

## ÖPNV-Zugangsverfahren

# Der steinige Weg zur vernetzten Mobilität



**Christian Scherf**, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)



Mobilitätskarten als Zugang zum Nahverkehr, Carsharing, Radverleih und zu vielem mehr sind nicht neu. Doch warum sind sie in Deutschland so selten und oft nur im Abo zu haben? Eine Untersuchung für die Jahre 1998 bis 2015 zeigt das Aufkommen neuer Zugangsverfahren zum ÖPNV. Doch Anzahl und Verbreitung integrierter Angebote blieben insgesamt gering. Viele Möglichkeiten der Digitalisierung bleiben ungenutzt. Eine Ursache liegt in strukturellen Unterschieden der Anbieter infolge abweichender Rechtsrahmen.

Wie viele Hoffnungen auf dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ruhen, zeigte die jüngste Debatte über Luftreinhaltung in deutschen Städten. „Kostloser Nahverkehr“ lautete die Losung. Doch ist es wirklich der Preis, der die Menschen vom ÖPNV abschreckt? Ist es nicht eher die Vielfalt an Tarifen und Tickets mit all ihren Stufen, Waben und Zonen? Die Gültigkeit des Fahrscheins endet spätestens an der nächsten Verbundgrenze. Mit derselben Fahrkarte weiterzufahren, Carsharing zu nutzen, ein Taxi zu zahlen oder ein Rad abzustellen, ist nahezu unmöglich. Warum eigentlich? Technische Verfahren liegen vor und betriebliche Kooperationen sind seit 20 Jahren gelebte Praxis.

Herausgeber von Mobilitätskarten versprechen eine Integration der Zugänge und Dienste. Doch zur Umsetzung sind nicht nur die unterschiedlichen Vertriebswege und Zugangsverfahren abzustimmen, sondern auch abweichende Marktbedingungen der beteiligten Anbieter zu berücksichtigen. Das Angebot ist dem Kunden gegenüber nur so attraktiv, wie es vorher von den Anbietern verknüpft und vereinfacht wurde. Zur Aufrechterhaltung des Angebots sollten

Für die Studie wurde die Entwicklung von Mobilitätskarten ermittelt und die Marktbedingungen unterschiedlicher Anbieter verglichen. 21 Mobilitätskarten aus Deutschland wurden im Detail untersucht. Dazu führte der Autor von August 2014 bis Februar 2016 insgesamt 28 Interviews mit Kartenentwicklern und -herausgebern aus 11 Bundesländern. Davon waren 15 Befragte bei einem Nahverkehrsbetrieb oder Verkehrsverbund beschäftigt. Die Studie war Teil einer Doktorarbeit und ist unter dem Titel „Volle Fahrt à la carte?“ bei oekom erschienen (zirka 600 Seiten, 34,95 Euro).

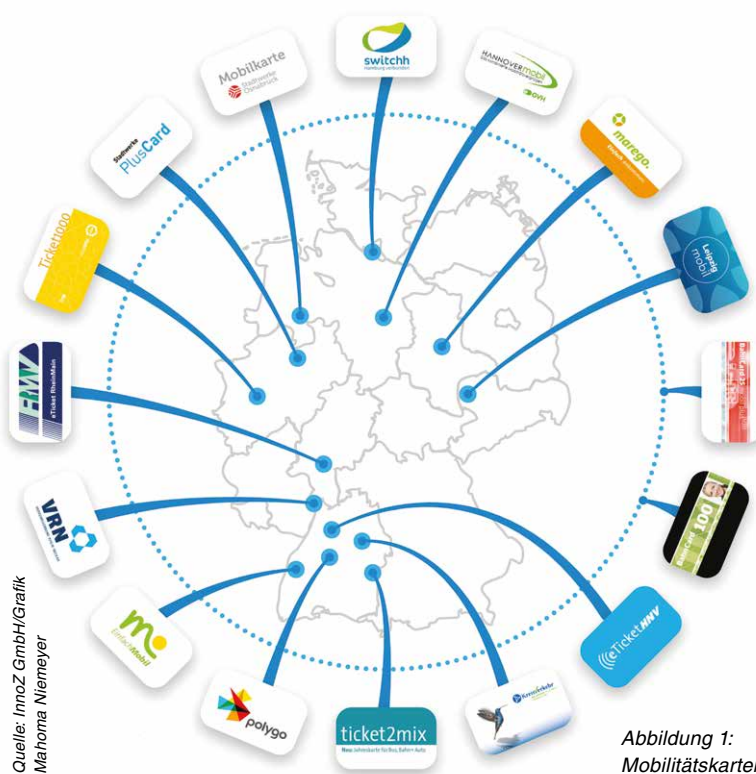
die Kooperationspartner Gestaltungsanreize haben und den Rechtsrahmen beachten – anbieter- wie auch verbraucherseitig.

## ÖPNV als Kernbaustein von Mobilitätskarten

Die betrachteten Mobilitätskarten, die zum Ende des Erhebungszeitraums 2015 angeboten wurden, hatten außer der Karte „Einfach mobil“ alle einen ÖPNV-Baustein (Abbildung 1). Die Konditionen des Nahverkehrs wurden genauer betrachtet. Ein Unterscheidungsmerkmal ist hierbei die Ticketform: Vorherrschend waren Abonnements und Langzeittickets, die innerhalb eines definierten Zeitraums unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme gelten. Die Entwertung pro Fahrt kann entfallen. Der Kunde bezahlt pauschal. Diese Ticketform war mit 15 Karten nutzbar (Tabelle).

Deutlich seltener waren unter den Karten hingegen Alternativen, wie elektronische Kurzzeittickets oder sensorgestützte Verfahren nach dem Prinzip Check-In/Check-Out (CICO). Sie setzen meist eine fahrtgenaue beziehungsweise fahrscheinscharfe Erfassung voraus. Die „Bremer Karte PLUS“ und die „KolibriCard“ basierten ausschließlich auf solchen granularen Produkten. Bei drei Karten war sowohl die eine als auch die andere Variante verfügbar: Das „eTicket HNV“ ist wahlweise im Abo oder als CICO erhältlich. „Leipzig mobil“ und die „PlusCard“ sind im flexiblen Abo erhältlich, das eine Mischform darstellt (variable Einzelfahrtabrechnung bei monatlicher Grundgebühr).

Wie in der Tabelle deutlich zu sehen ist, überwiegen seit Jahren Karten auf Basis von Abos und Langzeitkarten (ein Monat und länger). Diese Ticketformen haben für die ÖPNV-Anbieter kurzfristig Vorteile: Sie sind den ÖPNV-Betrieben vertraut und bedürfen keiner Genehmigung, wenn Standardtarife zugrunde gelegt werden. Neue Produkte sind in der regulierten Welt des ÖPNV genehmigungspflichtig, was Abstimmungen mit Behörden und Verbundpartnern bedeutet. Zugleich



Quelle: ImmoZ GmbH/Grafik Mahoma Niemeyer

Abbildung 1: Mobilitätskarten in Deutschland 2015 (Auswahl)

Ausgewählte Mobilitätskarten in Deutschland mit ÖPNV-Baustein (Ort, Marktstart)	
Abonnements und Langzeitkarten	Flex-Abos, CICO und Kurzzeitkarten
BahnCard 25 mobil plus (Berlin und bundesweit, 2012)	Bremer Karte PLUS (Bremen, 2003)
Berlin elektroMobil (Berlin, 2011)	eTicket HNV (Heilbronn/Hohenlohe, 2012)
Bremer Karte plus AutoCard (Bremen, 1998)	KolibriCard (Schwäbisch Hall, 2006)
BVG metrocard (Berlin, 2000)	Leipzig mobil (Leipzig, 2015)
HANNOVERmobil (Hannover, 2004)	PlusCard (Münster, 2013)
eTicket RheinMain (Südhessen, 2013)	
marego Abo-Trumpfkarte (Magdeburg, 2013)	
Mobil in Düsseldorf (Düsseldorf, 2012)	
Mobilkarte (Osnabrück, 2012)	
PolygoCard (Stuttgart, 2015)	
RegioMobilCard (Freiburg/Lörrach, 2004)	
saarVV Mobilitätskarte (Saarland, 2013)	
switchh Card (Hamburg, 2013)	
ticket2mix (Ulm/Donau-Iller, 2014)	
VRN-Mobilitätskarte (Rhein-Neckar, 2015)	

Tabelle 1: Übersicht der untersuchten Mobilitätskarten nach Art des ÖPNV-Bausteins

Quelle: Christian Scherf

schützen insbesondere Abos vor etwaiger „Kannibalisierung“ mit Kartenpartnern, da eine erhöhte Nutzerbindung besteht und Einnahmesicherheit herrscht.

Die Neigung des ÖPNV zu Abos unterstreicht die vorherrschende Mentalität der Anbieter, sich primär als Verrichtungsdienstleister zu verstehen. Im Zentrum steht der fahrplanmäßige Betrieb des „rollenden Materials“, wie er vom Aufgabenträger bestellt wird beziehungsweise in Nahverkehrsplänen festgelegt ist. Die Angebotsgestaltung ist auf Massenbeförderung ausgelegt.

Im Abo findet diese Sichtweise ihren klassischen Ausdruck, indem große Fahrgastgruppen gleichartigen Zugang haben. Dies entspricht dem Personenbeförderungsrecht, das im Zeichen der Daseinsvorsorge auf zuverlässigen Regelbetrieb für die ganze Bevölkerung abzielt. Die Produktgestaltung ist im Kern angebotsgetrieben und öffentlich mitfinanziert.

### Ist die Abo-Bindung erfolgreich?

Die Verbreitung von Mobilitätskarten mit ÖPNV-Abo liegt teilweise höher als von Karten ohne Abo. Doch dies gilt nur dann, wenn die Karten im Zuge einer umfänglichen Umstellung von Papier- auf E-Tickets eingeführt werden, während andere Leistungen

optional sind. Bei der Ersetzung von Standardprodukten durch die neue Karte nutzen sie nämlich auch solche Personen, die keine weiteren Kartenbausteine beanspruchen.

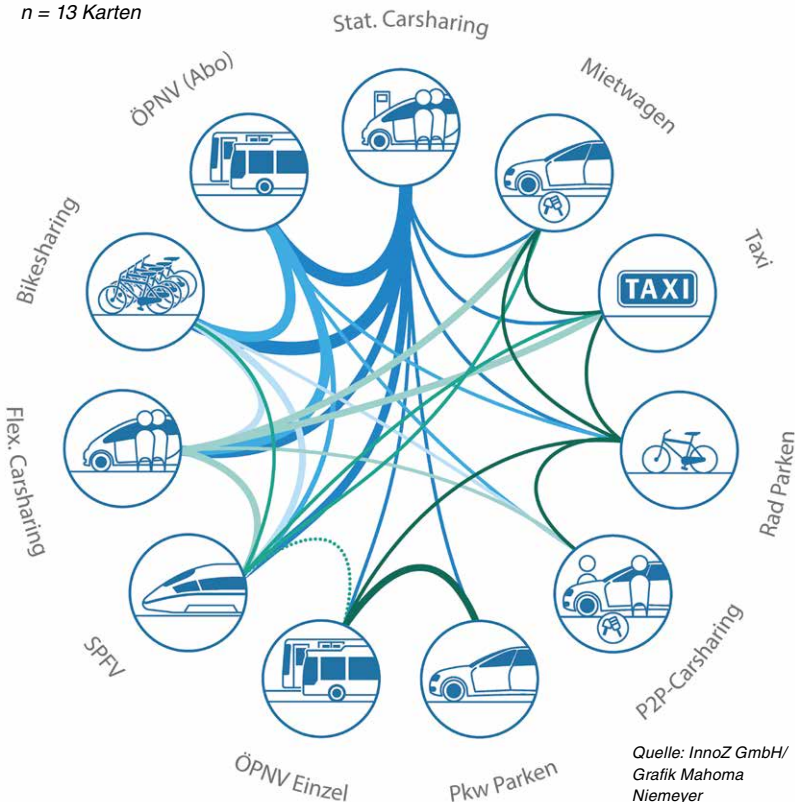
Stichprobenartige Anfragen bei Herausgebern solcher Karten, etwa der Stuttgarter „PolygoCard“, zeigten, dass die Kartenzahl zwar bei mehreren Hunderttausend lag, die weiteren Bausteine jedoch nur wenige Hundert Nutzer fanden. Hierbei ist freilich zu beachten, dass die Kundenzahl im lokalen Bike- und Carsharing ohnehin kleiner als im jeweiligen ÖPNV ist. Werden die Karten mit ÖPNV-Abo hingegen parallel zu bestehenden Angeboten geführt, ist die Kundenzahl insgesamt gering und die Karte wird als „Ladenhüter“ charakterisiert.

Abbildung 2 zeigt die Häufigkeit, mit der unterschiedliche Angebotsbausteine der Karten potenziell miteinander kombinierbar sind (ungeachtet der tatsächlichen Inanspruchnahme durch die Nutzer). Die Farbe und Stärke der Linien zeigen die Häufigkeit der Kombinationen zwischen den Bausteinen von 13 ausgewählten Karten. Auffallend ist, dass vor allem ÖPNV-Abos und das stationsbasierte Carsharing mittels Karten kombinierbar sind. Auch Fahrradverleihsysteme sind als Ergänzung der Kooperationen in vielen Fällen integriert. Weitaus seltener sind hingegen Angebote des Taxigewerbes oder der öffentliche Fernverkehr eingebunden. Fernbahnen wurden vereinzelt integriert, wenn die Mobilitätskarte zusätzlich eine BahnCard einschloss. Hierzu zählten die inzwischen eingestellte „BahnCard 25 mobil plus“ (siehe Deine Bahn 6/2013, ab Seite 37) und die Karte „HANNOVERmobil“, die bis heute erhältlich ist.

Die Bindung von Mobilitätskarten an heute gängige Ticketformen hat aber längerfristig Nachteile. Andere Kartenbeteiligte handeln eben auch anders: Bike- und Carsharing- sowie Parkraumanbieter lassen sich eher als Bereitstellungsdienstleister charakterisieren. Der Gebrauch der Fahrzeuge und Infrastrukturen ist hier weitgehend Sache des Kunden. Die Qualität der Dienstleistung hängt primär an der bedarfsgerechten Bereitstellung im „Vor- und Nachlauf“. Fahrzeugflotten und Standorte werden je nach Nachfrage ausgelegt und angepasst.

Einer solchen Angebotsveränderung können beziehungsweise dürfen die Strukturen des ÖPNV meist nicht in gleichem Tempo folgen. Dies kann zur Folge haben, dass die Angebotsräume der unterschiedlichen Kartenbeteiligten geografisch und zeitlich auseinanderfallen. Bietet beispielsweise ein Sharing- oder Parkraumanbieter nur im Stadtzentrum Fahrzeuge und Stellflächen an, profitieren Stadtrandbewohner nur von einem Bruchteil der Kartenbausteine. Umgekehrt können Kartennutzer die ÖPNV-Bestandteile nicht nutzen, wenn sie sich außerhalb des Tarifgebietes aufhalten, für das der Inhaber der Karte sein Abo abgeschlossen hat.

Abbildung 2: Häufigkeit der vorkommenden Leistungskombinationen, Stand Mai 2015, n = 13 Karten



Quelle: InnoZ GmbH/  
Grafik Mahoma  
Niemeyer

## Chancen flexibler Tickets und Tarife

Bei Mobilitätskarten mit flexibleren ÖPNV-Bausteinen verhält es sich umgekehrt: Kurzfristig scheinen sie für beteiligten ÖPNV-Anbieter nachteilig, langfristig jedoch chancenreich. Für eine fahrtgenaue Erfassung nach dem CICO-Prinzip sind Sensoren erforderlich, Übertragungen sicherzustellen und standardisierte Systeme aufzubauen. All dies bedarf finanzieller Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV. Zudem stellt die Fahrterfassung höhere Anforderungen an den Datenschutz als weniger positionsbezogene Abrechnungsverfahren.

Vorteile liegen hingegen in der Vernetzung mit Partnerangeboten. Zwei der untersuchten Karten – das „eTicket HNV“ und die „KolibriCard“ – erlauben die gegenseitige Nutzung über die Verbundgrenze hinweg. Beide Karten arbeiten nach dem gleichen CICO-Prinzip, indem die Karte bei Ein- und Ausstiegen vor einen Sensor zu halten ist. Durch einen Datenabgleich ist es möglich, im Verbund HNV einzuchecken und im Nachbarverbund Kreisverkehr Schwäbisch Hall wieder auszuchecken.

Das System erkennt automatisch die Überschreitung der Verbundgrenze und fasst beide Fahrthälften zu einem Routenverlauf zusammen. Die Abrechnung des Kartennutzers erfolgt mit seinem jeweiligen Heimatverbund. Die beiden Verbünde profitieren allerdings von der angrenzenden Nachbarschaft und einer langjährigen Zusammenarbeit.

Solcher Angebotsformen bieten auch Entwicklungspotenzial für Kooperationen zwischen Nahverkehr und anderen Dienstleistern. Ein erster Schritt kann etwa die dynamische Tarifierung im Kontext von Stadtwerken sein. Ein Befragter aus Münster berichtete von der Option, zukünftig die Parkgebühren in städtischen Parkhäusern mit den Busfahrpreisen in der Innenstadt abzustimmen, um so den multimodalen Umstieg zwischen Pkw und ÖPNV anzuregen. An bestimmten

Tagen, zum Beispiel bei Großveranstaltung, könnten die Parkgebühren im Zentrum erhöht und die dortigen Buslinien entsprechend vergünstigt werden.

Die „PlusCard“ ist für die Stadtwerke Münster ein möglicher Einstieg in die dynamische Preisbildung. Schon heute dient die Karte als elektronisches 90-Minuten-Ticket und zugleich zur bargeldlosen Parkhausnutzung. Ferner ist sie Zahlungsmittel in Taxis und im lokalen Einzelhandel sowie Zugangskarte im Carsharing.

## Gemeinsame Zugangsmedien reichen nicht aus

Die Untersuchung zeigte strukturelle Hemmnisse, die eine weitergehende Nutzungen der Mobilitätskarten erschweren. Gemeinsame Zugangsmedien reichen alleine nicht aus, um dem Endnutzern nahtlose Mobilität zu verschaffen. Zur Hebung zusätzlicher Mehrwerte empfiehlt sich, neben neuen Leistungskombinationen wie E-Carsharing oder flexible Shuttledienste, auch das Hinwirken auf eine Harmonisierung der Rahmenbedingungen. Während der ÖPNV aufgrund der gesetzlichen Genehmigungspflichten kaum zur Rabattierung und Flexibilisierung seiner Angebote in der Lage ist, können Anbieter außerhalb des ÖPNV ihre Dienstleistung schneller an veränderte Nachfragen anpassen. Die Abstimmung und Aufrechterhaltung gemeinsamer Karten werden dadurch erschwert.

Eine Angleichung der Regulierung könnte dem entgegenwirken: Einerseits könnten die für den ÖPNV geltenden Pflichten der Personenbeförderung, etwa die Tarifpflicht, gelockert werden, um freier auf Partnerangebote reagieren zu können. Andererseits könnten Kartenbeteiligte außerhalb des ÖPNV an Aufgaben der Daseinsvorsorge beteiligt und stärker gefördert werden. ■

### Literatur

Scherf, Christian:

**Volle Fahrt à la carte? – Mobilitätskarten als Vermittlungsversuche zwischen sozialen Welten.**

Oekom Verlag,  
München 2018.



Loose, Willi; Glotz-Richter, Michael (Hrsg.):

**Car-Sharing und ÖPNV – Entlastungspotenziale durch vernetzte Angebote.**  
KSV-Verlag, Köln 2012.

Canzler, Weert; Knie, Andreas:

**Die digitale Mobilitätsrevolution – Vom Ende des Verkehrs, wie wir ihn kannten.**

Oekom Verlag, München 2016