffkamp* hat uns im ersten Referat unserer Tagung (kritisch) vor Augen geführt, was Mikro-ÖV ist und wie er funktionieren kann. Er hat dabei wertvolle Systematisierungs- und Begriffsarbeit geleistet und uns unter anderem – auch mit grenzüberschreitendem Blick – gezeigt, was in der Praxis heute als Bedarfsverkehr schon etabliert ist.

Dieser zweite Beitrag<sup>1</sup> hat den aktuellen österreichischen Rechtsrahmen für Mikro-ÖV zum Gegenstand und untersucht, ob bzw bei welchem Verständnis der einschlägigen rechtlichen Grundlagen Mikro-ÖV-Leistungen bestellt werden können. In der Folge werden also jene Bestimmungen untersucht, die Mikro-ÖV (verkehrs-)gewerberechtlich determinieren, seine Bestellung und Finanzierung regeln, seine Effektivierung ermöglichen oder dieser auch entgegenstehen. Dabei zeigt das geltende Recht, dass der Gesetzgeber „alternative Betriebsformen“ (so § 5 Abs 2 ÖPNRV-G<sup>2</sup>) zwar durchaus mitdenkt, dies jedoch in bei weitem nicht ausreichendem Ausmaß und vor allem nicht systematisch, sodass an mehreren Stellen nicht unerhebliche Auslegungsschwierigkeiten bestehen.

Auch in Österreich nehmen seit einiger Zeit immer mehr Bedarfsverkehre den Betrieb auf. So gibt es in 721 Gemeinden 263 entsprechende Angebote. Insbesondere in den vergangenen drei bis vier Jahren ist ein regelrechter Boom an neuen Bedarfsverkehren auszumachen. Zum Einsatz kommen die neuen Angebote vor allem als Zubringer zu ÖV-Diensten, als Transport zB von Einkäufen, als Schlechtwetteralternative oder auch als Entlastung von Hol- und Bringdiensten.<sup>3</sup> Nicht nur in funktioneller, sondern auch in organisatorischer Hinsicht zeigt sich ein überaus buntes Bild. Es bestehen zB Anrufbus, Bahnhofshuttle, Jugendtaxi, Seniorentaxi, Bürgerbus, Sanftmobil, Citytaxi, Dorfmobil (Bumo), Asti, Basti, Wasti und Mosti.

1 Der auf der Tagung „Mobilitätswende – Verkehre unter dem Einfluss von Nachhaltigkeit und Digitalisierung“ gehaltene Vortrag ist Teil eines vom Klima- und Energiefonds drittmittelgeförderten Projekts („Nachhaltige Mobilität in der Praxis“) zu rechtlichen Umsetzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten bei der Bestellung von Mikro-ÖV. Daher finden sich in dieser Schriftfassung des Vortrags zT wörtliche Überschneidungen zur nachfolgend ebenfalls im Verlag Österreich erscheinenden Publikation der vom Klima- und Energiefonds finanzierten Studie.

2 BGBl I 1999/204 idF BGBl I 2015/59.

3 Vgl [www.bedarfsverkehr.at](http://www.bedarfsverkehr.at) (Zugriff 10.10.2022).

Angesichts der faktisch bereits bestehenden Formen von Mikro-ÖV liegt die Auffassung nahe, die einschlägigen rechtlichen Umsetzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten wären klar. Bereits eine oberflächliche Nachfrage in der „Praxis“ zeigt jedoch, dass die entsprechenden Dienste auf unterschiedlichsten rechtlichen und faktischen Grundlagen angeboten werden. Rechtssicherheit besteht über weitere Strecken nicht und ist schon bei der ganz grundsätzlichen Frage, wer Mikro-ÖV-Dienste überhaupt bestellen darf, nicht gegeben.

Dabei ist es unbestritten, dass Mikro-ÖV-Dienste als sinnvolle Ergänzung zum überkommenen Linienverkehr bestehen sollen. Auch die Europäische Kommission stuft in ihrer Bekanntmachung zu „gut funktionierenden und nachhaltigen lokalen Bedarfsverkehren für die Personenbeförderung“<sup>4</sup> die Integration von Bedarfsverkehren und Linienverkehren als „äußerst wichtig“ ein. Es geht um die so oft zitierte „erste und letzte Meile“ als Attraktivierung des ÖPNV in Gebieten, die nur dispers besiedelt sind. Immerhin können auch kurze Strecken große Mobilitätshindernisse darstellen.

Es geht um Mobilitätskonzepte zwischen den klassischen Polen Kraftfahrline und Taxi sowie – je nach Bedarf – um Flexibilisierungen in alle denkbaren Richtungen. Flexibilisierungsmöglichkeiten bestehen auf den verschiedensten Ebenen, wie etwa der Art der Bedienung (Linien- oder Richtungsbandbetrieb, Sektor- oder Flächenbetrieb etc), der Bindung an Fahrpläne, der Bündelung von Fahrten, der Ausgestaltung von Haltestellen und Fahrzeuggrößen, der Art des Trägers (gewerblich, gemeinnützig) oder auch des eingesetzten Personals (angestellt, ehrenamtlich). Grob gesagt geht es um bedarfsorientierten, flexiblen und tendenziell eher klein dimensionierten ÖV.

Das hier behandelte Thema ist übergeordnet freilich in die gesamtverkehrliche Frage nach möglichst viel Mobilität bei möglichst wenig Verkehr zu erschwinglichen Preisen für Menschen und den Staat eingebettet. Dies darf nie aus dem Blick geraten. Treiber der aktuellen Entwicklung sind vor allem auch die rasant zunehmende Forderung nach gesteigerter Nachhaltigkeit sowie die Digitalisierung, die neue technische Möglichkeiten – zB die gesamthafte Betrachtung der Mobilitätskette als Mobility as a Service – realisierbar macht, den überkommenen rechtlichen Rahmen aber fordert und so mit diesem in Wechselwirkung tritt.

## II. Rechtliche Bestandsaufnahme

Am Beginn der Untersuchung ist eine kurz gehaltene rechtliche Bestandsaufnahme erforderlich. Die rechtlichen Grundlagen des hier interessierenden „Verkehrs(gewerbe)rechts“ finden sich weitestgehend nicht in der GewO,

---

4 ABl C 2022/62, 1.

sondern in Spezialgesetzen, namentlich dem Kraftfahrliniengesetz (KfLG<sup>5</sup>), dem Gelegenheitsverkehrsgesetz (GelverkG<sup>6</sup>), aber auch im Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz (ÖPNRV-G). Im Hintergrund mitzudenken sind jeweils Bestimmungen der PSO-VO,<sup>7</sup> auf die hier jedoch auch deshalb nicht näher eingegangen wird, weil diese Gegenstand des nachfolgenden Beitrags von *Arnold Autengruber* sind.

## A. Kraftfahrliniengesetz

Ausgangspunkt einer Untersuchung des für Bedarfsverkehr und Mikro-ÖV einschlägigen Rechtsrahmens ist sinnvollerweise das KfLG, in dem zunächst einmal die „Urform“ des öffentlichen Personenverkehrs auf der Straße, die **Kraftfahrlinie**, geregelt ist. Nach der Legaldefinition in § 1 Abs 1 KfLG ist eine Kraftfahrlinie „die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch Personenkraftverkehrsunternehmer in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden. Der Kraftfahrlinienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung<sup>8</sup> für jedermann zugänglich“. Kumulativ zu erfüllende Modalitäten der Leistungserbringung im Kraftfahrlinienverkehr sind die Öffentlichkeit,<sup>9</sup> Regelmäßigkeit<sup>10</sup> und Entgeltlichkeit<sup>11</sup> der Bedienung auf einer festgelegten Strecke<sup>12</sup> sowie die Benützung von Haltestellen<sup>13</sup>. Der Einsatz von Omnibussen ist charakteristisch.

---

5 BGBl I 1999/203 idF BGBl I 2022/18.

6 BGBl 1996/112 (WV) idF BGBl I 2022/18.

7 VO (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, ABl L 2007/315, 1 idF VO (EU) 2016/2338, ABl L 2016/354, 22 (PSO-VO).

8 Auf diese grundsätzliche Möglichkeit zur Buchung sei explizit hingewiesen. Auf sie wird im Folgenden zurückgekommen.

9 Nach der Rsp der VwGH bedeutet dies für jedermann zugänglich bei zugleich bestehender Beförderungspflicht, s etwa VwSlg 12.576 A/1987. Ist der Teilnehmerkreis bei Beginn der Fahrt bereits feststehend (gattungsmäßige Merkmale – zB Angehörige eines bestimmten Betriebes), liegt keine öffentliche Beförderung vor.

10 Darunter versteht die Judikatur (VwSlg 3455 A/1954), dass Fahrten zu bestimmten Zeiten erfolgen, die im Voraus dem Publikum öffentlich bekanntgegeben werden, und auch stattfinden, wenn sich keine Fahrgäste im gegebenen Zeitpunkt gemeldet haben. In der faktischen Durchführung von Fahrten zu bestimmten Zeiten allein kann die Planmäßigkeit nicht erblickt werden. Der Umstand, dass Haltestellen des Kraftfahrlinienverkehrs berührt werden bzw an solchen auch Fahrgäste einsteigen, ist für sich allein für das Vorliegen einer Kraftfahrlinie nicht ausschlaggebend.

11 Vgl die Definition des Personenkraftverkehrsunternehmers in § 1 Abs 2 leg cit, der die Personenbeförderung „gegen Vergütung durch die beförderte Person oder durch Dritte“ ausführt.

12 Die Erteilung von Flächenkonzessionen ist nicht zulässig.

13 Daraus lässt sich ableiten, dass eine Kraftfahrlinie mindestens eine Anfangs- und eine Endhaltestelle haben muss. Bei der Anfangs- und Endhaltestelle kann es sich um dieselbe Haltestelle handeln.

Verkehre nach § 1 Abs 1 KfVG bedürfen einer Konzession nach KfVG. Das alles ist geläufig. Diese Form der Bedienung hat evident und unbestritten große Vorteile, weil sie eine systematische Bedienung der Allgemeinheit im Sinne einer verlässlichen Daseinsvorsorge im Bereich der öffentlichen Personenbeförderung sicherstellt. Es bestehen keine Zweifel daran, dass sie auch künftig das Rückgrat einer konsistenten ÖPNV-Bedienung – vor allem in Ballungsräumen – sein wird.

In einem nächsten, hier weiterführenden Schritt stellt das KfVG zumindest etwas flexiblere Bedienformen im Kraftfahrlinienverkehr bereit. So ermöglicht es nach § 17 leg cit zunächst das **Teilen** einer Kraftfahrlinie. Dabei darf der Betrieb einer Kraftfahrlinie bedarfsbedingt auf einem Teil der konzessionierten Strecke verdichtet werden. **Schnellkurse** bedienen nicht alle Haltestellen auf der konzessionierten Strecke und die **Kopplung** von Kraftfahrlinien bedeutet eine durchlaufende Befahrung von mehreren verschiedenen Kraftfahrlinien oder ihrer Teilstücke.<sup>14</sup>

Eine Form von Linienverkehr nach Voranmeldung<sup>15</sup> und somit eine weitere Form einer – freilich nur sehr begrenzten – Flexibilisierung stellt der Betrieb von **Rufbussen** dar. Dieser wird vor allem mit einer Bedienung in (dispers besiedelten) Randgebieten und zu Randzeiten in Verbindung gebracht. Der Kraftfahrlinienverkehr mit Rufbussen bedarf einer Konzession nach § 1 Abs 3 KfVG. Nach der Legaldefinition in § 38 Abs 3 leg cit tritt der Rufbusverkehr in zwei Betriebsvarianten in Erscheinung. Danach „gelten“ als Rufbusse innerstaatliche Kraftfahrlinienverkehre, die entweder ohne Anmeldung nicht verkehren und nur bei Vorliegen von Anmeldungen über Telefon oder in anderer festgesetzter Art von den erforderlichen Haltestellen ausgehend die gewünschten Verbindungen innerhalb eines konzessionierten Streckensystems herstellen (1) oder ohne Anmeldung fahrplanmäßig nur auf einer bestimmten Grundstrecke des Streckensystems verkehren, bei Vorliegen von Anmeldungen aber von der Grundstrecke abweichen, die erforderliche Haltestelle (Bedarfsthaltestelle) bedienen, und danach wieder auf

---

14 Die Koppelung von mehreren Kraftfahrlinien oder deren Teilstrecken unterliegt der Genehmigungspflicht der Konzessionsbehörde; es handelt sich um die Änderung einer bestehenden Kraftfahrkonzession in Form einer inhaltlichen Erweiterung (vgl insbesondere § 6 KfVG sowie AB 2047 BgNR 20. GP, 9). Neben der Koppelung „eigener“ Verkehrslinien ermöglicht § 17 Abs 3 leg cit für die Dauer der Teilnahme eines Konzessionsinhabers an einem Gemeinschaftsverkehr oder Verkehrsverbund zudem die Koppelung eigener Verkehrslinien mit Kraftfahrlinien oder deren Teilen anderer Verkehrsteilnehmer, die Vertragspartner sind. Vgl *Somereder/Grundtner*, Kraftfahrlineiengesetz & Gelegenheitsverkehrsgesetz (2004) § 17 KfVG, 62.

15 Vgl dazu auch die Definition einer Kraftfahrlinie in § 1 Abs 1 KfVG, wonach es einer Qualifikation als Kraftfahrlinie nicht schadet, wenn eine „etwaige Verpflichtung zur Buchung“ besteht, sofern auch unter dieser Voraussetzung eine allgemeine Zugänglichkeit zu den Diensten besteht.

die Grundstrecke zurückkehren und zur Endhaltestelle weiterfahren (2).<sup>16</sup> Diese Festschreibungen lassen erkennen, dass bei einem Rufbussystem eine gewisse Bedarfsorientiertheit gegeben ist und Fahrgäste sich anmelden müssen. Allerdings zeigt die gesetzliche Definition dieser Bedienart recht klar auch die Grenzen der Flexibilisierung auf, wenn das „Streckensystem“ und die „Grundstrecke“ als limitierende Kriterien aufgestellt sind.

Neben den beschriebenen Formen nimmt das KfVG auch auf **Anrufsammeltaxis** Bezug. Das sind nach § 38 Abs 3 Z 2 leg cit Taxiverkehre, „die Fahrgäste nach telefonischer Vorbestellung mit eigens als Anrufsammeltaxi gekennzeichneten Taxis zu festen Abfahrtszeiten von besonders bezeichneten Abfahrtsstellen gegen einen fixen Fahrpreis zu einem gewünschten Fahrziel innerhalb eines vorgegebenen abgegrenzten Betriebsgebietes befördern“. Die „Strecke“ fällt hier als begrenzendes Kriterium weg. Anders als Rufbusse unterliegen Anrufsammeltaxis dem GelverkG und nicht dem Regime des KfVG. Das KfVG widmet sich – neben der eben wiedergegebenen Definition – nur in Form zweier Verbote, also negativ, dem Betrieb von Anrufsammeltaxis. So ist dem „Taxigewerbe“ das Anwerben von Fahrgästen bei Haltestellen verboten. Allerdings dürfen Anrufsammeltaxis diese Haltestellen außerhalb der täglichen Betriebszeiten der Kraftfahrlinien oder – innerhalb dieser Zeiten – mit Billigung des Berechtigungsinhabers auch während der Betriebszeiten als Abfahrtsstellen benützen (§ 38 Abs 2 leg cit). In Bezug auf die Flexibilität gehen Anrufsammeltaxis noch einen Schritt weiter. Ihr Betrieb macht eine Konzession nach dem GelverkG erforderlich (§ 38 KfVG, § 1 GelverkG).

Es sind **keine Mischformen** zwischen Kraftfahrlinien- und Taxiverkehr erlaubt.<sup>17</sup> Die unbedingte Betriebspflicht beim Kraftfahrlinienverkehr gilt als Trennlinie zwischen den beiden Regimen.

## B. Gelegenheitsverkehrsgesetz

Es ist offensichtlich, dass eine Analyse des geltenden Rechts bezüglich des vermehrten Einsatzes von Mikro-ÖV auch eines (kurzen) Blicks in das GelverkG bedarf. Das Gesetz gilt ausschließlich für die nichtlinienmäßige gewerbmäßige Personenbeförderung. Es ordnet die Personenbeförderung voneinander abzugrenzenden Arten von Gelegenheitsverkehren zu, für die

---

16 Der sogenannten „Richtungsbandbetrieb“ verbindet die Vorteile des Linienbetriebs, insbesondere den vorab festgelegten und veröffentlichten Linienweg sowie ein festes Fahrplangerüst, mit dem Vorteil des (beschränkten) Flächenbetriebs, wenig genutzte Zugangsstellen nur bei Bedarf anzusteuern (eine Flächenkonzession ist aber nicht zulässig). Grob gesagt werden für alle Haltestellen Abfahrtszeiten vorab festgelegt und veröffentlicht. Stark genutzte Zugangsstellen werden zu oder kurz nach diesen Zeiten immer angefahren, die übrigen bei Bedarf.

17 IA 1118/A 20. GP, 77.

jeweils ein besonderer Konzessionstyp besteht: das Ausflugswagen- bzw Stadtrundfahrten-Gewerbe<sup>18</sup>, das Mietwagen-Gewerbe<sup>19</sup> das **Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw – Taxi**<sup>20</sup> sowie das Gästewagen-Gewerbe.<sup>21</sup>

### C. Ergebnis

Als Ergebnis der kurzen rechtlichen Bestandsaufnahme lässt sich an dieser Stelle festhalten: Das Personenbeförderungsgewerbe auf der Straße unterfällt in die linienmäßige und die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Personenbeförderung, wobei abhängig von der konkreten Ausgestaltung eine Konzessionspflicht nach dem jeweils einschlägigen Spezialgesetz (KflG oder GelverkG) besteht. Abseits der erwähnten Verkehrsgewerbe gibt es auf Basis der geltenden Gesetze keine zusätzlichen (konzessionierbaren) Ausgestaltungsarten der öffentlichen Personenbeförderung auf der Straße. Es liegt insofern

- 
- 18 Nach § 3 Abs 1 Z 1 leg cit ist darunter die gewerbsmäßige Beförderung mit Omnibussen zu verstehen, die zu jedermanns Gebrauch unter Einzelvergebung der Sitzplätze an öffentlichen Orten bereitgehalten werden. Ist das Gewerbe auf ein Gemeindegebiet beschränkt, ist es Stadtrundfahrten-Gewerbe. Kennzeichnend ist die Personenbeförderung ausschließlich mit Omnibussen sowie die Einzelplatzvergabe der Sitzplätze an einen nichtgeschlossenen Teilnehmerkreis. Dem Ausflugswagen- bzw Stadtrundfahrten-Gewerbe ist es inhärent, dass diese Beförderung jeder gerade an einem öffentlichen Ort anwesenden Person zur Verfügung steht. Fahrgäste dürfen nur für die gesamte Strecke aufgenommen werden. Die Fahrten müssen zum Ausgangspunkt zurückführen.
  - 19 Dh die Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises mit Omnibussen unter Bestellung des Lenkers aufgrund besonderer Aufträge (§ 3 Abs 1 Z 2 leg cit). Der Teilnehmerkreis ist dann als geschlossen anzusehen, wenn spätestens zum Bestellzeitpunkt der Teilnehmerkreis zumindest durch gattungsmäßige Merkmale bestimmt ist (zB Angehörige eines bestimmten Betriebes).
  - 20 § 3 Abs 1 Z 3 leg cit versteht darunter den Transport mit Pkw, die zu jedermanns Gebrauch an öffentlichen Orten bereitgehalten oder mittels Kommunikationsdienste angefordert werden. Von dieser Berechtigung ist auch die Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises aufgrund besonderer Aufträge (Bestellungen) umfasst. Das Taxi-Gewerbe – so die historische Bezeichnung – ist insbesondere dazu bestimmt, Verkehrsbedürfnisse allgemeiner Art zu befriedigen (VwSlg 5000 A/1959), es dient nicht zur Abwicklung eines regelmäßigen Personenverkehrs, sondern vor allem einem Beförderungsbedürfnis in dringenden und unvorhersehbaren Fällen (VwSlg 3930 A/1995). Der Berechtigungsumfang des Taxi-Gewerbes wurde durch die GelverkG-Nov 2014 (BGBl I 2014/63) um die Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises aufgrund besonderer Aufträge erweitert. Hintergrund für diese Erweiterung waren Kapazitätsprobleme bei der Schülerbeförderung im ländlichen Bereich; derartige Beförderungen konnten bis zu diesem Zeitpunkt nur durch das Mietwagen-Gewerbe bedient werden, und die Dichte solcher Mietwagen-Gewerbe wurde als zu gering erachtet. Mit der GelverkG-Nov 2019 (BGBl I 2019/83) wurde schließlich das Mietwagen-gewerbe mit Pkw mit dem Taxi-Gewerbe vereinigt.
  - 21 Das Gästewagen-Gewerbe meint die Beförderung von Wohngästen und Bediensteten von Gastgewerbe- und Beherbergungsbetrieben udgl vom eigenen Betrieb zu Aufnahmestellen des öffentlichen Verkehrs und umgekehrt.

ein geschlossenes System des Personenbeförderungsgewerbes auf der Straße vor (**numerus clausus der Verkehrstypen**).

### **III. Möglichkeiten der verkehrlichen Verzahnung**

Bei der Analyse der rechtlichen Möglichkeiten der Verzahnung von Linien- und Bedarfsverkehr (Mikro-ÖV) ist in folgenden Schritten vorzugehen: Zunächst sind die diesbezüglichen Abgrenzungen und Verschränkungen der bestehenden Gesetze aufzuzeigen. Hier ist insbesondere zu untersuchen, ob und wenn ja, inwieweit und unter welchen Voraussetzungen sich das ÖPNRV-G auch auf Mikro-ÖV-Angebote erstreckt. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist essentiell für die Frage, ob sich Mikro-ÖV überhaupt adäquat und auf einem angemessenen rechtssicheren Boden in das Angebot an Kraftfahrlinienverkehren integrieren lässt. Im Falle einer positiven Beantwortung der ersten Frage, muss in einer zweiten danach gefragt werden, wer zur Bestellung von Mikro-ÖV zuständig ist. Eine entsprechende Koordination ist für ein geordnetes ÖPNV-Angebot essentiell. Schließlich ist herauszuarbeiten, ob und wenn ja, welchen gemeinwirtschaftlichen Pflichten Mikro-ÖV durch den Besteller unterworfen werden darf.

#### **A. Das Verhältnis zwischen KfLG und GelverkG**

§ 1 KfLG bestimmt, was ein Kraftfahrlinienverkehr ist. Daran anknüpfend legt § 1 GelverkG fest, dass dieses Gesetz nicht für die Beförderung von Personen „im Kraftfahrlinienverkehr“ gilt. Die Definition des Kraftfahrlinienverkehrs im KfLG sorgt so für die Abgrenzung zu den Gelegenheitsverkehren. Dass die Gesetze aber miteinander verschränkt sind, zeigt § 38 Abs 1 leg cit durch die erwähnten zwei Verbote bezüglich des Anwerbens von Fahrgästen bei Haltestellen des Kraftfahrlinienverkehrs und der Benützung von Haltestellen.<sup>22</sup>

Im Ergebnis finden sich zwischen KfLG und GelverkG keine großen Überschneidungen und Verbindungen, was freilich nicht überrascht. Viel wichtiger ist für den vorliegenden Untersuchungsgegenstand die Antwort auf die Frage, ob sich das ÖPNRV-G nicht nur auf das KfLG, sondern auch auf das GelverkG, genauer: auf die darin geregelten (Mikro-)Verkehre, bezieht.

---

22 Für das Funktionieren alternativer Betriebsformen ist es freilich allenfalls von besonderer Bedeutung, Haltestellen immer für Anrufsammeltaxis zugänglich zu machen, also die in § 38 Abs 2 KfLG angesprochene „Bewilligung des Berechtigungsinhabers“ sicherzustellen.