

Auswirkungen der Digitalisierung auf eigenwirtschaftliche Verkehre



“ÖPNV digital“ –

8. Jenaer Gespräche zum Recht des ÖPNV am 04.11.2022

Rechtsanwältin Dr. Corina Jürschik, LL.M.

OPPENLÄNDER Rechtsanwälte PmbB, Stuttgart

»Noch nie war die Situation so dramatisch«
Der Rote Renner traf die Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen (BDO) Christiane Leonard am Rande des 14. Deutschen Nahverkehrstages in Koblenz. Bei dieser Gelegenheit konnten wir mit ihr darüber sprechen, wie sie die stark gestiegenen Kosten, den Fahremangel und das 9-Euro-Ticket einschätzt.

Deutschland funktioniert nicht mehr
Veröffentlicht am 07.06.2022 | Lesedauer: 15 Minuten
Von Susanne Gschik, Axel Bojanowski, Jan Doms, Paul Samson

Chancen für den ÖPNV im ländlichen Raum durch Digitalisierung
Notwendige Klärungen und Strategien für Aufgabenträger
Status Quo des ÖPNV im ländlichen Raum und die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen – Der Mobilitätsmarkt der öffentlichen Personenbeförderung steht weltweit vor einem grundlegenden Wandel – Die künftige Rolle der Aufgabenträger im ÖPNV

BDO: »EIGENWIRTSCHAFTLICHE VERKEHRE OFT EIN DORN IM AUGE«
Derzeit beschäftigt sich der Bundestag mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), die eine Schwächung eigenwirtschaftlicher Verkehre zur Folge haben könnte, wie Karl Hülsmann, Präsident des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen (BDO), im Gespräch mit dem Roten Renner erklärte.

Einheitliche Mobilitäts-App für ganz Deutschland geplant
E-MOBILITY / MOBILE
VON CASCHY © JUN 13, 2022 | 51 KOMMENTARE

WBO: »WETTBEWERBER VON AUSSERHALB KALKULIEREN AGGRESSIVER«
Im Gespräch mit dem Bundestagsabgeordneten Matthias Gastel (Grüne) berichtete der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen (WBO) über Erfahrungen mit der Ausschreibungs- und Vergabepaxis sowie eigenwirtschaftliche Verkehre in Baden-Württemberg. Vielen Aufgabenträgern seien die Vergabeentscheidungen »auf die Füße gefallen«, kritisiert der WBO.

Faire Rahmenbedingungen als Herausforderung
Mitteldeutscher Omnibustag erstmals mit Brandenburger Verband
Der Mitteldeutsche Omnibustag findet in diesem Jahr zum 17. Mal statt, eine Herausforderung bleibe der Kampf um faire Rahmenbedingungen für die Busunternehmen.

Digitalstrategie Werte schöpfen Zweipunktnull
Der überarbeitete Entwurf zur Digitalstrategie verspricht »einen umfassenden digitalen Aufbruch« für Deutschland. Tatsächlich aber offenbart er, was die Bundesregierung zuallererst unter »Digitalisierung« versteht: Wirtschafts- und Technologiepolitik. Wir verdichten den Entwurf.
23.08.2022 um 16:38 Uhr · Daniel Leisegang, Esther Menherd, Markus Reuter, Franziska Rau, Tomas Rudz

Interessante Aussage von Grünen-Politiker Matthias Gastel, Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestages. Er teilte im Gespräch mit der „Stuttgarter Zeitung“ mit, dass die Ampelregierung eine einheitliche Mobilitäts-App für ganz Deutschland auf den Weg bringen werde.

„Digitalisierung könnte eine unternehmerische Chance sein, wenn es noch echte unternehmerische Freiheiten gäbe (Ticketing, Zugriff auf Förderung, Ausgestaltung des Zusatzverkehrs etc.). Das ist so aber nicht mehr der Fall.

- Carry Buchholz, Geschäftsführerin LVL Ludwigsburg



Übersicht

- I. Eigenwirtschaftlichkeit und Digitalisierung
- II. Digitalisierung im ÖPNV
- III. Sounding aus dem Markt
- IV. Chancen der Digitalisierung
- V. Risiken der Digitalisierung
- VI. Fazit

Eigenwirtschaftlichkeit und Digitalisierung



I. Eigenwirtschaftlichkeit und Digitalisierung

– Was ist Digitalisierung?

Die einfachste Definition von Digitalisierung besagt, dass analoge Inhalte oder **Prozesse in eine digitale Form** oder Arbeitsweise umgewandelt werden. Salopp gesagt, bedeutet **Digitalisierung Umwandlung**.

– Was ist Eigenwirtschaftlichkeit?

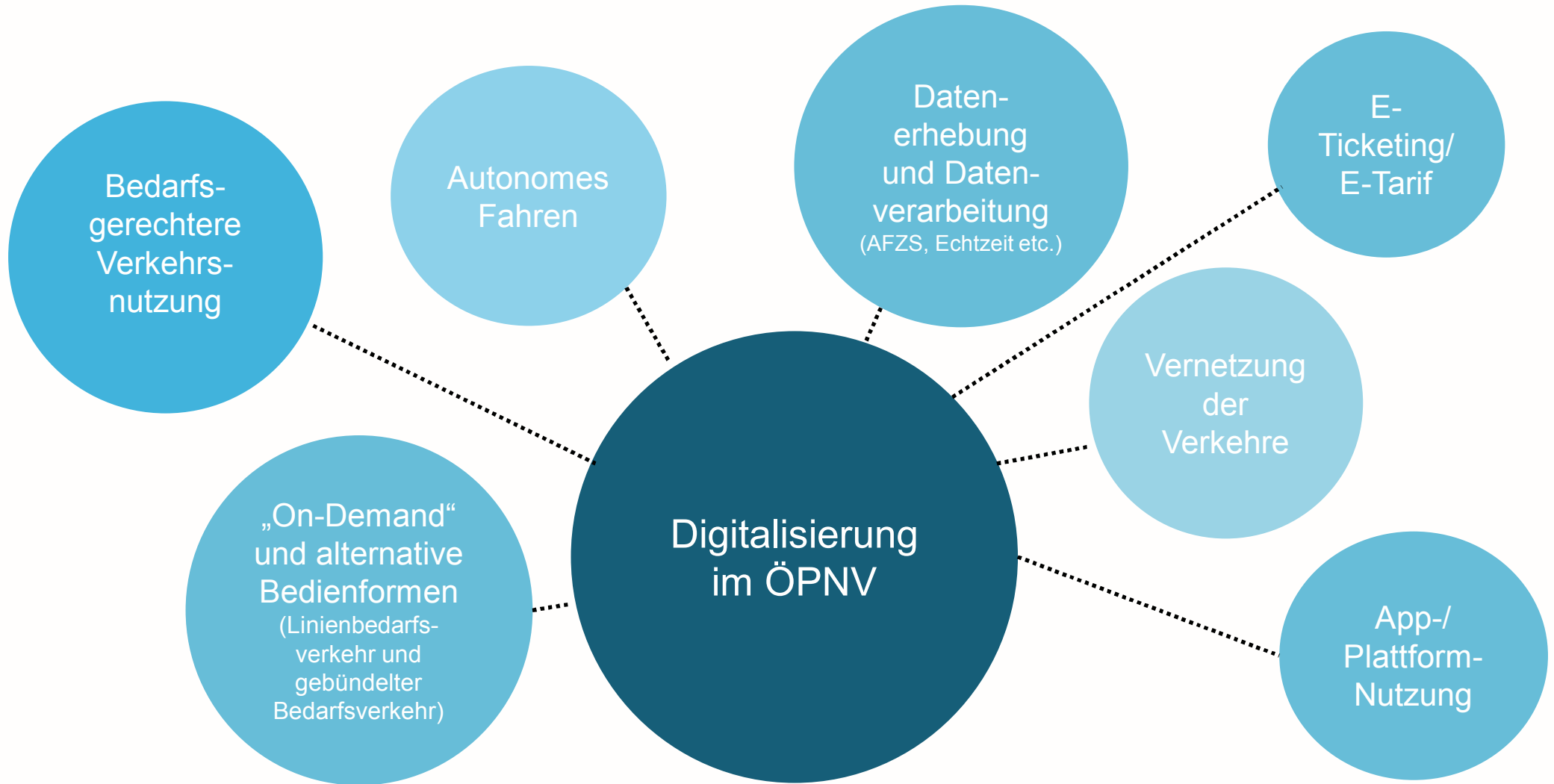
Eigenwirtschaftlich sind Verkehre, bei denen der **Aufwand nur durch Beförderungserlöse** (Fahrausweisverkauf), für alle geltenden, **allgemeinen Finanzierungsregelungen** („Allgemeine Vorschriften“), und **sonstigen Erträge** (z.B. aus Werbung an den Fahrzeugen) gedeckt wird (vgl. § 8 Abs. 4 PBefG).

≠ Gemeinwirtschaftliche Verkehre (Ausgleichsleistung über ÖDA nach VO 1370/2007).

Digitalisierung im ÖPNV



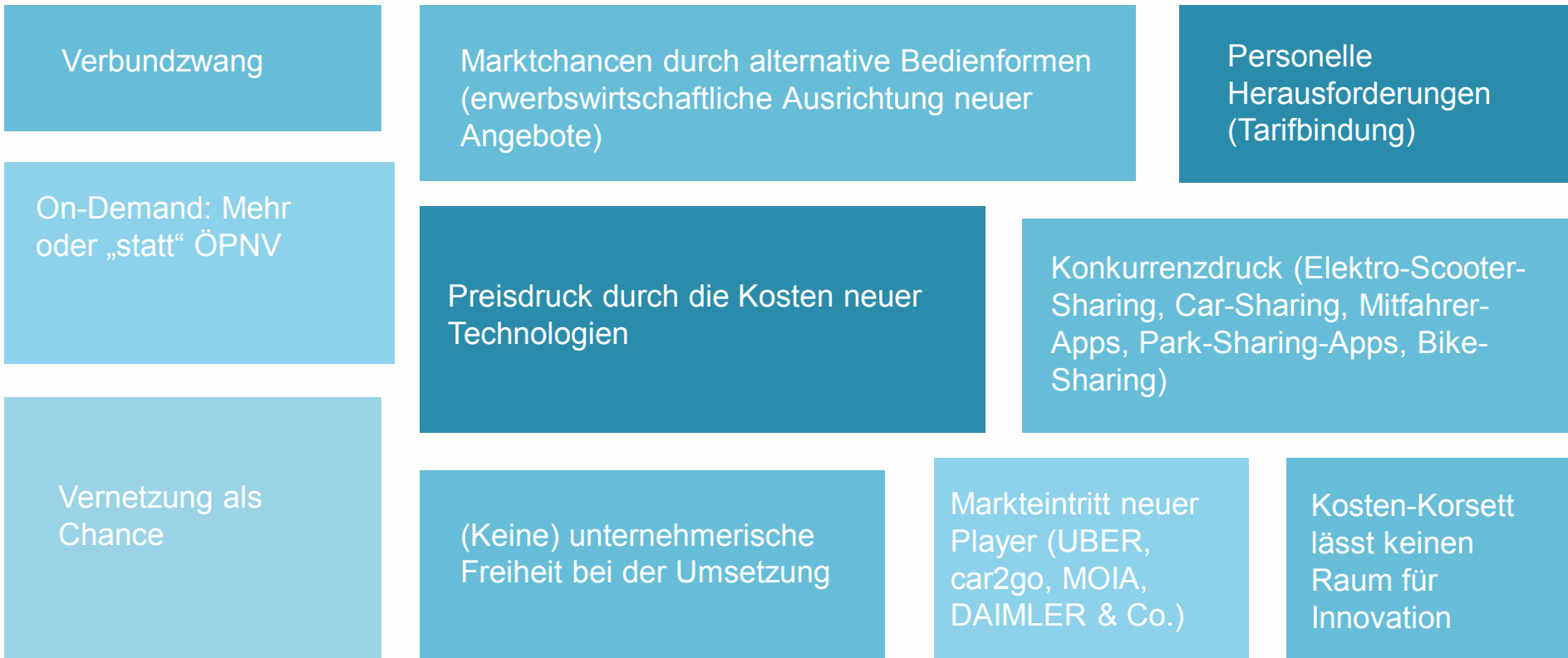
II. Digitalisierung im ÖPNV



Sounding aus dem Markt



III. Sounding aus dem Markt (privates Busgewerbe BW)



Chancen der Digitalisierung (Schlaglichter)



IV. Chancen der Digitalisierung


1. Neue Tätigkeitsfelder „On demand“ (1)

- Grundsätzlich ergeben sich neue **Marktchancen** für unternehmerische Tätigkeiten aus den „**alternativen Bedienformen**“ bzw. Pooling-Verkehren, insbesondere im **ländlichen Raum**.
- Mit der PBefG-Novelle zum 01.08.2021 wurden erstmals „**On demand**“-Verkehre in das PBefG aufgenommen und zwar in Form des **Linienbedarfsverkehrs** (§ 44 PBefG) und des **gebündelten Bedarfsverkehrs** (§ 50 PBefG).
- Ermöglicht wird ein flexibler, nachfragebezogener Einsatz von Fahrzeugen als **Ergänzung zum ÖPNV**.

IV. Chancen der Digitalisierung

1. Neue Tätigkeitsfelder „On demand“ (2)

- Der **Linienbedarfsverkehr** (§ 44 PBefG) ist **Teil des Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen** und gehört zum **ÖPNV** (§ 8 Abs. 1 PBefG). Die Finanzierung ist damit öffentlichen Mitteln zugänglich (dann nicht mehr eigenwirtschaftlich).
- Der **gebündelte Bedarfsverkehr** (§ 50 PBefG) ist **kein Linienverkehr** und **kein ÖPNV**; es gibt keinen Sicherstellungsauftrag der Aufgabenträger. Der Verkehr ist „**erwerbswirtschaftlich**“ ausgestaltet. Regulative Anforderungen erfolgen nur durch die Genehmigungsbehörde. Der **Tarif** muss sich „**nach oben**“ vom ÖPNV **absetzen**.

 Jedenfalls theoretisch ergeben sich durch die neuen Bedienformen Chancen für unternehmerische (eigenwirtschaftliche) Tätigkeit.

IV. Chancen der Digitalisierung

2. Sounding: Neue Tätigkeitsfelder „On demand“

- Die privaten Busunternehmen sehen derzeit „eher keine“ Marktchancen durch alternative Bedienformen.
- Bedient werden sollen insbesondere **Randzeiten**, also ganz früh morgens oder nachts. Dafür braucht es **Personal**, das nicht nur „on demand“ bezahlt wird, sondern während der **vollen Einsatzbereitschaft** (nicht nur Abrufzeit) und ggf. unter Anwendung der einschlägigen **Tarifverträge** (vgl. für BW: § 1.1.2 WBO-MTV).
- **Kosten sind immens**: Nach der **Etablierung** muss der Fahrtwunsch angenommen (Telefon, App/Plattform, E-Mail) und weitergeleitet werden. Es müssen dann auch Fahrer verfügbar sein, die den Fahrtwunsch ausführen.

IV. Chancen der Digitalisierung

3. Marktkonformerer Verkehrsangebot

- Die digitale **Datenerfassung und Datenverarbeitung** ermöglicht die Gestaltung von bedarfsgerechten (wirtschaftlichen) Verkehrskonzepten. Die Datenerhebung wird z.T. durch das PBefG (§ 3a PBefG [Bereitstellung von Mobilitätsdaten]) und Landesrecht (z.B. § 9 Abs. 6 Nr. 5 und Nr. 6 ÖPNVG BW [über Verkehrsverbünde]) vorgegeben.
- Die Auswertung von Daten ermöglicht u.a. ein **klares Bild** dazu, **welche Verkehre nachgefragt werden** (rentabel sind) und welche nicht.
- Aufgabenträger und Unternehmer können so ein **nutzergerechtes Angebot** erstellen, soweit Verkehre nicht aus politischen Gründen (i.d.R. gemeinwirtschaftlich) vorgegeben werden.

IV. Chancen der Digitalisierung

4. Sounding: Marktkonformerer Verkehrsangebot

- Die **Vernetzung** wird **als Chance** gesehen, wenn **unternehmerische Freiheit** besteht.
- In der Realität werden die **Leitplanken** für Verkehrsangebote von den Aufgabenträgern vorgegeben, z.B. durch die **Nahverkehrspläne** oder die **Festlegungen in öffentlichen Ausschreibungen** (Vorabbekanntmachungen, § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG).
- Die Vorgaben gelten regelmäßig „**verbundweit**“.
- Die privaten Verkehrsunternehmen sehen dadurch ihre **unternehmerische Freiheit beschränkt**.

Risiken der Digitalisierung (Schlaglichter)



V. Risiken der Digitalisierung

1. Konkurrenzdruck durch neue Player (1)

- Neben dem klassischen ÖPNV bringt die Digitalisierung Multimodalität und damit **Konkurrenzdruck durch neue „Player“** mit sich.
- Neue Angebote wie **Freefloating Car-Sharing**, **Electro-Scooter Sharing**, **Peer-to-Peer Car-Sharing**, **Mitfahrer-Apps**, **Fahrdienste** und **Sammeltaxi-Apps** (Ride-Sharing), **Park-Sharing-Apps** (z.B. ParkU) oder große **Bike-Sharing-Anbieter** (z.B. nextbike) drängen auf den Markt.
- Die „kleine ÖPNV-Welt“ wird von großen Playern entdeckt, insbesondere der Digitalwirtschaft (z.B. **Uber**) oder der Automobilindustrie (**Car2go**, **DriveNow**, **MOIA/ VW**, **Daimler** u.a.).

III. Risiken der Digitalisierung

1. Konkurrenzdruck durch neue Player (2)

PPS/EDV:

- **ILSE-Bus** Reenetal/Leitz, Jarmen/Tutow
- **Netliner** Monschau, Aachener Süden

loki:

- **DB-Werksverkehr** Frankfurt
- **Wittlich-Shuttle** Wittlich
- **On-Demand-Shuttle** Hamburg/Osdorf/Lurup
- **Mein SWCAR** Krefeld
- **Roche Werksverkehr** Lampertheim

REACHNOW:

- **SSB Flex** Stuttgart
- **Mobil in Düsseldorf** Düsseldorf
- **KVV.mobil** Karlsruhe
- **CleverShuttle** Berlin, Dresden, Kiel, Leipzig, München

VIA VAN:

- **BerlKönig** Berlin

door2door:

- **DVGmybus** Duisburg
- **Freyfahrt** Freyung
- **kvglHopper** LK Offenbach
- **Hofer Landbus** Rehau
- **Allygator** Berlin
- **IsarTiger** München
- **Stadtwerke Augsburg** Augsburg
- **BMW MyShuttle** München

ESM:

„emma“ / **bodo** Bodensee-Oberschwaben-Verkehrsverbund Bodenseekreis



V. Risiken der Digitalisierung

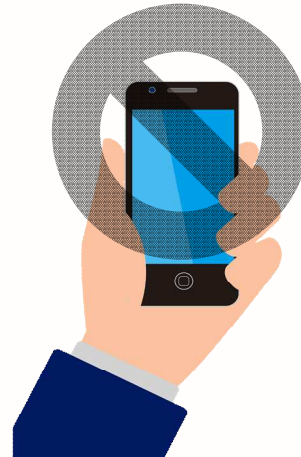
1. Konkurrenzdruck durch neue Player (3)

- Keine Konkurrenz zum klassischen ÖPNV entsteht, wenn es sich nur um eine Ergänzung des Verkehrsangebots handelt, der Kunde also „mehr“ erhält.
- Vielerorts wird aber ein Ersetzen des Bestandsangebots mit Bussen diskutiert: Das Wochenende komplett im „On demand“-Bereich?
- Die Branche mahnt den Vorrang fester Fahrpläne an, um Nutzergruppen nicht auszuschließen.

V. Risiken der Digitalisierung

2. Ausschluss von Nutzergruppen (1)

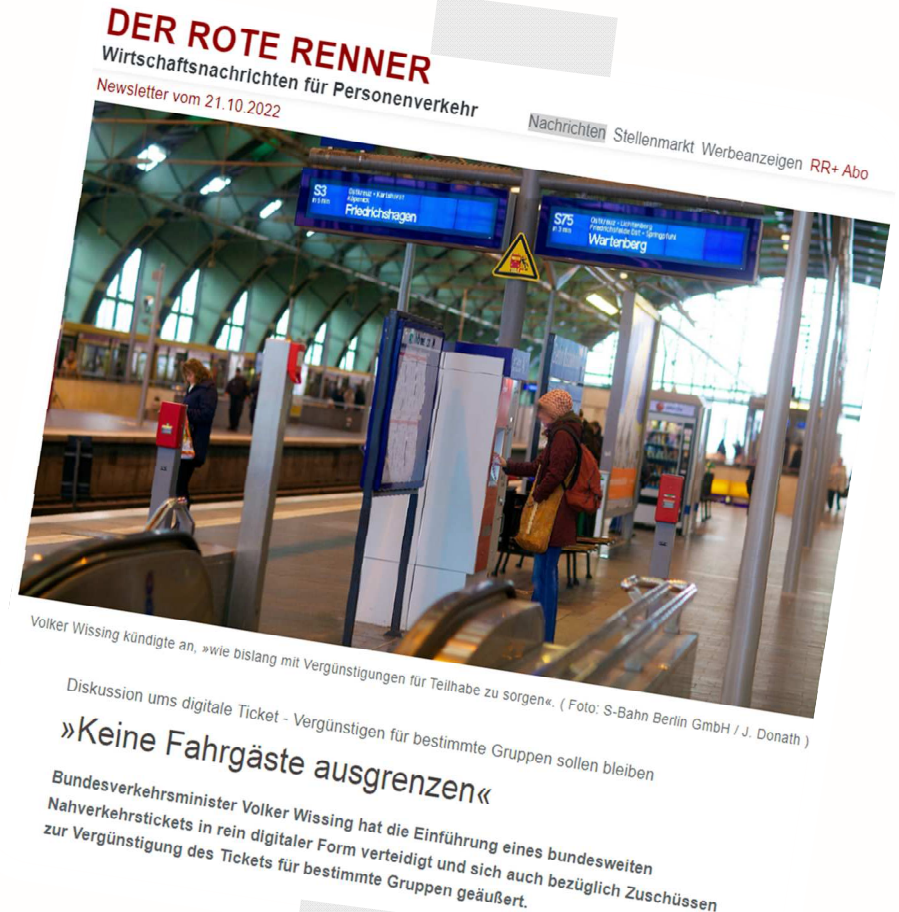
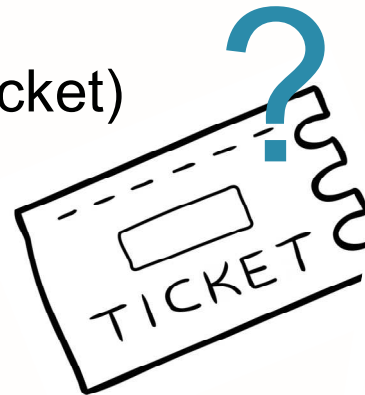
- Ein digitales Verkehrsgeschehen setzt verstärkt auf **App-Nutzung, digitale (bargeldlose) Zahlssysteme** und **Mobilitätsplattformen**. Insbesondere beim „On demand“-Verkehr werden das Ticketing und die Bezahlung ausschließlich über Smartphone-Anwendungen gesteuert.
- Spiegelbildlich werden **Nutzergruppen**, die **kein Smartphone und/oder keine elektronischen Zahlssysteme** (z.B. PayPal) besitzen oder nicht selbst aktiv tätig werden können, von der ÖPNV-Nutzung **ausgeschlossen**.
- Das betrifft z.B. **Schüler** **Senioren**



V. Risiken der Digitalisierung

2. Ausschluss von Nutzergruppen (2)

- Der Ausschluss von Nutzergruppen wird grds. bei allen Nahverkehrstickets in rein digitaler Form (vgl. die Diskussion um das 49€-Ticket) diskutiert.
- Nach Ansicht der Verbraucherzentrale Bundesverband (VZBV) würde ein „rein digitales Ticket Millionen von Fahrgästen“ ausgrenzen.



V. Risiken der Digitalisierung

2. Ausschluss von Nutzergruppen (3)

- Das Angebot wird **zur Sicherstellung einer breiten Nutzbarkeit** beispielsweise in Österreich (Vorarlberg) in erster Linie durch einen **festen Fahrplan** bestimmt.
- „On demand“-Angebote haben in diesem Modell nur **ergänzende Funktion** („wenn es nicht anders geht“).
- Der Ausschluss bestimmter Nutzergruppen durch Smartphone-Nutzung dürfte indes ein **Übergangsproblem** sein, ggf. Problemlösung z.B. durch eine Hotline, Zahlungsproblem bleibt aber.

V. Risiken der Digitalisierung

3. Fluch und Segen (Kosten der neuen Welt)

- Der (zwingende) **Einsatz neuer Technologien** (App-Nutzung, Vorrichtung für digitale Fahrscheine, AFZS, Echtzeit etc.) führt neben einem Nutzen vor **allen Dingen zu Kosten**, weil diese beschafft werden müssen.
- Nicht nur die **Etablierung**, sondern auch die **Wartung ist kostenintensiv** (Kostenbarriere). Hohe Eigenerbringungskosten erschweren deshalb die Eigenwirtschaftlichkeit.
- Eine **teilweise Abhilfe** wird u.a. **durch Förderprogramme** (z.B. für AFZS) geschaffen.

„Eigenwirtschaftliche

Verkehre tun sich anhand des hohen Kostendrucks und der Abkehr von der Nutzerfinanzierung zunehmend schwer. Dennoch täte die öffentliche Hand gut daran, Lösungen zu finden, um diese Verkehre im Rahmen des rechtlich Möglichen im System zu halten. Denn: Sie sind flexibel und kostengünstig.

- Yvonne Hüneburg, Geschäftsführerin WBO Baden-Württemberg



Fazit



VI. Fazit

- Die zunehmende Digitalisierung bringt **Chancen und Risiken** für die Eigenwirtschaftlichkeit mit sich.
- Insbesondere die **Chancen der Digitalisierung** (**Marktchancen bei alternativen Bedienformen, maßgeschneiderte Verkehrsangebote**) können vielfach aufgrund der **Kosten neuer Technologien** noch nicht ausgeschöpft werden.
- Darüber hinaus besteht ein **Konkurrenzdruck durch „neue Player“**, die das ÖPNV-Angebot nicht nur ergänzen, sondern streckenweise zu ersetzen drohen (**Risiken**).
- Der Einsatz neuer Techniken führt im Übrigen zu **höheren Kosten** und damit zu Druck auf die Eigenwirtschaftlichkeit.
- **Verbundweite Vorgaben** werden als **Einschränkung der unternehmerischen Freiheit** gesehen.

The background features a blue gradient with various sizes and opacities of question marks scattered across it. The text 'Fragen?' is centered in a white serif font.

Fragen?

OPPENLÄNDER
RECHTSANWÄLTE

Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Corina Jürschik, LL.M.

Rechtsanwältin und Fachanwältin für Vergaberecht

OPPENLÄNDER Rechtsanwälte

Börsenplatz 1 (Friedrichsbau), 70174 Stuttgart

Tel.: 0711-60187-180

Fax: 0711-60187-222

E-Mail: juerschik@oppenlaender.de

www.oppenlaender.de



OPPENLÄNDER
RECHTSANWÄLTE

