

# Blickpunkt Verkehr

Aktuelle Informationen rund um den ÖPNV

Ausgabe 1, April 2020

## Vorwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Corona-Krise hat in den letzten drei Wochen unser Leben in einer dramatischen Weise verändert, die wir uns vorher nie hätten vorstellen können. Neben den persönlichen Auswirkungen für jeden Einzelnen sehen sich alle Unternehmen bereits jetzt massiven wirtschaftlichen Auswirkungen gegenüber, deren mittel- bis langfristige Folgen nicht prognostizierbar sind. Die Krise hat das Mobilitätsverhalten radikal verändert: Homeoffice statt Pendeln, Videokonferenz anstelle von Dienstreisen. Die Nachfrage im ÖPNV ist teilweise bis zu 90 % eingebrochen – mit immensen Auswirkungen auf die Liquidität und Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen. Dieser prekären Lage widmen wir uns mit einem Beitrag in dieser Ausgabe.

Der zweite Beitrag wirft den Blick zurück und auch nach vorne. Wir greifen eine Untersuchung aus dem vorherigen Jahr auf, in welcher wir die Zukunftstrends, die den ÖPNV bewegen, analysiert haben. Diese Entwicklungen analysieren wir seit drei Jahren in unserem jährlichen Trendbarometer. Die Ergebnisse aus 2019 liegen nun vor und wir freuen uns, Sie Ihnen vorzustellen.

Für die kommenden Wochen wünschen wir Ihnen alles Gute und mit unserem Blickpunkt Verkehr ein wenig Ablenkung in diesen Zeiten.

Beste Grüße, passen Sie auf sich auf und bleiben Sie vor allem gesund

**Hansjörg Arnold**  
Partner Infrastructure & Mobility

**Christiane Henrich-Köhler**  
Senior Managerin Infrastructure & Mobility

## Inhalt

Corona-Auswirkungen .....	2
Corona-bedingte Anpassung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und Notmaßnahmen im ÖPNV .....	2
Trendbarometer ÖPNV .....	3
Was treibt den ÖPNV in Zukunft an? .....	3
Über uns .....	8
Ihre Ansprechpartner .....	8
Redaktion .....	8
Bestellung und Abbestellung .....	8

## Corona-bedingte Anpassung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und Notmaßnahmen im ÖPNV

Die von Bund und Ländern verfügten Maßnahmen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie (insbesondere Schulschließungen, Aufruf zum Verbleib zu Hause, umfangreiche Homeoffice-Vorgaben) haben eine massive Reduzierung der Verkehrsnachfrage von bis zu 90 % zur Folge.

---

### RA/StB Maren Weber

Partnerin bei PwC Legal und Leiterin der bundesweit tätigen Praxisgruppe „Legal Public Transport“.  
Tel.: +49 211 981-4853  
maren.weber@pwc.com

### RA Jörg Manka

Senior Manager bei PwC Legal und Mitglied der Praxisgruppe „Legal Public Transport“  
Tel.: +49 211 981-4737  
joerg.manka@pwc.com

### Dipl.-Kfm. Hansjörg Arnold

Partner bei PwC WpG und Leiter des Bereichs „Infrastructure & Mobility“  
Tel.: +49 69 9585-5611  
hansjoerg.arnold@pwc.com

### Dipl.-BW. Christiane Henrich-Köhler

Senior Managerin bei PwC WpG und Mitglied im Bereich „Infrastructure & Mobility“  
Tel.: +49 211 981-4251  
christiane.henrich-koehler@pwc.com

---

Diese Maßnahmen wirken sich damit naturgemäß auf die Einnahmenseite der Unternehmen aus. Zwar reagieren die Verkehrsunternehmen hierauf wiederum vielerorts mit einer Anpassung der Fahrpläne (z. B. durch Umstellung auf Ferien- oder Wochenend-Fahrpläne) bis hin zur teilweisen Einstellung ganzer Linien bzw. Streckenabschnitte. Diese Leistungsreduzierungen schlagen sich jedoch nur bedingt in Kostensenkungen nieder, sondern es bleibt ein Großteil der Kosten der Unternehmen unverändert auf dem Niveau des normalen Regelbetriebs. Dies betrifft insbesondere die Personalkosten, den Kapitaldienst oder auch die Overhead-Kosten. Eine kurzfristige Senkung dieser Kosten, wie in Fällen von klassischen Leistungsabbestellungen, ist nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, da die nunmehr reduzierten Leistungen eben nicht dauerhaft abbestellt wurden, sondern spätestens mit Beendigung der Krise kurzfristig oder sukzessive wieder auf „Normalniveau“ erbracht und gewährleistet werden müssen. Dies führt zu einer wirtschaftlichen Schieflage der Verkehrsunternehmen, die diese - aus unterschiedlichen rechtlichen, wie auch tatsächlichen Gründen (z. B. wegen der Anzahl der Arbeitnehmer) - nur sehr eingeschränkt über die aufgespannten Rettungsschirme kompensieren können.

Bund und Länder haben jüngst zwar erste Maßnahmen speziell für die ÖPNV-Branche ergriffen, um die Liquidität von Verkehrsunternehmen sicher zu stellen, wie die vorzeitige Auszahlung von Ausgleichsmitteln für Ausbildungsverkehre. Diese Maßnahmen ermöglichen aber nur eine eher kurzfristige finanzielle Absicherung der Unternehmen. Daher wird es erforderlich sein, zusätzliche Ausgleichsmittel zur Sicherstellung zumindest des Grundbedarfs des ÖPNV zur Verfügung zu stellen. Da die Kommission – zumindest aktuell noch – an den beihilferechtlichen Rahmenbedingungen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs festhält, muss die Gewährung entsprechender zusätzlicher Ausgleichsmittel in das bestehende Beihilferegime, also letztlich die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007), eingebunden werden.

Soweit Finanzmittel über im Wege der Direktvergabe oder im Wettbewerb vergebene öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) an kommunale oder private Verkehrsunternehmen gewährt werden, werden die Vertragspartner (Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) zu prüfen haben, ob die Regelungen des **öDA hinreichende Anpassungsmöglichkeiten** sowohl hinsichtlich der Umstellung der zu erbringenden Leistungen wie auch hinsichtlich der Ausgleichsregelungen vorsehen. Ist dies nicht der Fall, stellt sich die Frage, ob die Anpassung des öDA einer Neuvergabe gleichkommt. Im „worst case“ könnte für einen Übergangszeitraum eine Notvergabe entweder nach Art. 5 Abs. 5 VO 1370/2007 oder Art. 5 Abs. 1 VO 1370/2007 i. V. m. dem allgemeinen Vergaberecht erforderlich werden. Dies wiederum hätte, sofern kein gesetzlicher Ausnahmetatbestand geschaffen würde, Auswirkungen auf die bereits erteilten PBefG-Genehmigungen. Wegen der möglichen weitreichenden Konsequenzen ist zu empfehlen, sich zeitnah einen Überblick über die Rechtslage vor Ort zu verschaffen.

Für bisher insbesondere von privaten Verkehrsunternehmen auf Basis von eigenwirtschaftlichen Genehmigungen erbrachte Verkehrsleistungen ist das Thema „Wegbrechende Einnahmenseite“ noch deutlich virulenter. Es ist letztlich auch existenzbedrohend, zumal hier häufig die wirtschaftlich negativen Folgen aus der Abbestellung von freigestelltem Schülerverkehr, reduziertem Linienverkehr und abnehmenden Nachunternehmerleistungen zusammentreffen. Daher wäre kurzfristig der Frage nachzugehen, inwieweit (ggf. bereits vorhandene) **Allgemeine Vorschriften** oder **sonstige Regelungen** der Aufgabenträger **zur ÖPNV-Finanzierung** (Satzungen, Verwaltungsvorschriften) dazu genutzt werden können, um zusätzliche Finanzmittel beihilferechtskonform und unschädlich hinsichtlich der

eigenwirtschaftlichen Genehmigungen an die Verkehrsunternehmen auszahlen zu können. Im Übrigen bestünde auch hier die Möglichkeit, die erforderliche **Finanzierung auf Basis einer Notvergabe** entweder nach Art. 5 Abs. 5 VO 1370/2007 (allerdings dann in der Form einer Dienstleistungskonzession) oder Art. 5 Abs. 1 VO 1370/2007 i. V. m. dem allgemeinen Vergaberecht (als in der aktuellen Situation wohl sinnvoller und zu bevorzugenden Dienstleistungsauftrag) sicherzustellen. Hier ist insbesondere den privaten Verkehrsunternehmen anzuraten, umgehend auf ihren jeweiligen Aufgabenträger mit einem konkreten Vorschlag zuzugehen. Letztlich ist bei der Wahl des geeigneten Finanzierungsinstruments (Notvergabe, Finanzierungsregelung oder Allgemeine Vorschrift) die Herausforderung, die verkehrliche, wie auch unternehmensbezogene Situation vor Ort zutreffend zu erfassen, betriebswirtschaftlich zu bewerten und rechtlich umzusetzen. Hinsichtlich eines pragmatischen Umgangs mit den bestehenden eigenwirtschaftlichen Genehmigungen im Falle von zeitweisen Notvergaben haben einzelne Verkehrsministerien auch bereits entsprechende Hinweise an die Genehmigungsbehörden erlassen und hier den Weg für ein entsprechendes Vorgehen geebnet.

Unabhängig von der derzeit gebotenen Eile sollten die Verkehrsunternehmen bei der Umsetzung von reduzierten Fahrplänen bzw. der zeitweisen Einstellung von Linien oder Teilstrecken darauf achten, dies jeweils in Abstimmung und im Einvernehmen mit ihren Aufgabenträgern durchzuführen. Das Einvernehmen sollte sich im Falle von vorliegenden öDA oder Finanzierungsregelungen auch auf die wirtschaftlichen Folgewirkungen erstrecken. Die getroffenen Absprachen sind zu dokumentieren. Aus Sicht der Aufgabenträger ist im Falle von bestehenden öDA wiederum darauf zu achten, sich mit mitbedienten benachbarten Aufgabenträgern, die sich an der Finanzierung der Verkehrsleistungen beteiligen, abzustimmen.

Von besonderer Bedeutung ist schließlich auch der Umgang der Verkehrsunternehmen mit ihren Subunternehmern. Je nach Umfang der Subunternehmerleistungen werden auch hier Leistungskürzungen erforderlich sein. Die Abbestellung von Leistungen wird dabei vielfach das vertraglich vorgesehene Volumen überschreiten oder ggf. auch außerhalb der im Vertrag beschriebenen Verfahren und Zeiträume stattfinden müssen. Um möglicherweise langwierige Rechtsstreitigkeiten über Schadensersatzansprüche zu vermeiden, ist zu prüfen, welche Anpassungen tatsächlich auf Basis der Verträge möglich sind und ob – bei fehlenden Regelungen und Verfahren – Vertragsanpassungen z. B. auf Basis des sogenannten „Wegfall[s] der Geschäftsgrundlage“ zu einem angemessenen Interessenausgleich führen können.

#### **Praxishinweis/ Zusammenfassung:**

Die zur Vorbeugung gegen die Verbreitung des Corona-Virus zu treffenden Maßnahmen erfordern ein schnelles Handeln von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern. Die wegbrechende Verkehrsnachfrage sowie die umzusetzenden Maßnahmen ziehen beachtliche wirtschaftliche Folgen nach sich, die zusätzliche, außerordentliche Ausgleichsleistungen erforderlich machen werden. Trotz der gebotenen Eile sollten alle Beteiligten dafür Sorge tragen, dass die zu treffenden Maßnahmen mit dem bestehenden Rechtsrahmen, insbesondere mit dem Beihilferegime der Europäischen Union, in Einklang stehen. Im Fall bereits bestehender öDA sind die vorgesehenen leistungsbezogenen wie auch finanziellen Anpassungs- und Änderungsmöglichkeiten zu prüfen und deren Nutzung zu dokumentieren. Insbesondere private Verkehrsunternehmen mit eigenwirtschaftlichen Genehmigungen – für die eine öDA-Anpassung naturgemäß nicht in Frage kommt – müssen sich mit der Möglichkeit zur Nutzung (ggf. bereits vorhandener) Allgemeiner Vorschriften bzw. sonstiger Finanzierungsregelungen und/oder der Initiierung von Notvergaben durch ihren jeweiligen Aufgabenträger befassen.

# Trendbarometer ÖPNV

## Was treibt den ÖPNV in Zukunft an?

Die ÖPNV-Branche steht vor großen Herausforderungen. Nach Beendigung der aktuellen Krise ist wohl von einer weiter steigenden Mobilitätsnachfrage auszugehen. Auch vor dem Hintergrund der Chancen und Risiken im Rahmen der Digitalisierung muss der öffentliche Verkehr zentraler Bestandteil einer nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität werden.

Ausgehend von diesen Herausforderungen untersuchen wir mit unserem Trendbarometer jährlich, welche Themen besonders im Fokus der Player im ÖPNV stehen, und wie diese Trends von den Branchenexperten eingeschätzt werden. Im Zuge unserer „Roadshow ÖPNV 2019“, die in sieben Städten von Hamburg bis München stattgefunden hat, wurden nun bereits zum vierten Mal in Folge die Teilnehmer von uns gebeten, ihre Einschätzung zur derzeitigen und zukünftigen Bedeutung aktueller ÖPNV-Trends zu geben. Insofern spiegeln die Ergebnisse den Stand vor Corona wider. Aus heutiger Sicht ist noch nicht abschätzbar, wie sich die aktuellen Einschnitte auf die langfristige Entwicklung auswirken werden.

Während unserer Veranstaltungen im November und Dezember 2019 haben annähernd 150 Teilnehmer am Trendbarometer teilgenommen, davon 27 % Vertreter von Aufgabenträgern, 23 % Vertreter kommunaler Verkehrsunternehmen und 10 % Vertreter privater Verkehrsunternehmen sowie 5 % Vertreter von Verbänden (14 % Sonstige und 21 % ohne Angabe). Die Ergebnisse dieser Umfragen erheben nicht den Anspruch, ein repräsentatives Bild für die Branche darzustellen, vielmehr sollen sie ein aktuelles Meinungsbild widerspiegeln.

In diesem Jahr haben wir 13 Trends, unterteilt in vier Themenfelder, betrachtet. Neben der Beurteilung der gegenwärtigen Bedeutung (von „gering“ bis „hoch“) sollte auch die zukünftige Entwicklung der Bedeutung („geringer“, „gleichbleibend“ und „höher“) eingeschätzt werden.

---

#### **Themenfeld 1: Markt / Wettbewerb / Finanzierung**

neue Finanzierungsinstrumente (z. B. Umlagemodelle, Bürgertickets oder Drittnutzerfinanzierung)

Konkurrenz durch neue Marktteilnehmer (z. B. Global Player, Startups, Automobilindustrie, Digitalwirtschaft)

eigenwirtschaftliche Anträge und ihre Auswirkungen auf die ÖPNV-Landschaft

neue Tarifstrukturen und Tarifabsenkung (z. B. 365-Euro-Ticket, Mobilitäts-Flatrate)

---

#### **Themenfeld 2: Angebot und Qualität**

Verkehrsunternehmen als integrierte Dienstleister mit intermodalen Angeboten (z. B. Carsharing, Leihfahrräder)

Mobilitätsplattformen zur deutschlandweiten Angebotsverknüpfung (z. B. Mobility Inside)

Innovative Bezahlssysteme: E-Ticket (z. B. Chipkarte, Smartphone), Finanzintermediäre (z. B. PayPal, Google Pay), Check-In/Be-Out-Systeme etc.

Digitalisierung im ÖPNV (z. B. Mobilitäts-Apps, dynamische Fahrgastinformation, Big Data-Analysen, veränderte Mitarbeiteranforderungen)

Flexibilisierung des Angebots (z. B. On-Demand Verkehr, Ride-Pooling)

---

#### **Themenfeld 3: Technologie und Fahrzeuge**

alternative Antriebsformen im ÖPNV und entsprechende Vorgaben (z. B. Hybridantrieb, batterieelektrisch, Brennstoffzelle; Vorgaben der Clean-Vehicles-Richtlinie)

autonome Fahrzeuge als integraler Bestandteil des ÖPNV

---

#### **Themenfeld 4: Rahmenbedingungen**

Einschränkungen im MIV (z. B. durch Reduzierung der Parkflächen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, autofreie Innenstädte) zur Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV

Erhöhung MIV-Nutzerkosten (z. B. Mineralölsteuer, City-Maut, Pkw-Maut)

---

### **Abbildung 1: Von den Branchenexperten beurteilte Trends im ÖPNV nach Themenfeldern**

#### **Aktuelle und zukünftige Trends im ÖPNV**

Wie die folgende Abbildung 2 zeigt, messen die Branchenexperten vor allem den Themen „Digitalisierung“, „neue Tarifstrukturen und Tarifabsenkung“, „innovative Bezahlssysteme“, „alternative Antriebsformen“ sowie „neue Finanzierungsinstrumente“ aktuell eine hohe Bedeutung zu. Das Thema „Eigenwirtschaftlichkeit“ im städtischen ÖPNV spielt hingegen nur noch eine untergeordnete Rolle. Für die privaten Verkehrsunternehmen hat sich gezeigt, dass städtischer ÖPNV nur in Ausnahmefällen eigenwirtschaftlich erbracht werden kann. Dementsprechend gibt es kaum noch eigenwirtschaftliche Anträge von privaten Verkehrsunternehmen.

Ebenso ergibt sich eine relativ geringe Bedeutung bei den Push-Maßnahmen zur Verlagerung vom MIV zum ÖPNV („Einschränkungen im MIV“, „Erhöhung MIV-Nutzerkosten“), obwohl diese einen wesentlichen Beitrag im Zuge der Mobilitätswende leisten können. Auch dem Thema „autonome Fahrzeuge als integraler Bestandteil des ÖPNV“ wird eine relativ geringe Bedeutung beigemessen. In Deutschland sind zwar bereits erste autonome ÖPNV-Fahrzeuge im Einsatz bzw. für die kommenden Jahre planen viele weitere Städte eine Einführung von autonomen Fahrzeugen und auch in diversen Fachveröffentlichungen gilt das Thema als ein zentrales Handlungsfeld. Aber im aktuellen ÖPNV-Tagesgeschäft spielen autonome Fahrzeuge noch keine wesentliche Rolle. Dies kann sich in den nächsten Jahren aber deutlich ändern.

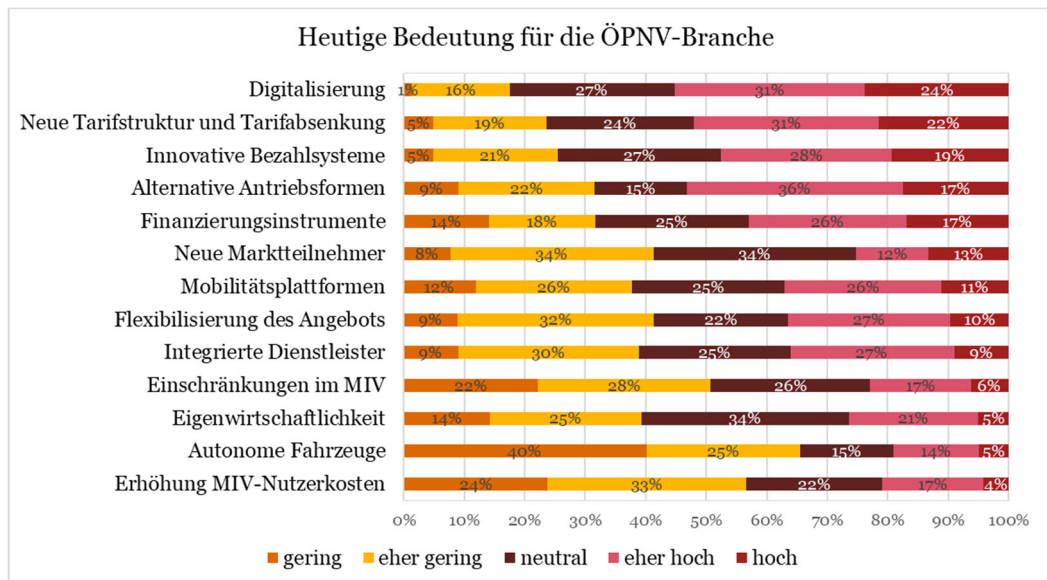


Abbildung 2: Heutige Bedeutung der Trends für die ÖPNV-Branche.

Bei der Beurteilung der zukünftigen Bedeutung der Trends für die ÖPNV-Branche zeigt sich ein ähnliches Bild (siehe Abbildung 3). Grundsätzlich sehen die Branchenexperten bei allen Themen mit Ausnahme der „Eigenwirtschaftlichkeit“ eine zunehmende Bedeutung. Aber auch hier landen die Themen „Digitalisierung“, „innovative Bezahlsysteme“ sowie „alternative Antriebsformen“ auf den vorderen Rängen. Im Zuge der Digitalisierung ergeben sich für den ÖPNV deutliche Potenziale zur Verbesserung der Geschäftsprozesse. Hierzu zählen u. a. Big Data Analysen oder der Einsatz von Mobilitäts-Apps in Kombination mit neuen Bezahlsystemen wie das Check-In-Be-Out- bzw. Check-In-Check-Out-System<sup>1</sup>. Gleichzeitig verändern sich in diesem Zuge auch die Anforderungen an die Mitarbeiter, was die Marktteilnehmer vor zunehmende Herausforderungen stellt. Die hohe zukünftige Bedeutung „alternativer Antriebsformen“ ergibt sich vor dem Hintergrund der ambitionierten Klimaschutzziele in Deutschland und der Clean Vehicles Directive (CVD) der EU, die umfangreiche Vorgaben für die öffentliche Beschaffung von Straßenfahrzeugen beinhaltet, so dass die Verkehrsunternehmen zunehmend emissionsarme bzw. (lokal) emissionsfreie Fahrzeuge beschaffen.

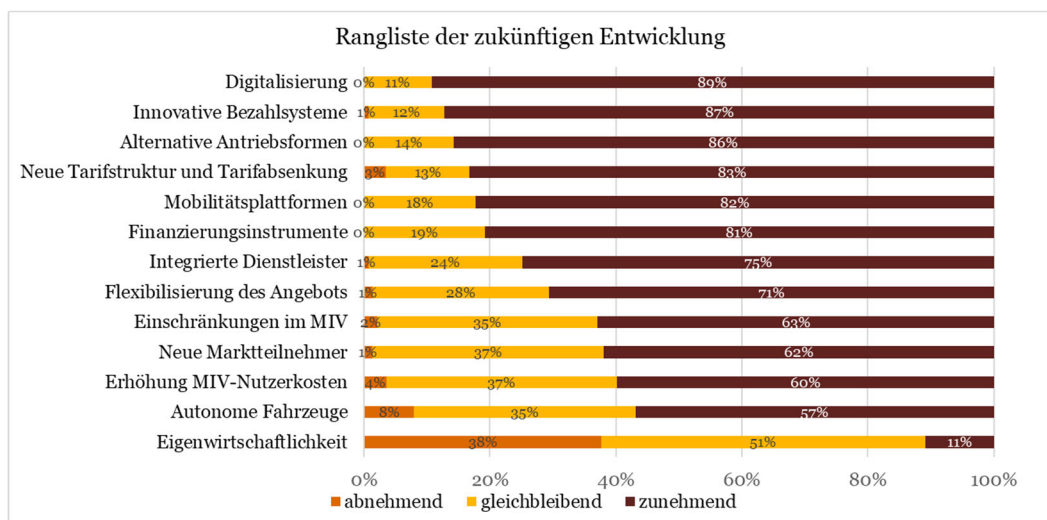


Abbildung 3: Zukünftige Bedeutung der Trends für die ÖPNV-Branche

<sup>1</sup> Der Kunde „checkt“ bei Fahrtbeginn mit der App ein. Nach Beendigung der Fahrt erkennt die App beim Check-In-Be-Out-System die zurückgelegte Strecke und ermittelt automatisch den günstigsten Fahrpreis. Beim Check-In-Check-Out-System muss der Kunde nach der Fahrt selbst auschecken. Der anschließende Bezahlvorgang wird bei beiden Systemen bargeldlos über die App abgewickelt.

Im Rückblick unseres jährlichen Trendbarometers auf die Ergebnisse aus 2016 bis 2019 (siehe Abbildung 4) wird deutlich, dass der „Digitalisierung“ im Jahresvergleich die größte sowie eine stark zunehmende Bedeutung beigemessen wurde.



Abbildung 4: Top 3 der heutigen und der zukünftigen Bedeutung von 2016 bis 2019

Auch „innovative Bezahlssysteme“ und „alternative Antriebsformen“ sind regelmäßig in den Top 3 der bedeutendsten und an Bedeutung gewinnenden Trends zu finden. Einige Top-Trends hängen eng miteinander zusammen und werden deshalb ähnlich bewertet. Beispielsweise „Digitalisierung“, „innovative Bezahlssysteme“ und „Mobilitätsplattformen“ tragen insgesamt zur Erfüllung der Kundenanforderungen bei, z. B. durch eine echtzeitbasierte Abstimmung von Angebot und Nachfrage in einem integrierten ÖPNV-System, und sind daher aus Kundensicht eng miteinander verknüpft. Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion um tarifliche Anpassungen und das „365-Euro-Ticket“ haben wir den Trend „neue Tarifstruktur und Tarifabsenkung“ im Trendbarometer 2019 neu aufgenommen. Aus Sicht der Branchenexperten nimmt er bereits heute eine hohe Bedeutung ein.

### Herausforderungen und Potenziale der Digitalisierung für Verkehrsunternehmen und -verbände

Wie oben dargestellt, spielen die verschiedenen Aspekte rund um das Themenfeld „Digitalisierung“ eine wichtige Rolle beim Ausbau und der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs. Hierzu zählt u. a. die Etablierung der Verkehrsunternehmen und -verbände als integrierte Mobilitätsdienstleister unter Verknüpfung von Sharing- und Pooling-Angeboten, die den ÖPNV ergänzen, da diese ohne Digitalisierung nicht möglich sein wird. Durch den Ausbau multimodaler Angebote können die vielfältigen Kundenbedürfnisse noch besser befriedigt werden. Wichtig dabei ist auch die Einbindung von geeigneten Kooperationspartnern, ohne den eigenen Kundenzugang zu verlieren. Zudem müssen die digitale Vernetzung der Angebote entlang der gesamten Wegekette sowie ein kundenfreundliches Ticketingsystem sichergestellt sein. Bislang können die Kunden in der Regel ihre Tickets im jeweiligen Tarifgebiet digital erwerben, die Buchung und Abrechnung von Mobilitätsangeboten über das eigene Tarifgebiet hinaus ist aber nur in Ausnahmefällen möglich. Einen bedeutenden Beitrag kann hierbei die deutschlandweite Plattform „Mobility Inside“ leisten, die nach ersten Testphasen in diesem Jahr weiter ausgerollt werden soll.

Bei einem Blick in die Schweiz ist zu sehen, wie ein innovatives Ticketingsystem bereits landesweit umgesetzt wird. Auf Basis eines Check-In-Check-Out-Systems (CICO) des Anbieters Fairtiq entfällt für die Kunden der Kauf der Fahrkarten vor der Fahrt. Zudem ist keine Kenntnis der Tarifstruktur mehr erforderlich. Die Kunden checken beim Einsteigen in das Verkehrsmittel per App ein und beim Beenden der Gesamtreise wieder per App aus. Die Fairtiq-App erkennt mittels GPS-Ortung die effektiv gefahrene Strecke und rechnet die Reise automatisch zum günstigsten Tarif ab. Durch das landesweite CICO-System werden die Hemmnisse zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs weiter abgebaut. Auch entfällt durch die GPS-Ortung mittels Smartphone die Errichtung zusätzlicher Infrastrukturen in den Fahrzeugen und an den Haltestellen. Um Kunden ohne Smartphone bzw. Kunden, die die App nicht benutzen möchten, nicht von der Nutzung auszuschließen, besteht weiterhin die Möglichkeit, Fahrkarten an den Schaltern und Automaten zu kaufen.

Die Digitalisierung wirkt sich aber nicht nur auf kundenbezogene Aspekte aus, sondern u. a. auch auf die gesamte Arbeitswelt der Verkehrsunternehmen. In einer Studie hat PwC im Auftrag des Digitalisierungsfonds der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zum Thema „SBB Arbeitswelt der Zukunft 2025 - 2035“ am Beispiel der Herausforderungen der SBB im Rahmen der Digitalisierung gezeigt, dass ein Großteil der Mitarbeitenden von der Digitalisierung betroffen ist. In einigen, vor allem IT-spezifischen, Bereichen ist ein (weiter) zunehmender Fachkräftemangel zu erwarten, auf den frühzeitig mit entsprechenden Rekrutierungsmaßnahmen zu reagieren ist. Gleichzeitig kann es in anderen Bereichen (z. B. in der Beschaffung) aufgrund der steigenden Automatisierung von Arbeitsprozessen zu einem Stellenabbau kommen. In diesem Zusammenhang nehmen u. a. die Aspekte „lebenslanges Lernen“ sowie „Umschulungen und flexiblere Arbeitsformen“ weiter an Bedeutung zu.

## **Tarifabsenkungen versus neue Finanzierungsinstrumente**

Wie oben gesehen, messen die Branchenexperten auch den Themen „neue Tarifstrukturen und Tarifabsenkung“ sowie „neue Finanzierungsinstrumente“ eine hohe Bedeutung bei. Mit dem erstgenannten Thema wird die Hoffnung verbunden, durch Vereinfachungen der Tarifstruktur und insbesondere durch Senkung des Tarifniveaus, deutliche Fahrgaststeigerungen zu erzielen. Vielfach diskutiert werden dabei vor allem das 365-Euro-Jahresticket, das u. a. im Jahr 2012 in Wien eingeführt wurde und der „kostenlose“ ÖPNV (im Sinne von nutzerfinanzierungsfrei), der beispielsweise im März in Luxemburg und im April dieses Jahres in Monheim (für alle Bürger Monheims) umgesetzt wurde.

Diese Hoffnung auf starke Verlagerungseffekte vom MIV auf den ÖPNV und den damit einhergehenden Vorteilen hat sich bisher nicht umfassend erfüllt, wie die beiden folgenden Beispiele andeuten. So hat in Wien seit der Einführung des 365-Euro-Jahrestickets im Jahr 2012 der Anteil des ÖPNV am Modal Split der Verkehrsmittelwahl nicht zugenommen, es zeigte sich sogar ein leichter Rückgang von 39 % im Jahr 2012 auf 38 % ab dem Jahr 2017 (Quelle: Wiener Linien). Die wesentlichen Steigerungen des ÖPNV-Anteils in den Jahren zuvor stehen deutlich im Zusammenhang mit einem umfangreichen Ausbau des ÖPNV-Angebots sowie der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ab Mitte der 1990er Jahre.

Ferner deutet beispielsweise die Untersuchung „Optionen der politischen Regulierung des Personenverkehrs – Ergebnisse einer Simulationsstudie“ der TU Dortmund aus dem Jahr 2018 darauf hin, dass die Einführung eines kostenlosen öffentlichen Verkehrs keine positiven Auswirkungen auf den Modal Split und die Emissionen hätte. Dahingegen nehmen andere Faktoren wie Geschwindigkeit oder Komfort einen größeren Stellenwert bei dem Mobilitätsverhalten ein.

Falls die erhofften Fahrgaststeigerungen aber eintreten, sind umfangreiche Investitionen in Fahrzeuge, Infrastrukturen etc. erforderlich, da der öffentliche Verkehr bereits jetzt in den Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Zudem entstehen den Verkehrsunternehmen durch mögliche Tarifsenkungen grundsätzlich umfangreiche Mindereinnahmen, die es auszugleichen gilt. Dementsprechend wird dem Thema „neue Finanzierungsinstrumente“ eine entsprechend hohe Bedeutung beigemessen.

In der Branche werden diverse Möglichkeiten von neuen Finanzierungsinstrumenten diskutiert. Beispielhafte Ansätze hierzu finden sich in Frankreich und wiederum in Österreich (Wien). Die grundsätzliche Idee hierbei ist, dass die Unternehmen und Arbeitgeber, die durch einen ÖPNV-Anschluss gut erreichbar für ihre Arbeitnehmer und Kunden sind, als Nutznießer von einem attraktiven öffentlichen Verkehrsangebot profitieren. Bei der im Jahr 1970 in Wien eingeführten Dienstgeberabgabe zahlen die Arbeitgeber (mit mindestens einem Arbeitnehmer) zwei Euro pro Dienstverhältnis und angefangener Woche. Die gewonnenen Finanzmittel werden investiv zum U-Bahn-Bau verwendet. In Frankreich können die Aufgabenträger (Kommunen bzw. Kommunalverbände) mit mehr als 20.000 Einwohnern den „versement transport“ von Arbeitgebern mit mehr als zehn Mitarbeiter erheben. Die Beiträge werden auf Basis der Gehalts-/Lohnsumme der Unternehmen berechnet mit einem Steuersatz von 0,55 % bis zu 2,95 % (in der Stadt Paris). Die eingenommenen Mittel werden zweckgebunden sowohl für den laufenden Betrieb als auch für Investitionen in den ÖPNV (z. B. für den (Aus-)Bau von Straßenbahnnetzen) eingesetzt.

## **Alternative Antriebsformen im ÖPNV gewinnen stark an Bedeutung**

Auch das Thema „alternative Antriebsformen“ ist aus Sicht der befragten Branchenexperten von großer und in Zukunft von zunehmender Bedeutung. Wie der PwC-Marktstudie „E-Bus-Radar“ zum aktuellen Stand und den Planungen (Stand 31. Juli 2019) des Einsatzes alternativer Antriebe im deutschen Busverkehr verdeutlicht, sind mehr als 830 Busse mit elektrischer Antriebstechnik auf Deutschlands Straßen unterwegs, davon rund 200 rein elektrisch angetrieben. Bezogen auf die insgesamt etwa 40.000 Busse im deutschen ÖPNV stellen alternative Antriebe mit 2 % Anteil an der gesamten Busflotte jedoch immer noch eine Randerscheinung dar, in den letzten Monaten ist allerdings ein deutlicher Anstieg der Fahrzeuge mit alternativem Antrieb erkennbar. Bis 2030 soll der Anteil an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben auf 14 % wachsen, wie die aktuellen Planungen der Verkehrsunternehmen zeigen. Einen wesentlichen Treiber stellt hierbei die oben genannte CVD der EU mit ihren umfangreichen Vorgaben für die öffentliche Beschaffung von Straßenfahrzeugen dar.

## **Fazit: Themenfeld Digitalisierung weiterhin zentraler Treiber der Entwicklungen im ÖPNV**

Die Einschätzungen der Branchenexperten zu den wesentlichen Trends im öffentlichen Verkehr im Rahmen unserer „Roadshow ÖPNV 2019“ haben verdeutlicht, dass insbesondere die Themen „Digitalisierung“, „neue Tarifstrukturen und Tarifabsenkung“, „innovative Bezahlsysteme“, „alternative Antriebsformen“ sowie „neue Finanzierungsinstrumente“ aktuell und in Zukunft von hoher Bedeutung sind. Diese Trends stellen sowohl Herausforderungen als auch Potenziale für Verkehrsunternehmen und -verbände dar. Das Zusammenwirken der verschiedenen Trends wirkt sich stark auf die Möglichkeiten der Mobilitätswende aus, die die Akteure im ÖPNV aktiv mitgestalten sollten.

## Ihre Ansprechpartner

**Hansjörg Arnold**

Tel.: +49 69 9585-5611  
hansjoerg.arnold@pwc.com

**Dr. Frank Snaga**

Tel.: +49 341 985-6235  
frank.snaga@pwc.com

**Christiane Henrich-Köhler**

Tel.: +49 211 981-4251  
christiane.henrich-koehler@pwc.com

**Maximilian Rohs**

Tel.: +49 211 981-4252  
maximilian.rohs@pwc.com

**Bei Fragen zu rechtlichen Themen:****RA/StB Maren Weber**

Tel.: +49 211 981-4853  
maren.weber@pwc.com

## Redaktion

Für Ihre Fragen, Hinweise und Anmerkungen zum Newsletter stehen Ihnen unsere Ansprechpartner aus der Redaktion gern zur Verfügung. Wir freuen uns auf Ihr Feedback.

**Eva Maria Klarenbach**

Tel.: +49 211 981-2702  
eva.maria.klarenbach@pwc.com

**Brigitte Prauser**

Tel.: +49 211 981-4241  
brigitte.prauser@pwc.com

## Bestellung und Abbestellung

Wenn Sie den PDF-Newsletter *Blickpunkt Verkehr* bestellen möchten, senden Sie bitte eine leere E-Mail mit der Betreffzeile „Bestellung“ an folgende Adresse: [subscribe\\_blickpunkt\\_verkehr@de.pwc.com](mailto:subscribe_blickpunkt_verkehr@de.pwc.com).

Wenn Sie den PDF-Newsletter *Blickpunkt Verkehr* abbestellen möchten, senden Sie bitte eine leere E-Mail mit der Betreffzeile „Abbestellung“ an folgende Adresse: [unsubscribe\\_blickpunkt\\_verkehr@de.pwc.com](mailto:unsubscribe_blickpunkt_verkehr@de.pwc.com).

Die Beiträge dieser Publikation sind zur Information unserer Mandanten bestimmt. Für die Lösung einschlägiger Probleme greifen Sie bitte auf die angegebenen Quellen oder die Unterstützung unserer Büros zurück. Meinungsbeiträge geben die Auffassung der einzelnen Autoren wieder.

© April 2020 PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Alle Rechte vorbehalten.  
„PwC“ bezeichnet in diesem Dokument die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die eine Mitgliedsgesellschaft der PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) ist. Jede der Mitgliedsgesellschaften der PwCIL ist eine rechtlich selbstständige Gesellschaft.

[www.pwc.de](http://www.pwc.de)