

Stuttgart, 16.04.2012

Stuttgarter Mobilitäts- und Servicekarte

Beschlußvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	24.04.2012
Verwaltungsausschuss	Beschlussfassung	öffentlich	25.04.2012

Beschlußantrag:

1. Von der Absicht der Verwaltung, gemeinsam mit der SSB, dem VVS sowie weiteren Partnern eine Mobilitäts- und Servicekarte zu entwickeln, wird Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung berichtet über den weiteren Fortgang der Konzeptentwicklung und -umsetzung im Gemeinderat.

Begründung:

1. Grundidee

Die Landeshauptstadt hat, um eine hochwertige Mobilität in Stuttgart zu garantieren und gleichzeitig den Verkehr nachhaltig, also umweltfreundlich, sozialverträglich und wirtschaftsfördernd zu gestalten, eine Vielzahl an Maßnahmen ergriffen. Wir optimieren laufend die Verkehrssteuerung und die Infrastruktur, wir unterstützen aber auch alternative Angebote wie den Ausbau der Elektromobilität, neue Formen von Carsharing, Fahrradverleihsystemen und internetbasierten Mitfahrgelegenheiten.

Eines der wesentlichen Elemente der städtischen Strategie für eine nachhaltige Mobilität in Stuttgart ist die Stärkung des Umweltverbunds. Durch Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr und auf umweltfreundliche Verkehrsmittel sollen Schadstoffe und Lärm in der Stadt reduziert und gleichzeitig eine Mobilität von hoher Qualität garantiert werden.

Unser Ziel ist zunächst, eine einheitliche Zugangs-, Informations- und Buchungsplattform zu schaffen, vor allem aber eine optimale und intelligente Verknüpfung aller verfügbaren Mobilitätsangebote in Stuttgart. Über eine solche barrierefreie Verknüpfung der Verkehrsträger im ÖPNV und im öffentlichen Individualverkehr soll das umweltfreundliche, ressourcen- und klimaschonende Verkehrssystem in Stuttgart gestärkt und der Modal Split in Richtung Umweltverbund verlagert werden. Dies führte zur Idee einer „Mobilitätskarte“ oder gemeinsamen „Mobilitätsplattform“, um so einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität und zur Reduktion von Lärm, CO₂- und NO_x-Emissionen, zur Feinstaubreduktion und zur Verbesserung der allgemeinen Mobilität in Stuttgart und damit zu mehr Lebensqualität zu leisten.

2. Ergebnis einer Machbarkeitsuntersuchung

Im Auftrag der SSB untersuchte die Firma Arthur D. Little die Realisierungschancen einer solchen Karte. Die auf breiter Basis mit etwa 60 Projektmitarbeitern durchgeführte Machbarkeitsuntersuchung von Oktober 2011 bis März 2012 unter dem **Arbeitstitel „Stuttgart Services“** zeigte im Ergebnis, dass das Konzept rechtlich, wirtschaftlich und technisch machbar ist.

In dieser Projektgruppe haben neben der Landeshauptstadt und den Mobilitätsdienstleistern SSB, VVS, Deutsche Bahn sowie Daimler AG mit car2go auch die BW-Bank, die City-Initiative Stuttgart, Stuttgart Marketing, die Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg sowie Industriepartner wie EnBW, Bosch und das Softwareunternehmen HighQ mitgewirkt.

Eine Analyse der Verkehrssysteme in ausgewählten Städten auf allen Kontinenten ergab, dass „Smart Cards“ den Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erleichtern und so positive Effekte auf den Verkehr und die Umwelt haben. Die Karten sind vor allem dort ein Erfolgsmodell, wo die Bürgerinnen und Bürger zusätzlich zu den Mobilitätsdienstleistungen weitere städtische und private Services in Anspruch nehmen können, wenn die Karte auch über eine Bezahlungsfunktion verfügt.

Wir können insoweit als wesentliche „**Erfolgsfaktoren**“ für die geplante Karte festhalten:

- Der **ÖPNV muss mit so vielen weiteren Mobilitätsangeboten wie möglich vernetzt werden**, um eine einheitliche Plattform für Zugang, Information, Buchung und Abrechnung zu schaffen.
- Die **Vernetzung der Mobilitätsplattform mit weiteren Dienstleistungskomponenten** im Bereich städtischer Services, Tourismus und insbesondere Bezahlungsfunktionen und dem daraus resultierenden Kundennutzen spielt eine wichtige Rolle für die wirtschaftliche Tragfähigkeit.

Die Machbarkeitsuntersuchung hat gezeigt, dass dieser Kundennutzen realistisch ist und es bei Stuttgarter Unternehmen eine grundsätzliche Bereitschaft gibt, diese Karte zu akzeptieren. Die BW-Bank hat bereits ein

lokales „Loyalty“-System entwickelt, mit dem bei den örtlichen Händlern Bonuspunkte gesammelt und eingelöst werden können (sog. „Payloy“).

Auch der Einsatz in Museen, der Stadtbücherei und Theatern sowie die Überführung der StuttCard der Stuttgart Marketing GmbH auf ein neues Medium sind möglich. Im Hinblick auf die in einer späteren Phase integrierte Bezahlungsfunktion und das integrierte Bonusprogramm müssen allerdings die ersten und noch vorläufigen Wirtschaftlichkeitsrechnungen nochmals nachgeschärft werden (vgl. Ziff. 3).

Diese Zusatzleistungen kommen letztlich wiederum dem ÖPNV und dem Umweltverbund zugute, indem für heutige Nicht-ÖPNV-Nutzer die Zugangsbarrieren deutlich abgesenkt werden. Durch die Nutzung des Mediums für andere Dienstleistungen haben auch die Nicht-ÖPNV-Nutzer den Zugang zum ÖPNV bereits „in der Tasche“.

- Ein dritter wesentlicher Erfolgsfaktor ist, wie das Gegenbeispiel der Region Hannover zeigt, eine **hinreichend große Anzahl an Karteninhabern**. In Hannover nutzen nur einige wenige Tausend Bürger die „HannoverCard“. Wir haben uns deshalb schon zu einem frühen Zeitpunkt darauf festgelegt, den gesamten Kundenstamm des VVS mit insgesamt 520.000 Zeitkartenkunden für diese Plattform vorzusehen. In einem ersten Schritt (vgl. Ziff. 3, Stufe 1) sollen ab 1.1.2013 die 150.000 JahresTicket-Kunden des VVS die Mobilitätskarte nutzen. Längerfristig sollen auch Gelegenheitskunden von diesem System profitieren.

Bereits seit Mitte 2010 beschäftigt sich der VVS gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen im Verbund mit der Klärung der Voraussetzungen für die Einführung des elektronischen Ticketings (eTicketing) auf Basis des Standards der „VDV-Kernapplikation“ (bundeseinheitliche Kernanwendung nach den Standardvorgaben des Verbands der Verkehrsunternehmen). Die finanziellen Rahmenbedingungen unter Berücksichtigung von Fördermöglichkeiten durch die öffentliche Hand wurden konkretisiert.

Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Einführung eines eTicketing im VVS je nach Reichweite der Einbeziehung der ÖPNV-Stammkunden (nur Abonnenten oder alle Zeitkartenkunden) mit Investitionskosten zwischen 9,0 Millionen und 13,5 Millionen Euro rechnen muss. Unter Betrachtung der realisierbaren Kostenersparnisse bei den Verkehrsunternehmen wäre eine solche Maßnahme nur unter Berücksichtigung einer öffentlichen Förderquote von 50 % wirtschaftlich darstellbar.

Mitte des Jahres 2011 hat der Bund die Förderinitiative „eTicket Deutschland“ zugunsten der Förderung der Elektromobilität zurückgezogen und alle Anträge, darunter auch einen Antrag des VVS, abgelehnt. Ebenso existiert beim Land Baden-Württemberg aktuell kein spezifisches Förderprogramm für ein eTicketing-System, sodass sich **ein „reines“ eTicketing im ÖPNV derzeit nicht wirtschaftlich realisieren lässt**.

Außerdem ist klar, dass die aus der neuen Karte resultierenden Mehrkosten nicht an die Kunden weitergegeben werden können. In Hannover sind die monatlichen Zusatzkosten für die „HannoverCard“ ein wesentlicher Grund für die fehlende Akzeptanz der Kunden.

3. Weitere Konzeptentwicklung

Mit Blick auf die notwendigen weitergehenden Untersuchungen und Vorarbeiten schlagen wir vor, **zunächst mit der Mobilitätskarte als Kerndienstleistung zu beginnen und die Karte schrittweise mit weiteren Funktionalitäten auszustatten**. Bis 2015 soll diese Karte das eTicketing für den ÖPNV enthalten und so hin zu einem Multiapplikationsmedium nach „VDV-KA-Standard“ und einer Serviceplattform entwickelt sowie um weitere Nutzermedien, wie etwa Smartphones, erweitert werden.

Auch aufgrund der Tatsache, dass die Einführung einer eTicketing-Funktion im ÖPNV nach „VDV-KA-Standard“ mit einer längeren Vorbereitung verbunden ist und gleichzeitig auch spezieller Kontroll- und Verkaufsgeräte sowie Hintergrundsysteme bedarf, wird eine solche Übergangsregelung in Stufen als sinnvoll erachtet.

Im Laufe der Machbarkeitsuntersuchung wurde deutlich, dass eine **Betreibergesellschaft** sinnvoll sein könnte, sobald in einer späteren Phase die zusätzlichen Dienstleistungen in den Bereichen Konsum- und Bezahlungsfunktion sowie Tourismus und städtische Dienstleistungen ergänzend zur Kernleistung Mobilität angeboten werden. Vor allem im Hinblick auf die Thematik des Schlüssel- und Kartenmanagements, die Vermarktung und den Vertrieb sowie den Betrieb des Kundenportals und die Umsetzung des Datenschutzes kann eine Betreibergesellschaft Vorteile haben. Derzeit wird geprüft, ob auch für Stuttgart – wie im internationalen Vergleich üblich – die Gründung einer Betreibergesellschaft sinnvoll ist.

Stufe 1: Die Mobilitätskarte, Start 1.1.2013

Bis Ende des **zweiten Quartals 2012** soll das bisherige Konzept weiter verfeinert und ein Förderantrag im Rahmen des **Bundesförderprogramms „Schaufenster Elektromobilität“** gestellt werden.

Innerhalb des „Schaufensters Elektromobilität“ und der dort eingereichten LivingLab BWe Mobil-Projektskizze des Landes Baden-Württemberg bildet das Vorhaben „Stuttgart Services“ (Arbeitstitel) das zentrale Leitprojekt im Bereich Intermodalität. LivingLab BWe Mobil wurde neben drei weiteren Regionen als Schaufenster Elektromobilität ausgewählt und wird von 2013 bis 2015 mit einer Gesamtsumme von **180 Millionen Euro** für alle Schaufenster gefördert, um nach dem Willen des Bundes in Stuttgart ein intermodales, international vernetztes und bürgernahes Schaufenster für Elektromobilität zu schaffen.

Dieses Förderprogramm sieht eine maximale Förderquote von 50 % vor. Derzeit liegen uns noch keine konkreten Ausschreibungen vor, sodass wir auch die Option offen halten müssen, auf diese konkreten Anforderungen präzise zu reagieren.

Ab dem **dritten Quartal 2012** sind parallel die Ausschreibungen für die Infrastruktur und die Vorbereitungen zur Inbetriebnahme der Mobilitätskarte im engeren Sinne geplant. Bis zum **vierten Quartal 2012** ist ein Marketingwettbewerb für den Markenauftritt der Mobilitätskarte ab 2013 und das spätere Serviceportal vorgesehen.

Ab **Ende 2012/Anfang 2013** soll für die 150.000 JahresTicket-Kunden des VVS eine reine Mobilitätskarte mit Integration der einzelnen Mobilitätsanbieter als Sichtausweis für den ÖPNV ausgegeben werden, wobei die heutige Wertmarke zu Kontrollzwecken weiterhin erforderlich sein wird.

Diese erste Stufe umfasst die Teilbereiche Plattform, Tarif, Vertrieb und Infrastruktur, die federführend der VVS koordiniert, in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt, der SSB, der Deutschen Bahn, car2go und ggf. weiteren Mobilitätsanbietern:

- Der Bereich **Plattform** konzentriert sich zunächst auf eine multimodale Auskunftsplattform auf Basis der elektronischen Fahrplanauskunft EFA, die langfristig zu einer vernetzten Zugangsplattform weiterentwickelt werden soll.
- Im Bereich **Tarif** erfolgt eine Integration von ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen, zum Beispiel car2go, die einen Mehrwert für VVS-Stammkunden schaffen.

Diese Stammkunden sollen nicht nur einen vereinfachten Zugang zu einem umfassenden Mobilitätsangebot erhalten, sondern – auf Beschluss des Gemeinderats – auch günstigere Konditionen in Form von Freiminuten oder ermäßigten Tarifen bei den ÖPNV ergänzenden Mobilitätsangeboten wie car2go oder Call a Bike.

- Der Bereich **Vertrieb** sieht die Einführung einer Chipkarte als Ersatz des heutigen Verbundpasses vor, die wiederum als Zugangsschlüssel für die ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen dient. In einem ersten Schritt wird die Wertmarke ergänzend zur Mobilitätskarte weiterhin als Kontrollmedium für den ÖPNV-Kunden ausgegeben.

Die Mobilitätskarte soll neben einem Identifikationsmedium für JahresTicket-Nutzer in den Bahnen und Bussen im VVS insbesondere auch Zugang zu den Verleihsystemen Call a Bike und Flinkster sowie zum Verleihsystem car2go bieten. Die Partner im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen Deutsche Bahn, car2go, VVS und SSB werden in den nächsten Monaten die tariflichen und vertrieblichen Details regeln. Insbesondere werden die technischen Spezifikationen geprüft, die die Integration des

Kundenzugangs auf einer Karte ermöglichen sollen.

- Für die **Infrastruktur** sollen gemäß Beschluss des Gemeinderats vom 29. März 2012 (GRDRs 196/2012) unter der Federführung der Landeshauptstadt in Zusammenarbeit mit der EnBW sowohl eine Ladensäuleninfrastruktur als auch kostenfreie Stellplätze für Elektrofahrzeuge im Stadtgebiet zur Verfügung gestellt werden.

Stufe 2: Die Ausstattung mit weiteren Funktionalitäten, ab 1.1.2014

Die Mobilitätskarte aus der ersten Stufe soll zu einer **umfassenden Servicekarte** und zu einem umfassenden Serviceportal ausgebaut werden, das neben einer Bezahlungsfunktion und einem Bonusprogramm auch Zugang zu kommunalen Dienstleistungen, beispielsweise zu Bibliotheken, Bädern und den Tourismusbereich bieten soll. Dieses Portal soll grundsätzlich allen Anbietern offenstehen.

Die Machbarkeitsuntersuchung hat gezeigt, dass im internationalen Vergleich die Erweiterung der Kernleistung Mobilität um derartige Zusatzleistungen in der Regel mit der Gründung einer Betreibergesellschaft einhergeht, die grundsätzlich kommerzielle Gesellschaftszwecke verfolgt. Es soll geprüft werden, ob sich auch für Stuttgart eine Betreibergesellschaft als sinnvoll erweist. Eine entsprechende organisatorische Umsetzung erfordert ein tragfähiges Geschäftsmodell, welches derzeit in enger Zusammenarbeit mit der BW-Bank entwickelt wird. Verschiedene denkbare Organisationsmodelle für eine mögliche Betreibergesellschaft sind darauf aufbauend zu betrachten und zu bewerten.

Stufe 3: Die Mobilitäts- und Servicekarte als integrierte Plattform, ab 1.1.2015

Ab 2015 soll die letzte Stufe in Form des Multiapplikationsmediums mit eTicketing nach „VDV-KA-Standard“ für den ÖPNV erreicht und die Umsetzung der Vertriebs- und Kontrollinfrastruktur der ÖV-Unternehmen im Verbundgebiet abgeschlossen sein. Spätestens dann wird die Wertmarke als Kontrollmedium für den ÖPNV-Kunden entfallen.

Finanzielle Auswirkungen

Falls eine Betreibergesellschaft gegründet werden sollte, wird sich die Landeshauptstadt daran nicht direkt als Gesellschafterin beteiligen. Inwieweit städtische Tochterunternehmen, wie SSB, SVV oder die Stadtwerke daran zu beteiligen wären, muss zu gegebener Zeit geprüft und entschieden werden. Dies bedeutet auch, dass die Landeshauptstadt keine Investitionen und keine Anschubfinanzierung für die neue Gesellschaft tätigen wird. Es sind insoweit nach aktuellem Stand der Planungen keine städtischen Finanzmittel für dieses Projekt vorgesehen.

Absehbar ist allerdings, dass im Falle der Einbindung von städtischen Dienstleistungen in die Servicekarte (Frei- und Hallenbäder, Museen, Stadtbücherei, Bürgerbüros etc.: vgl. Ziff. 3, Stufe 2) technische Maßnahmen notwendig werden, etwa durch die Auf- und Umrüstung von Kartenlesegeräten und Kassen. Dies soll aber, wenn möglich, mit ohnehin erforderlichen Neubeschaffungen oder technischen Erneuerungen kombiniert werden.

Die geplante Karte zur Vernetzung von Bus und Bahn, Auto und Fahrrad bietet den Bürgerinnen und Bürgern in Stuttgart und seiner Region erstmals einen einfachen Zugang und eine flexible Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Sinne einer durchgehenden Reisekette von der Wohnung zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkaufen und zum Besuch kultureller Einrichtungen.

Die enge Verknüpfung mit zusätzlichen Dienstleistungen kann dazu beitragen, zusätzlich zu den vielen Stammkunden unserer Verkehrsunternehmen neue Dauer- und Gelegenheitskunden zu gewinnen und dadurch den ÖPNV-Anteil zu erhöhen. Die Karte ist ein Projekt, das wesentlich dazu beitragen kann, in Stuttgart eine nachhaltige Mobilität zu stärken.

Beteiligte Stellen

Referat WFB hat die Vorlage mitgezeichnet.

Vorliegende Anträge/Anfragen

Antrag 94/2012 und Antrag 95/2012 der SÖS und LINKE Fraktionsgemeinschaft

Erledigte Anträge/Anfragen

Antrag 94/2012 und Antrag 95/2012 der SÖS und LINKE Fraktionsgemeinschaft

Dr. Wolfgang Schuster

Anlagen

Präsentation "Stuttgart Services"