

MOBILFUNK

Das deutschlandweite Handyticket scheidert noch

Von Konrad Buck | 20. Dezember 2013 | Ausgabe 51

Nach wie vor können sich Netzbetreiber, Banken und Verkehrsbetriebe nicht auf gemeinsame Verfahren für das bundesländerübergreifende, bargeldlose Bezahlen von Fahrscheinen für Busse und Bahnen einigen. Für flächendeckendes Mobile Ticketing fehlt der Mut zum großen Wurf. So bestimmen Insellösungen und Feldversuche die deutsche Szene.



Foto: Imago/Rüdiger Wölk

Handytickets über einen QR-Code sind schon in einigen Städten und Landkreisen Usus – wie hier in Münster. Doch von einem deutschlandweiten Fahrkartensystem ist man trotz technischer Möglichkeiten weit entfernt.

Schön wär's! Von zu Hause mit der Straßenbahn zum Zug und am Zielort mit dem Bus weiter zum Termin – ohne Monatskarte und ohne Automaten- oder Schalterstress.

Doch solche Nutzungsweisen sind derzeit nur in wenigen Regionen wie dem Verbundgebiet des Kreisverkehrs Schwäbisch-Hall und dem Hohenlohekreis realisiert. Ansonsten steckt die Bundesrepublik für den Mobile-Commerce-Experten Key Pousttchi im Dauerstau. Der Leiter der Forschungsgruppe "wi-mobile" an der Universität Augsburg bezieht seine Kritik vor allem auf mobile Anwendungen und insbesondere Handybezahlösungen: "Als der Rhein-Main Verkehrsverbund RMV Ende 2005 sein NFC-Ticketing startete, war Deutschland damit weltweit einer der Vorreiter." Leider seien die Frankfurter damals von allen Seiten hängen gelassen worden."

Weiteres Manko: Für die Nutzung der Schwäbisch-Hohenloher Fahrdienste ist eine gesonderte Chipkarte notwendig, mit der sich die Fahrgäste an Terminals im Bus oder am Bahnsteig bei Abfahrt und Ankunft ein- und auschecken müssen. Immerhin ist dieses sogenannte eTicket auf Basis einer Software des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nach Auskunft des VDV heute auf rund 6 Mio. Chipkarten im Einsatz.

Lösungen ohne Medienbruch, also direkt auf einem Smartphone oder Handy, das inzwischen fast jeder Bürger mit sich führt, sind derzeit dagegen erst in der Erprobungsphase. Hier kämpfen die Vertreter der zwei Verfahren, Barcode und NFC (Near Field Communication), um die Gunst von Kunden und Betreibern. Für die Bezahlung mit Barcode ist eine Anmeldung beim Verkehrsunternehmen mit Handynummer, Adresse und Bankverbindung notwendig.

Hat der Fahrgast alle Daten abgegeben, kann er sich die quadratische Matrix aus schwarzen und weißen Punkten aufs Handy laden und bei Bedarf vorzeigen. Abfahrt- und Ankunftsort müssen hierfür zuvor auf einer mobilen Webseite oder einer App des Verkehrsbetriebes eingegeben werden. Fährt der Kunde tatsächlich wie beim Onlinekauf eingetragen auf der gebuchten Strecke, kann ein Kontrolleur dies heute in allen Verkehrsgebieten, die QR-Code-Verfahren anbieten, mit seinem Lesegerät verifizieren.

Allerdings werden hierzulande erst 2 % der ausgegebenen Fahrscheine über dieses Verfahren erworben. Bei der Düsseldorfer Rheinbahn sind aktuell rund 25 000 Kunden im Handy-Ticket-Verfahren registriert. Im gesamten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), zu dem auch die Rheinbahn gehört, ist von ca. 60 000 registrierten Kunden die Rede.

Gegen null dagegen tendieren die Nutzungszahlen bei der NFC-Technik. Hierfür müssten die Handys nicht mit Software (Apps) versehen, sondern mit zusätzlicher Hardware in Form kleiner RFID-Chips ausgerüstet werden. Und idealerweise sollten die Bausteine für Radio Frequency Identification (RFID) gleich auch mit dem generellen Chipsatz des Smartphones interagieren können, um Identifikations- und Lokalisierungsdaten einem Bezahl- und Transaktionsprozess zur Verfügung zu stellen und entsprechende Apps bedienen zu können.

Aber längst nicht jedes Handy ist derzeit NFC-fähig. Im Gegenteil – erst wenige Modelle von Samsung, Nokia und HTC sind mit dieser zusätzlichen Nahbereichsfunktechnik ausgestattet, die von Apple beispielsweise aber nicht. Insider gehen davon aus, dass die Kalifornier ihren überbeuerten Kultgeräten erst dann zusätzliche Funkfunktionen einhauchen, wenn sie eine eigene, abgerundete und abgeschottete Bezahlösung wie iTunes etabliert haben.

Ob NFC bei zukünftigen mobilen Ticketing- oder Bezahl-Plattformen überhaupt noch eine Rolle spielen wird, zeigt die Entwicklung bei Googles neuem Mobile-Betriebssystem Kitkat. Die hierin enthaltene Bezahlösung setzt nicht mehr auf NFC, sondern auf ein Verfahren, das Transaktionen schlicht über E-Mail-Technik abwickelt.

Vor diesem Hintergrund wirken die NFC-Gehversuche der hiesigen Mobilfunker seltsam zeitlos. Sowohl Vodafone in Düsseldorf als auch die Telekom in Bonn bahnen derzeit kleine Feldversuche mit lokalen Verkehrsbetrieben an, in denen ein begrenzter Teilnehmerkreis seine Fahrten mittels Funkchiphandys bezahlen kann. Beide Tests sollen Anfang nächsten Jahres starten. Pousttchi hierzu: "Die Mobilfunkunternehmen haben sich beim Thema NFC schlicht verzockt. Statt herumzutaktieren, hätten sie vor sechs bis sieben Jahren ein solides NFC-Ökosystem etablieren müssen."

Einzig die Deutsche Bundesbahn fährt mit vorzeigbaren Nutzerzahlen auch solche Gäste, die per NFC bezahlen. Dies aber nur über den Trick, dass die Kunden ihre Handys mit einem aufgeklebten RFID-Chip versehen können, um sich an den bei der Bahn sogenannten Touch&Travel Points identifizieren und tarifieren zu lassen. Doch auch hier gilt: Bei den Buchungen über mobile Kanäle bewegt sich die Bundesbahn noch im einstelligen Prozentbereich, sieht hier aber ein sehr starkes Wachstum. Auch bei der Lufthansa liegen die Verkäufe über Mobile Ticketing noch im einstelligen Prozentbereich.

Lokaler Lichtblick bei allem nationalen Pilotieren und globalem Plattformaufsatz ist das VDV-Projekt IPSI: Über das Interoperable Produkt-Service-Interface sollen alle Betreiber von Handy-Ticketingsystemen – egal ob über QR-Code oder NFC – ihre Apps ab Ende 2014 vernetzen und systemübergreifend Tickets verkaufen können. KONRAD BUCK