

Stadt Chemnitz · Dezernat 6 · 09106 Chemnitz

Dienstgebäude Friedensplatz 1  
09111 Chemnitz

Stadtrat der Stadt Chemnitz

Datum 02.02.2022  
Unser Zeichen  
Durchwahl  
Auskunft erteilt  
Zimmer  
Ihr Zeichen IA-002/2022  
Ihr Schreiben vom 10.01.2022  
E-Mail

### **Ihre Informationsanfrage IA-002/2022 - CVAG**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrer Informationsanfrage teile ich Ihnen im Auftrag des Oberbürgermeisters Folgendes mit:

- 1. Welche Klimaschutzziele hat sich die CVAG für die kommenden Jahre gesetzt und mit welchen konkreten Maßnahmen wird seitens des Unternehmens zur erfolgreichen Erreichung dieser hingewirkt? Wo sind diese Klimaschutzziele öffentlich einsehbar?**

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) stellt eine umweltbewusste Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) dar. Die CVAG ist mit dieser Leistung auf Basis des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) beauftragt. Dieser befindet sich im Einklang mit dem Nahverkehrsplan des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (VMS).

Mithilfe neuer Infrastruktur (Straßenbahnnetzwerkerweiterung unter anderem durch geplante Netzerweiterungen in Richtung Reichenbrand und Zeisigwald und durch das Chemnitzer Model; neue Bustechnologie etc.) leistet die CVAG auch zukünftig einen aktiven Beitrag, um die klimapolitischen Ziele der Stadt Chemnitz zu erreichen.

In den vergangenen Jahren wurde darüber hinaus bei grundhaften Erneuerungen der Gleisinfrastruktur Rasengleiseindeckungen sowohl im Strecken- als auch im Haltestellenbereich angewandt, welche einen wertvollen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und der Aufenthaltsqualität leisten und einen wichtigen Beitrag zur Erreichung von klimapolitischen Zielstellungen liefern. Die Strecken der CVAG sind zu 16 Prozent mit Rasengleis ausgelegt.

- 2. Welchen Beitrag leistet die CVAG zur Minderung des motorisierten Verkehrsaufwands im Personenverkehr und der CO<sub>2</sub>-Emissionen aktuell und welche Maßnahmen sind für die kommenden 5 Jahre geplant?**

Der ÖPNV hatte 2018 einen Modal Split-Anteil von rund 11 Prozent (siehe Mobilitätsplan 2020 (Entwurf, Version 1.4)). Verkehrspolitisches und verkehrsplanerisches Ziel soll es sein, den Modal Split-Anteil bis 2040 auf 20 Prozent zu erhöhen.

**3. Beziehen die Tram- und Stadtbahnen der CVAG (weiterhin) Ökostrom des regionalen Energieversorgers ein? Wenn nein, mit welcher Begründung?**

Die Straßenbahnen der CVAG fahren seit 2017 mit Strom, welcher aus erneuerbaren Energien erzeugt wird.

**4. Auf welche ressourcenschonende Lösungen bspw. bei der Beleuchtung von Haltestellen mit energiesparenden LED-Lampen oder etwa beim Betrieb von Bahnübergängen mit Ökostrom setzt die CVAG und seit wann?**

- Seit 2017 wird grundsätzlich Strom, welcher aus erneuerbaren Energien erzeugt wird, für alle Abnahmestellen der CVAG genutzt.
- Es befinden sich Photovoltaikanlagen auf den Dächern der Betriebshöfe in Adelsberg und Werner-Seelenbinder-Straße. Die Dächer sind jedoch vermietet.
- Berücksichtigung von Photovoltaik bei der geplanten Errichtung einer Abstellanlage im Betriebshof Kappel.
- Einsatz LED-Beleuchtung bei allen grundhaft ausgebauten Haltestellen (seit 2017)

mit LED ausgerüstet sind:	
Betriebshof Adelsberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Büros Verwaltung</li> <li>▪ Toiletten</li> <li>▪ Gänge und Treppenhäuser</li> <li>▪ Sozialräume</li> </ul>
Betriebshof Werner-Seelenbinder-Straße	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Büros Verwaltung (teilweise)</li> <li>▪ Gänge (teilweise)</li> <li>▪ Abstellhallen 1 bis 3</li> <li>▪ Außenbeleuchtung Mitarbeiterparkplätze</li> </ul>
Abstellanlage Krenkelstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Außenbeleuchtung</li> </ul>

mit LED ausgerüstete Haltestellen:		
lfd. Nr.	Haltestelle	Jahr der Umrüstung
1	Zentralhaltestelle (Sternenhimmel)	2013
2	Bernsbachplatz	2016
3	Annenstraße	2016
4	Roter Turm	2017
5	Endstelle Borna	2017
6	Stadlerplatz	2017
7	Rosenbergstraße	2017
8	TU Campus	2017
9	Endstelle Technopark	2017
10	Endstelle Reichenbrand	2018
11	Endstelle Rottluff	2019
12	St.-Heym Platz	2021
13	EINS Energie in Sachsen	2021
14	Pappelhain	2021

15	Reichenhain	2021
16	Endstelle Bernsdorf	2021
17	Endstelle Schönau 2022	2022

**5. In welchen Zeitabständen findet seitens der CVAG eine Kontrolle der effizienten Routenplanung oder Bündelung der Verkehrsnachfrage statt, um bspw. Leerfahrten zu vermeiden oder den bestehenden Fuhrpark besser an die Transportbedürfnisse anzupassen?**

Grundsätzlich wird das bestehende Beförderungsangebot unterjährig gemeinsam mit dem Aufgabenträger (Stadt Chemnitz) in der AG Nahverkehrsplan und der Produktkonferenz regelmäßig (alle vier bis acht Wochen) evaluiert. Dabei festgestellter vertragsrelevanter Änderungsbedarf wird dann durch den Aufgabenträger bei Bedarf in den Stadtrat zum Beschluss in Sachen Änderung Nahverkehrsplan eingebracht. Entscheidend ist hierbei aber auch die Sicherstellung der "Daseinsvorsorge" unter Einhaltung der Bedienstandards, welche im Sinne einer flächendeckenden Erschließung des Stadtgebietes mit ÖPNV, im Nahverkehrsplan definiert wurden.

Zudem ist es bei der jährlichen Planung des Fahrplanwechsels unumgänglich, die Umlauf- und Personalplanung entsprechend mit anzupassen. Aufgrund von Baumaßnahmen im Stadtgebiet mussten im Jahr 2021 neben dem planmäßigen Fahrplanwechsel im Dezember, unterjährig weitere 145 Umlaufanpassungen vorgenommen werden. Oberstes Ziel dabei ist immer eine Harmonisierung des ökonomischen und ökologischen Fahrzeugeinsatzes sowie der sozialen Anforderungen an den Personaleinsatz zu gewährleisten.

**6. Wurde auch die Anschaffung von Batterie-elektrischen Bussen erwogen? Falls ja, was hat den Ausschlag gegeben sich für Biomethan zu entscheiden? Falls nein, warum nicht?**

Bei der Planung zur Ersatzbeschaffung von Omnibussen für die Jahre 2020/2021, welche Anfang des Jahres 2019 erfolgte, wurde unter Berücksichtigung der damaligen Kenntnisse zum technischen Entwicklungsstand entschieden, im Jahr 2020 / 2021 keine batterieelektrischen Omnibusse anzuschaffen. Hauptgrund hierfür war die ungenügende Reichweite sowie die hohen Kosten der damals verfügbaren Fahrzeuge und die erforderliche Infrastruktur. Um den damaligen Umweltaforderungen gerecht zu werden, entschied sich die CVAG zunächst als Übergangslösung einen EFRE-Fördermittelantrag zur Beschaffung von 30 Gashybrid Omnibussen für die Jahre 2020 und 2021 zu stellen. Außerdem wurde ein GVFG-Fördermittelantrag zur Errichtung einer neuen Gastankstelle auf dem Betriebshof Werner-Seelembinder-Straße gestellt. Der EFRE-Antrag vom Oktober 2019 wurde erst am 27.10.2021 vom LASuV bewilligt.

Die Studie „Alternative Antriebe für Omnibusse bei der CVAG“ war zum Zeitpunkt der Entscheidung für die 30 Gashybridomnibusse noch nicht in Auftrag gegeben.

**7. Wo werden die 30 Busse mit Biomethan betankt?**

Siehe Antwort zu Frage 8.

**8. Woher kommt das Biomethan zum Betanken der Busse? Und wie wird dieses zur Biogastankstelle transportiert?**

Der Einkauf von Biomethan erfolgt über den Energiedienstleister eins energie in sachsen.

Die neue Erdgastankstelle auf dem Betriebshof Werner-Seelenbinder-Straße wird direkt an das Hochdruckgasnetz (24 bar) der inetz angeschlossen.

**9. Mit welcher Berechnungsgrundlage kommt die CVAG auf das der Presse gegenüber genannte CO2 Einsparpotential?**

Bei der Ermittlung des CO2-Ausstoßes und der damit verbundenen CO2-Einsparung durch den Einsatz von Biomethangas wurde vonseiten der CVAG der durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) veröffentlichte „Leitfaden zur Anwendung der europäischen Norm EN 16258“ („Berechnung des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen des ÖPNV“) zur Anwendung gebracht.

Die durch oben genannte Berechnungsmethode ermittelte CO2-Einsparung, welche Inhalt der Begründung für den Fördermittelantrag gegenüber dem Landesamt für Straßen und Verkehr (LASuV) ist, wurde durch die Sächsische Energieagentur – SAENA GmbH positiv bewertet und unterstützt. Die generelle Umstellung auf das Berechnungsverfahren nach EN16258 wird als sinnvoll erachtet und bildet die Grundlage für kommende Förderperioden.

**10. Wurde die Anschaffung von Bussen mit Brennstoffzellenantrieb erwogen?**

Ja, die Anschaffung wurde in Betracht gezogen.

**11. Erachtet die CVAG die Nutzung der Brennstoffzellen im ÖPNV für sinnvoll und machbar?**

Die CVAG erachtet den Einsatz von Brennstoffzellen als sinnvoll. Die Umsetzbarkeit ist jedoch Abhängig vom Stand der technischen Entwicklung bei Nutzfahrzeugen. Aktuell gibt es Testfahrzeuge, welche noch nicht in Serie hergestellt werden.

**12. Wie ist der Fuhrpark der CVAG insgesamt mit CO2-neutralen Antrieben ausgestattet und welche Maßnahmen ergreift die CVAG bis zu welchem Zeitpunkt, um die EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive) sowie des deutschen Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz zu erfüllen? [...]**

<b>Bestand</b>						
	Diesel	Diesel-hybrid	Batterie-elektrisch	Gas-hybrid	Wasserstoff	Gesamt
< 18 m	29	0	0	0	0	29
> 18 m	53	4	0	0	0	57
<b>Summe</b>	<b>82</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>86</b>
<b>Ersatzbeschaffung (bereits beauftragt)</b>						
< 18 m	0	0	0	5	0	5
> 18 m	0	11	0	10	0	21
<b>Summe 2022</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>26</b>
< 18 m	0	0	0	2	0	2
> 18 m	0	0	0	13	0	13

<b>Summe 2023</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>15</b>
<b>Ersatzbeschaffung (Planung)</b>						
< 18 m	0	0	0	0	0	0
> 18 m	0	0	0	3	0	3
<b>Summe 2024</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
< 18 m	0	0	0	2	2 Erprobung	4
> 18 m	0	0	0	4	0	4
<b>Summe 2025</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>8</b>
< 18 m	0	0	0	0	0	0
> 18 m	0	0	0	(5) alternativ	5 Vorzug	5
<b>Summe 2026</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>(5)</b>	<b>5</b>	<b>5</b>

**13. Werden die Planzahlen der Fahrgastzahlen für die kommenden Jahre dem IST aufgrund der vergangenen Jahre in Pandemiezeiten angepasst?**

Im Rahmen der jährlichen Wirtschafts- und Mittelfristplanung werden auch die auf Basis des jeweiligen Geschäftsverlaufs realisierten Fahrgastzahlen fortgeschrieben. Die aktuellen Planungsprämissen richten sich dabei auf Schätzungen, bis wann mittelfristig die Vorkrisenwerte erreichbar sind. Dies geschieht unter Zugrundelegung von Brancheninformationen, die zum Planungszeitpunkt zur Verfügung stehen.

**14. Welche konkreten Maßnahmen sind seitens der CVAG geplant, um die rückläufigen Fahrgastzahlen wieder zu erhöhen?**

Aufgrund der Unberechenbarkeit der weiteren pandemischen Entwicklung sind punktuelle Einzelmaßnahmen eines Verkehrsunternehmens als wenig wirkungsvoll einzuschätzen. Die CVAG beteiligt sich an Brancheninitiativen (VDV-Abo-Aktionswochen im Sommer 2021) und agiert im Übrigen im Zusammenhang mit dem VMS, dem hier federführend die Aufgabe zum einheitlichen Vorgehen innerhalb des Verkehrsverbundes durch die Verkehrsunternehmen übergeben wurde. Individuelle Maßnahmen der CVAG werden geplant, aber erst nach Stabilisierung der pandemischen Lage umgesetzt.

Die in Planung befindliche Straßenbahnnetzerweiterung unter anderem in Richtung Reichenbrand und Zeisigwald erachtet die CVAG im Zusammenspiel mit dem bestehenden Netz als Rückgrat der gesamtstädtischen Verkehrserschließung und würde maßgeblich dazu beitragen, die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

**15. Mit welchen Maßnahmen wird dabei zukünftig sichergestellt, dass die Bedarfe der großen Nutzer\*innengruppe von Kindern und Jugendlichen abgefragt werden?**

Die CVAG führt regelmäßig Bedarfsabfragen an allen Chemnitzer Schulen durch. Deren Hinweise werden bei der Gestaltung des Fahrplans möglichst berücksichtigt.

Bei der Erstellung bzw. Fortschreibung des NVP werden Träger öffentlicher Belange (TÖB, u.a. Schulamt) sowie die Öffentlichkeit durch den VMS und/oder die Stadt Chemnitz beteiligt. Eine gesonderte Ansprache bzw. Beteiligung von Kindern und Jugendlichen wurde bislang nicht durchgeführt.

Für die nächste Fortschreibung des NVP wird die Stadtverwaltung in Abstimmung mit der Kinder- und Jugendbeauftragten eruieren, welche Methoden für eine spezifische Kinder- und Jugendbeteiligung zur Verfügung stehen, die hinreichend Aussicht auf einen Rücklauf seitens der Zielgruppen haben.

- 16. Wie viele Fahrpersonale waren bis zum Fahrplanwechsel vom VMS für die CVAG im Einsatz und wie viele Fahrpersonale des VMS wurden mit Einsetzen des Sommerferienfahrplans von der CVAG nicht mehr als notwendig erachtet und mit welcher Begründung?**

Es wird angenommen, dass die Fahrpersonale der City Bahn Chemnitz GmbH (CBC) in Rede stehen. Der CBC wurde ab September 2020 auf der Grundlage des Verkehrsleistungsübertragungsvertrages, eine innerstädtische Straßenbahnleistungen übergeben. Diese Leistung endete am 11.12.2021, da die CBC in Vorbereitung der Betriebsaufnahme Chemnitzer Modell, Stufe 2 (CM 2) das Fahrpersonal wieder selbst benötigte.

- 17. Wie viele Fahrpersonale der CVAG waren innerhalb des Zeitraumes von zwei Wochen vor der Einführung der 3G-Regelung krankgeschrieben und wie viele Fahrpersonale waren innerhalb des Zeitraumes von zwei Wochen nach Einführung der 3G-Regelung krankgeschrieben?**

Die Einführung der 3G-Regel am Arbeitsplatz erfolgte zum 24.11.2021. Zu diesem Zeitpunkt waren 51 von 363 Fahrer:innen erkrankt, am 10.11.2021 waren es 56 von 363 Fahrer:innen und am 08.12.2022 62 von 364 Fahrer:innen. Innerhalb der beschriebenen Zeiträume gab es keine extremen Schwankungen bei den Krankenständen, sodass die drei Zeitpunkte durchaus repräsentativ für den Krankenstand im angefragten Zeitraum sind.

- 18. Wie wird sichergestellt, dass trotz Ferienfahrplan in den Stoßzeiten eine Entzerrung der Fahrgäste stattfindet, um die Gefahr von Infektionen zu vermeiden?**

Aufgrund des hohen Krankenstandes kann derzeit kein regulärer Fahrbetrieb ermöglicht werden. Neben der Beachtung der aktuellen Sächsischen Corona-Notfall-Verordnung (3G-Regelung und FFP2-Maskenpflicht) erfolgt eine Belüftung über vorhandene Klimatechnik bzw. Regelungen zur Türöffnung. Zudem sind vereinzelt Verstärkerfahrten in den Spitzenstunden im Einsatz, um eine bessere Verteilung der Fahrgäste zu ermöglichen.

- 19. Wie hat sich die Zahl der Zugänge bei der Fahrerschaft der CVAG im Jahr 2020 und im Jahr 2021 entwickelt? [...]**

<b>Fahrpersonal</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Zugänge (+)	39	45
Abgänge (-)	31	24

Eine Unterteilung in Omnibusfahrer:innen, Straßenbahnfahrer:innen, Poolfahrer:innen findet nicht statt, da der Ausgleich zwischen Bus und Bahn über den Bereich Poolfahrer:innen erfolgt.

- 20. Wie hat sich die Zahl der Abgänge bei der Fahrerschaft der CVAG im Jahr 2020 und im Jahr 2021 entwickelt? [...]**

Siehe Antwort zu Frage 19.

**21. Wie hoch belaufen sich die Planzahlen des Fahrpersonals der CVAG für das Jahr 2020 und für das Jahr 2021?**

377 Fahrpersonale.

**22. Wie hoch belaufen sich die Sollzahlen des Fahrpersonals der CVAG für das Jahr 2020 und für das Jahr 2021?**

Zum Planungszeitpunkt entsprechen die Planzahlen den Sollzahlen. Durch unterjährige Schwankungen bei Krankenständen, Änderung von Arbeitszeitmodellen bei Bestandsmitarbeiter:innen (Teilzeit) sowie dem dynamischen Baustellengeschehen schwanken hier auch die Sollzahlen. Diese geben somit jeweils nur eine Momentaufnahme zum Betrachtungszeitpunkt wieder.

**23. Wie hoch war der Krankenstand beim Fahrpersonal der CVAG im Jahr 2020 (absolut und in Prozent; aufgeschlüsselt nach Omnibusfahrer:innen und Straßenbahn-/Poolfahrer:innen)?**

Monat	Mittelwert der erkrankten Personale je Monat			
	2020		2021	
	absolut	in Prozent	absolut	in Prozent
Januar	38,00	10,70	44,00	12,82
Februar	41,48	11,75	40,36	11,63
März	48,10	13,69	46,61	13,43
April	44,57	13,03	47,87	13,80
Mai	30,10	8,93	38,77	11,21
Juni	32,13	9,44	41,67	12,08
Juli	34,90	10,22	38,35	11,09
August	31,23	9,03	35,74	10,00
September	36,53	10,62	41,03	11,29
Oktober	37,13	10,85	40,65	11,28
November	38,63	11,28	52,40	14,44
Dezember	49,87	14,52	61,16	16,78
<b>Durchschnitt</b>	<b>38,56</b>	<b>11,17</b>	<b>44,05</b>	<b>12,49</b>

Eine Aufteilung in Bus- und Straßenbahnfahrpersonale erfolgt nicht. Die Darstellung ist eine Mittelwertbetrachtung, punktuell lag der Krankenstand bei rund 18 Prozent.

**24. Wie hoch war der Krankenstand beim Fahrpersonal der CVAG im Jahr 2021 (absolut und in Prozent; aufgeschlüsselt nach Omnibusfahrer:innen und Straßenbahn-/Poolfahrer:innen)?**

Siehe Antwort zu Frage 23.

**25. Wie viele Menschen im Bereich Fahrpersonale nehmen eine Arbeitszeitverkürzung vertraglich in Anspruch?**

Zum 11.01.2022 nehmen 26 Fahrpersonale eine Arbeitszeitverkürzung vertraglich in Anspruch.

**26. Wie viele Beschwerden gingen seitens der Nutzer:innen des ÖPNV zum Thema "Fahrgäste mit Behinderung" in den Jahren 2020 und 2021 bei der CVAG ein?**

Im Beschwerdemanagementsystem der CVAG wird nicht erfasst, ob die beschwerdeführende Person eine Behinderung aufweist oder nicht. Es wird nach den Themen der Anliegen kategorisiert und fachgerecht ausgewertet.

**27. Wie viele Abo-Tickets in den verschiedenen Kategorien hat die CVAG in 2020 und 2021 verkauft?**

Abonnementart	Anzahl verkaufter Fahrausweise	
	Summe 2020	Summe 2021
Abo-Monatskarte normal	99.439	87.990
9-Uhr-Abo-Monatskarte	45.219	39.483
SeniorenTicket	26.963	24.138
SeniorenTicket Partner	0	2.647
Abo-Monatskarte Schüler/Azubi (12 Monate)	8.876	8.114
Abo-Monatskarte Schüler/Azubi (Schuljahr)	59.137	33.179
BildungsTicket	0	29.358
BildungsTicket (Azubi)	0	1.516
JungeLeuteTicket	9.238	13.844
JungeLeuteTicket(Azubi)	2.128	2.003
SchülerVerbundKarte	8.484	2.337
SchülerVerbundKarte (Azubi)	8.100	69
AzubiTicketSachsen	1.883	10.987
SchülerFreizeitTicket	2.316	1.492
Gesamt	271.783	257.157
Differenz zum Vorjahr		-14.626

**28. Wie viele Firmen wurden in den Jahren 2020 und 2021 seitens der CVAG für das Angebot "Jobticket" angesprochen?**

In den letzten beiden Geschäftsjahren (2020 bis 2021) konnten die CVAG und der VMS insgesamt 14 Firmen im Stadtgebiet Chemnitz als Geschäftspartner für das JobTicket vertraglich binden. Die CVAG kontaktierte dabei rund 20 Firmen, die Akquise des VMS ist nicht bekannt.



**29. Welche Maßnahmen sind geplant, um die Möglichkeiten für den Ticketkauf für Kinder und Jugendliche, die mangels EC- oder Kreditkarte nicht bargeldlos oder per App bezahlen können, zu verbessern?**

Die Einführung des Bildungstickets für 15 Euro pro Monat macht einen Wechsel vom Gelegenheitsnutzer zum Abonnenten in dieser Kundengruppe deutlich attraktiver. Auch die Tatsache, dass bis zum 15. Geburtstag kein Nachweis durch die Schule erforderlich ist, erleichtert die Formalitäten für den Kunden enorm, denn es führt dazu, dass in diesem Zeitraum das Abo jährlich nicht mehr (wie bisher) neu abgeschlossen werden muss. Die gegenüber 2020 deutlich gestiegenen Abonnementanträge in diesem Bereich belegen, dass dieses neue Abonnementprodukt sehr gut angenommen wird und insofern auch die Anzahl der Personen, die den ausschließlich bargeldlosen Verkauf in Bussen potenziell als Barriere wahrnimmt, tendenziell sinkt.

Darüber hinaus werden fünf zusätzliche Ticketautomaten im Jahr 2022 im Stadtgebiet aufgestellt und es bestehen weiterhin Bestrebungen, externe Verkaufsstellen im Stadtgebiet zu akquirieren.

Der Kauf eines Fahrscheins per App ist über die App der Deutschen Bahn, Handyticket Deutschland, MOOVME etc. bereits möglich.

**30. Welche Pläne gibt es zur flächendeckenden Modernisierung von Ticketautomaten, insbesondere mit dem Ziel überall eine Bezahlung mit EC-Karte zu ermöglichen? Wann ist konkret eine entsprechende Umrüstung des Ticketautomaten am Hauptbahnhof geplant?**

Im Stadtgebiet (inkl. Hauptbahnhof) sind noch neun Automaten aufgestellt, bei denen keine elektronische Zahlungsmöglichkeit besteht. Diese werden im Jahr 2022 erneuert, wobei eine Kartenzahlung vorgesehen ist. Mit dem aktuell laufenden Vergabeverfahren werden zudem Automaten für fünf zusätzliche Standorte beschafft (siehe Antwort zu Frage 29). Die Maßnahme wird voraussichtlich im III. Quartal 2022 abgeschlossen sein.

Freundliche Grüße

*Michael Stötzer*  
Bürgermeister