

# Stellungnahme zum Ergänzungsantrag

FW|FÜR-Gemeinderatsfraktion

Vorlage Nr.: **2022/0045/1**

Verantwortlich: **Dez. 1**

Dienststelle: **VBK**

## Einführung von Chipkarten als Ablösung für die Stempelfahrkarten und Einbeziehung von Kundenvertreterinnen und -vertretern in den Aufsichtsrat

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	22.02.2022	14.1		

### Kurzfassung: Die Verwaltung empfiehlt, die Anträge abzulehnen.

Zu 1.

Der Antrag zur Einführung eines verbundweiten, auf Smart-/Chipkarten basierenden Check-In/Check-Out-Systems, wird auf Antrag im Aufsichtsrat des Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV) in der nächsten Sitzung am 11.03.2022 diskutiert. Die Vorteile werden in der Antragsbegründung genannt und bestehen im Wesentlichen in der Verwendung der Chipkarte als Trägermedium für Fahrkarten. Dem gegenüber steht der sehr hohe Invest in ein Hardware-basiertes System.

Der KVV hat aus diesem Grund auf die Einführung eines Chipkarten-basierten Vertriebssystems verzichtet, stattdessen wurden zukunftsorientierte, bestehende „mobile ticketing“-Systeme eingekauft. Im aktuellen Entwicklungsschritt wurde die durch ein Förderprogramm von EU und Land Baden-Württemberg konzipierte App „regiomove“ an den Markt gebracht.

Zu 2.

Die Belange der Fahrgäste im KVV werden durch das sich selbst organisierende Gremium „KVV-Fahrgastbeirat“ vertreten. Die Vorsitzende des KVV-Fahrgastbeirats lädt die Geschäftsleitung viermal im Jahr zum Austausch über aktuelle Entwicklungen und Themen ein. Somit ist der KVV-Fahrgastbeirat stets auf dem aktuellsten Stand.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen   Erträge (Zuschüsse und Ähnliches)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzüglich Folgeerträge und Folgeeinsparungen)
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>			

Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden

Ja

Nein  Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen:

Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik)

Umschichtungen innerhalb des Dezernates

Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu.

CO <sub>2</sub> -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung   Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema:	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	



## Ergänzende Erläuterungen

Zu 1.

Der Antrag zur Einführung eines verbundweiten, auf Smart-/Chipkarten basierenden Check-In/Check-Out-Systems, wird auf Antrag eines Vertreters des Gesellschafters Stadt Karlsruhe im Aufsichtsrat des Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV) in der nächsten Sitzung am 11.03.2022 diskutiert. Hierfür werden für die Beschlussfassung die entsprechenden Vor- und Nachteile eines solchen Systems aufgezeigt, die im Folgenden inhaltlich dargestellt werden.

Die Vorteile werden in der Antragsbegründung genannt und bestehen im Wesentlichen in der Verwendung der Chipkarte als Trägermedium für Fahrkarten. Dies kann in Form eines „Check-In/Check-Out“-Verfahrens oder einer Prepaid-Lösung erfolgen. Im ersten Fall wird dem Fahrgast nach dem Einchecken an der „Check-In/Check-Out“-Einheit im Fahrzeug oder an der Haltestelle nur eine Fahrberechtigung auf die Karte geschrieben. Der Fahrpreis berechnet sich dann nach dem „Check-Out“ im Nachgang gemäß der geltenden Tarifregeln. Im zweiten Fall lädt der Fahrgast einen Geldbetrag auf die Chipkarte, kauft sich an einer dafür vorgesehenen Verkaufsstelle eine definierte Fahrkarte, die auf den Chip geladen wird und bezahlt den Fahrpreis durch kontaktloses Bezahlen. Unabhängig davon, ob das System nach dem bundesweiten Standard VDV-Kernapplikation aufgebaut ist, könnte das System innerhalb eines technisch legitimierten Netzwerkes neben den Fahrkarten auch für weitere Funktionalitäten wie u. a. einer Bezahlungsfunktion in angeschlossenen Einrichtungen dienen.

Dem gegenüber steht der sehr hohe Invest in ein Hardware-basiertes System, bestehend aus Schreib- und Leseeinheiten in allen Fahrzeugen im KVV (Ausnahme können die SPNV-Verkehre sein, bei denen eine Stele mit Schreib- und Lesegerät an jedem Ausgang eines Haltepunktes steht). Dies betrifft nicht nur die Verkehrsunternehmen VBK und AVG sondern alle Verkehrsunternehmen im KVV sowie Verkehre, die von außerhalb des Verbundes einfahren und Binnenverkehr erbringen. Eine Inbetriebnahme des Systems könnte aufgrund der Erstellung der Anforderungen (Lastenheft), der europaweiten Ausschreibungen und Beschaffung der Terminals vsl. frühestens in 2 Jahren erfolgen. Je nach Ausgestaltung ist zusätzlich ein Netz an Ladeterminals für die Chipkarten aufzubauen, sollte es sich um ein System mit Prepaid-Charakter handeln. Dieses wird vorzugsweise durch Aufrüstung der stationären Fahrkartenautomaten und dem Aufstellen von Ladeterminals in den personenbedienten Verkaufsstellen realisiert. Als zwingend erforderliche, weitere Investition kommt der Aufbau eines Hintergrundsystems, an das jedes einzelne Verkehrsunternehmen im KVV angeschlossen sein muss, um sicher Start und Ziel einer Fahrt im Nahverkehr abbilden zu können, hinzu.

Bei der Entwicklung seiner Vertriebsstrategie über (elektronische) Trägermedien von Fahrkarten hat der KVV immer den Markt im Blick und die sich dort abzeichnenden Entwicklungen. So wurde bereits im Jahr 2012 bei der verbundweiten Einführung des Vertriebssystems Touch&Travel der Deutschen Bahn AG festgestellt, dass 95 % aller Kunden die GPS-basierte Ortung durch ihr Smartphone dem Vorhalten des Telefons an den „Touchpoint“ vorziehen. Gepaart mit der rasanten Verbreitung der Smartphone-Nutzung auch in älteren Generationen fiel die Entscheidung somit zugunsten des Smartphones als Trägermedium für elektronische Tickets im KVV. Der Funktionalitätsumfang eines Smartphones ist dem einer Chipkarte bei weitem überlegen, sodass weitere Dienste komfortabel und schnell integriert werden können. Der KVV hat somit bisher auf die Einführung eines Chipkarten-basierten Vertriebssystems verzichtet, stattdessen wurden zukunftsorientiert bestehende „mobile ticketing“-Systeme eingekauft. Im aktuellen Entwicklungsschritt wurde die durch ein Förderprogramm von EU und Land Baden-Württemberg konzipierte App „regiomove“ an den Markt gebracht, innerhalb derer neben den klassischen Tarifprodukten wie Einzel- und Tageskarten die neuesten Tarifsysteme KVV.homezone und KVV.luftlinie angeboten werden. Ergänzt wird dieses Angebot vsl. im Jahr 2023 durch die geplante Integration der Funktionen aus der Brancheninitiative „Mobility Inside“. Für den Mobilitätsverbund ist die AVG Gesellschafterin der Mobility Inside-Gesellschaft. Mit dieser Erweiterung steht eine deutschlandweite Nutzung der App im DB-Fernverkehr sowie in den Gebieten der an Mobility Inside beteiligten Verkehrsverbände zur Verfügung. Weitere Mobilitätsangebote wie Car- und Bikesharing werden deutschlandweit möglich sein.

Der KVV erachtet somit die erforderlichen Investitionen für den kompletten Neuaufbau eines Chipkartensystems als nicht zielführend und bevorzugt das Einsetzen dieser Mittel für eine

Weiterentwicklung von Verkehrsangeboten und zukunftsorientierten Vertriebssystemen. Auch der Branchenverband VDV sowie die Mehrzahl der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände setzen zukünftig auf die Technologie Smartphone, wie man anhand der Vielzahl an Apps und des VDV-Projekts Mobility Inside sehen kann. Zudem belastet aktuell die „Chipkrise“, also die fehlenden Halbleiter-Bauteile auch die Produktion der Chipkarten enorm, weshalb der VDV zusätzlich den Wechsel hin zu Smartphones empfiehlt. Apps sind mittlerweile in jedem Lebensbereich für diverse Anwendungsfälle etabliert, sei es als Bezahlmittel (bspw. Apple- und Google-Pay), für Dienstleistungen (bspw. Packstationen DHL, Flugtickets, Bahntickets, Supermärkte, Lieferdienste) oder zuletzt für offizielle Legitimationen (Impfnachweis). „Mobile ticketing“-Systeme im ÖPNV, die über eine App funktionieren, reihen sich hier konsequent ein.

Zu 2.

Die Belange der Fahrgäste im KVV, insbesondere auch von besonderen Fahrgastgruppen, wie z.B. mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, werden durch das sich selbst organisierende Gremium „KVV-Fahrgastbeirat“ vertreten. Die Vorsitzende des KVV-Fahrgastbeirats lädt die Geschäftsleitung viermal im Jahr zum Austausch über aktuelle Entwicklungen und Themen ein. Somit ist der KVV-Fahrgastbeirat stets auf dem aktuellsten Stand. Neben diesem institutionellen Austausch besteht auch ein ständiger Kontakt zu den jeweiligen Fachabteilungen, um aktuelle Entwicklungen zu diskutieren und zu bewerten. Der Aufsichtsrat besteht gemäß § 13 Abs. 1 des Gesellschaftsvertrags derzeit aus 28 stimmberechtigten Mitgliedern. Die Stadt Karlsruhe entsendet neben dem Oberbürgermeister neun weitere Mitglieder. Für eine Änderung der Zusammensetzung des Aufsichtsrats müsste der Gesellschaftsvertrag des KVV angepasst werden, wofür ein Beschluss der Gesellschafterversammlung nach § 12 Abs. 1 Ziff. 4 in Form einer Änderung des Gesellschaftsvertrags erfolgen müsste. Zu beachten wäre bei der Änderung der Zahl der Aufsichtsratsmitglieder zum einen die Veränderung der Stimmgewichtung in Form der Schwächung der bisherigen Stimmen bei Einführung weiterer Aufsichtsratssitze. Zudem entsenden bisher nur öffentlich-rechtliche Körperschaften (Stadt, Landkreise, Länder) Mitglieder in den Aufsichtsrat. Diese tragen als sog. ÖPNV-Aufgabenträger auch die finanzielle Verantwortung für alle Maßnahmen im Zusammenhang mit dem ÖPNV.