

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Jahresbericht zur Einnahmensicherung 2023



Jahresbericht zur Einnahmensicherung 2023

Die Erschleichung von Beförderungsleistung verursacht Jahr für Jahr bundesweite Einnahmeherausfälle in Millionenhöhe, welche auch die Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) über entsprechend höhere Fahrpreise oder Steuerzuschüsse wieder ausgleichen müssen. Die Beförderungserschleichung, d.h. das „Erschleichen von Leistungen“, bedeutet für Verkehrsunternehmen nicht nur den Ausfall von Einnahmen, sondern führt auch zu Mehrkosten, die durch die Kontrollen und nachgelagerten Verwaltungsprozesse entstehen – zum Schaden der ehrlichen Fahrgäste und Steuerzahler*innen. Die Beförderungserschleichung wird in §265a des Strafgesetzbuchs geregelt. Demnach ist die Fahrausweisprüfung eine betriebswirtschaftlich unverzichtbare Maßnahme im öffentlichen Verkehr. Aus diesem Grund werden im Jahresbericht der Einnahmensicherung nicht nur die Statistiken zum Erhöhten Beförderungsentgelt (EBE), sondern auch die qualitativen Maßnahmen zur Einnahmensicherung (z.B. Ticketkontrollen, Senkung der Quote der Beförderungserschleichung) dargestellt.

Zur Umsetzung der gemeinsamen Maßnahmen stehen Vertreter*innen der Verkehrsunternehmen und der VRR-Verwaltung in regelmäßigem Austausch mit dem Ziel, einen Überblick über die unterschiedlichen Betriebszweige zu erlangen und daraus Handlungsempfehlungen abzuleiten.



1. Kontrollmaßnahmen

Trotz der Einführung des DeutschlandTickets im Mai 2023 und dessen großer Marktdurchdringung stellen die Fahrgeldeinnahmen aus verkauften Tickets des VRR-Sortiments weiterhin eine wichtige Finanzierungsquelle der Verkehrsunternehmen dar. Um diese Einnahmen abzusichern, ist es erforderlich, gegen das Fahren ohne Fahrschein vorzugehen und die Quote der Beförderungserschleichung zu minimieren. Hierzu sind proaktive Maßnahmen der Verkehrsunternehmen, wie etwa Schwerpunktkontrollen, notwendig. Durch die Einführung des DeutschlandTickets werden besonders die Kontrollen digitaler Tickets zunehmend wichtiger. Dabei werden sowohl Unternehmen als auch Prüfer*innen immer wieder mit technischen Problematiken konfrontiert.

Die bereits erwähnten Schwerpunktkontrollen sind Kontrollmaßnahmen einer größeren Gruppe von Fahrausweisprüfer*innen der Verkehrsunternehmen, die innerhalb kürzester Zeit mehrere Fahrscheine prüfen. Hierzu gehören verstärkte Kontrollen zu besonderen Anlässen, wie z.B. Kirmesveranstaltungen und Prüfung aller Ein- und/oder Aussteiger*innen an Bahnsteigen und U-Bahnhöfen. Sie unterscheiden sich somit von alltäglichen Kontrollen, in denen das Prüfpersonal linienbezogen über einen längeren Zeitraum Kontrollmaßnahmen durchführt.

Während der Schwerpunktkontrollen setzen die Bahnen ihre Fahrt so lange nicht fort, bis alle Fahrgäste kontrolliert wurden. Während der Kontrolle ist es nicht möglich, das Fahrzeug zu verlassen, ohne das Ticket vorgezeigt zu haben. Der Zeitdruck ist bei einer Schwerpunktkontrolle hoch, da der Betrieb nicht unnötig lange aufgehalten werden sollte. Um eine Eskalation während der Kontrollmaßnahmen zu vermeiden, ist die Polizei oftmals zur Unterstützung beteiligt. Eine andere Variante der Schwerpunktkontrollen sind Prüfungen an allen Ausgängen von einzelnen oder mehreren Stadtbahnstationen.

Die folgenden Ausführungen stellen einen Ausschnitt aus den Schwerpunktkontrollen der Verkehrsunternehmen innerhalb des Verbundes dar, sind jedoch nicht repräsentativ für den gesamten Verbundraum: Aufgrund der besonderen Lage rund um das DeutschlandTicket hatten Schwerpunktkontrollen im Jahr 2023 insgesamt eine weniger hohe Priorität. Dort, wo sie durchgeführt wurden, sind diese ähnlich wie in den Vorjahren verlaufen. Dabei wurde vor allem deutlich, dass viele Kund*innen aus dem klassischen Zeitkartensegment zum DeutschlandTicket gewechselt sind. Diese Erkenntnis deckt sich mit separaten Erhebungen. Aufgrund der fehlenden Übertragbarkeit des DeutschlandTickets wurde dieses vermehrt von Personen genutzt, die nicht identisch mit den Abonent*innen der Tickets waren.

In der Einführungsphase des DeutschlandTickets waren die Prüfer*innen außerdem dazu angehalten, sich Kund*innen gegenüber möglichst kulant zu zeigen. So wurden beispielsweise Nachweise über den Erwerb eines DeutschlandTickets bei der Kontrolle akzeptiert, welche jedoch lediglich als Foto mitgeführt wurden.

2. EBE-Statistik

Die EBE-Statistik setzt sich aus den Meldungen der Verkehrsunternehmen über die Ergebnisse der Fahrausweisprüfungen zusammen. Die Jahre 2020 und 2021 waren geprägt von der Corona-Pandemie und schrittweisen Öffnungen der Lockdowns, weswegen in dieser Zeit wesentlich weniger öffentlicher Verkehr und somit auch weniger Fahrausweisprüfungen zu verzeichnen waren. Im Jahr 2022 normalisierte sich das öffentliche Leben in weiten Teilen wieder, die Einführung des 9-Euro-Tickets von Juni bis August stellte für Verbünde und Verkehrsunternehmen jedoch eine noch nie dagewesene Herausforderung dar, die einerseits ein großes Maß an Dynamik mit sich brachte und andererseits einen hohen Arbeitsaufwand in der Umsetzung erforderte. Aufgrund dessen wurde die Fahrausweisprüfung in den Hintergrund gerückt und die Prüfstunden verringerten sich: Nach einem Anstieg im Jahr 2021 gegenüber 2020, betrug der Prüfaufwand im Jahr 2022 nur noch 313.825 Stunden, was einem Abfall von über 17% auf Basis des Vorjahres entspricht.

Nach dem Ende der 9-Euro-Ticket-Aktion begann eine fortwährende öffentliche Debatte über ein Folgemodell, welche schließlich in der Einführung des DeutschlandTickets im Mai 2023 mündete. Fehlende einheitliche Sicherheitsstandards, nicht ausreichend vorhandene Chipkarten und ein möglichst hohes Maß an Kulanz gegenüber den Kund*innen senkten die Fahrausweisprüfungen im Jahr 2023 weiter herab, in diesem Fall um fast 16% vom Wert des Vorjahres.

Monatsvergleich - Prüfaufwand in Stunden in den Jahren 2021, 2022 und 2023

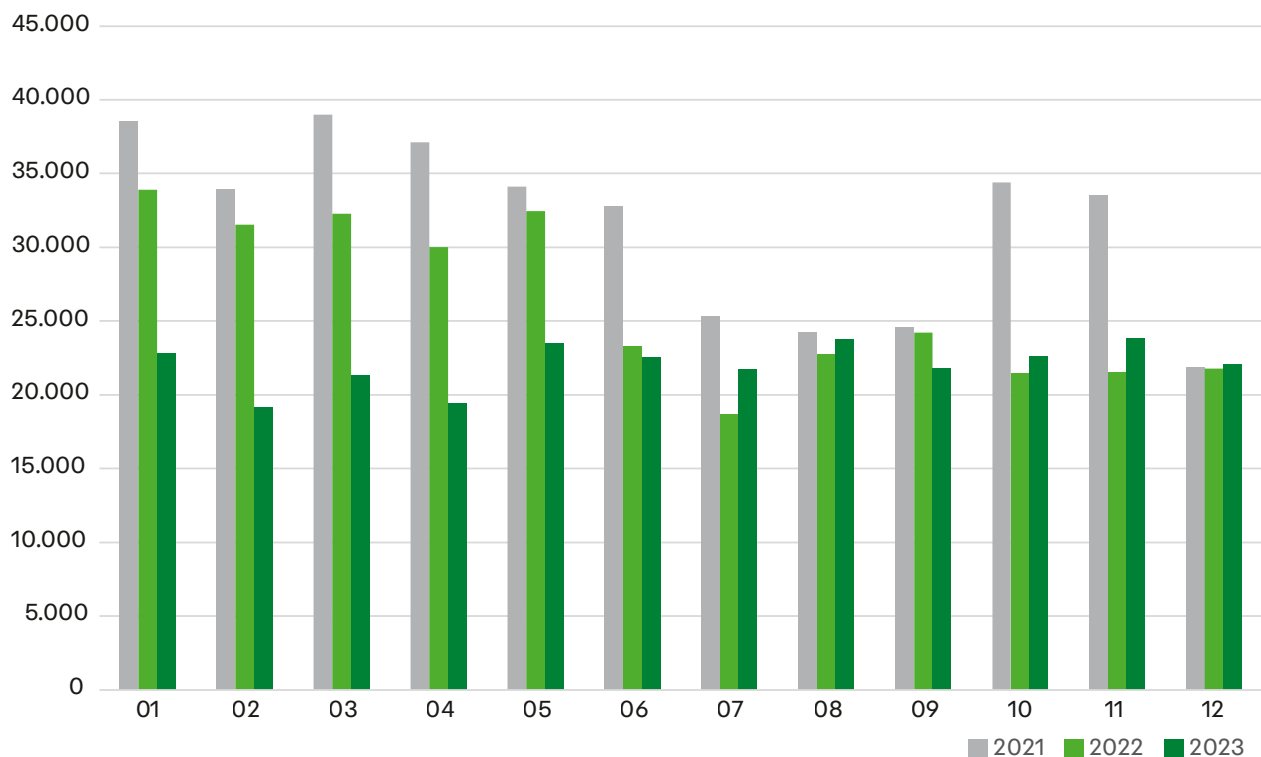


Abbildung 1: Prüfaufwand in Stunden pro Monat

Die beschriebenen Effekte lassen sich in **Abbildung 1** beobachten: Die Fahrausweisprüfungen waren schon zu Beginn des Jahres 2022 niedriger als zu denselben Zeitpunkten im Vorjahr, sind im Juni dann jedoch schlagartig abgesunken. Im Jahr 2023 haben sich diese dann auf einem durchgehend niedrigen Niveau bewegt. Im Juni 2023 lag der Prüfaufwand unter dem Wert des gleichen Monats im Vorjahr, obwohl dieser ganz im Zeichen der Einführung des 9-Euro-Tickets stand.

Tabelle 1 zeigt, dass sich die beiden Jahre 2021 und 2022 in den absoluten Zahlen zur Ausstellung Erhöhter Beförderungsentgelte stark ähneln und im Jahr 2023 die Fälle ausgestellter EBEs wieder angestiegen sind, sich im Vergleich zu den Jahren vor der Corona-Pandemie jedoch auf einem niedrigeren Level bewegen. Auffällig ist, dass im Jahr 2023 in verhältnismäßig vielen Fällen eine Ermäßigung stattgefunden hat oder das Erhöhte Beförderungsentgelt niedergeschlagen wurde. Dies lässt sich möglicherweise durch nachgelagerte Kulanz oder noch nicht vorhandene Erfahrung des Prüfpersonals im Umgang mit dem DeutschlandTicket erklären. In 2023 wurden 8,67% der insgesamt ausgestellten Erhöhten Beförderungsentgelte niedergeschlagen.

Anzahl Fälle mit Erhöhtem Beförderungsentgelt

Jahr		2021	2022	2023
Zahlung in voller Höhe	Beim Fahrausweisprüfer	5.979	5.677	7.897
	Vor Anmahnung	86.971	81.537	96.713
	nach Anmahnung	21.766	20.333	24.598
Ermäßigt	wegen vergessener Zeitkarte	50.211	52.848	73.196
	nach interner Beurteilung	10.941	10.053	12.642
Niedergeschlagen		14.066	14.309	20.412
Gesamt		189.932	184.757	235.458

Tabelle 1: Fälle mit Erhöhtem Beförderungsentgelt

Abbildung 2 zeigt den Aufwand an Prüfstunden pro Monat und die zugehörige Summe der zu beanstandenden Tickets im Jahr 2022. Im Durchschnitt wurden je zu beanstandenden Ticket 1,76 Stunden für die Prüfung aufgewendet, was in etwa einen ähnlichen Wert wie schon in den Vorjahren darstellt.

Monatsvergleich - Prüfaufwand in Stunden im Verhältnis zu beanstandenden Tickets im Jahr 2022

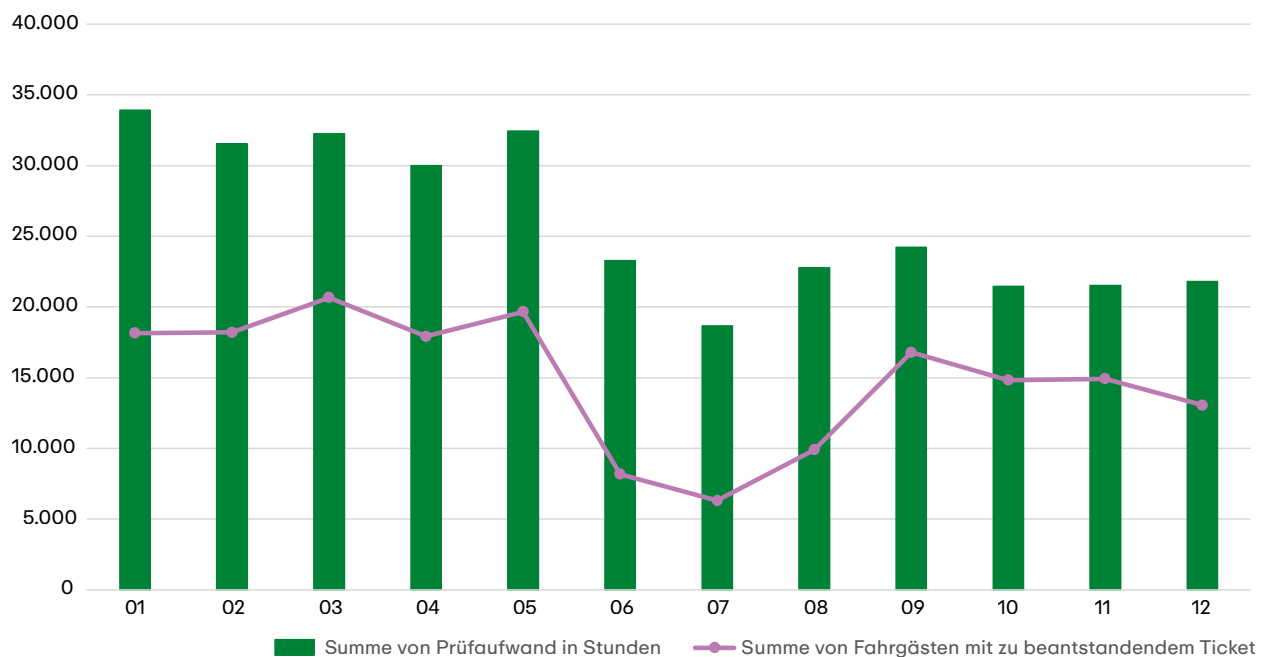


Abbildung 2: Monatsvergleich - Prüfstunden und zu beanstandende Tickets im Jahr 2022

Bei der Analyse für das Jahr 2023 (Abbildung 3) wird deutlich, dass zwar die Prüfstunden und somit auch die Summe der zu beanstandenden Tickets abgenommen hat, im Durchschnitt jedoch eine geringere Anzahl an Prüfstunden je zu beanstandendem Ticket notwendig war – im Jahr 2023 waren es nur noch 1,62 Stunden.

Monatsvergleich - Prüfaufwand in Stunden im Verhältnis zu beanstandenden Tickets im Jahr 2023

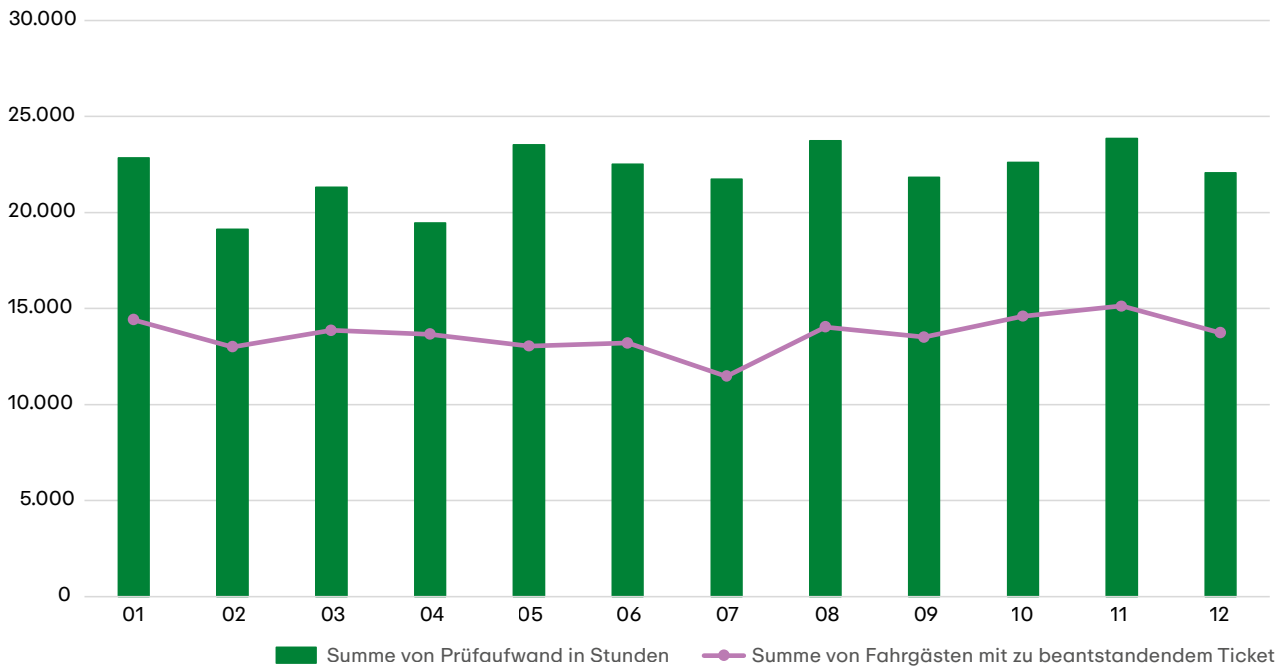


Abbildung 3: Monatsvergleich - Prüfstunden und zu beanstandende Tickets im Jahr 2023

3. Weitere Maßnahmen

Neben der Beförderungserschleichung ist auch die Manipulationen von Fahrausweisen ein Problem. Daher sind nicht nur die Kontrollen von Fahrausweisen wichtig für die Einnahmensicherung, sondern auch der präventive Einsatz von verschiedenen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen.

Die Entwicklung hin zu digitalen Tickets und weg von analogen Papiertickets wurde durch die Einführung des Deutschland-Tickets massiv beschleunigt. Dadurch verschieben sich auch die Schwerpunkte von Schutz- und Sicherungsmaßnahmen. Diese werden nun eher über die technischen Hintergrundsysteme getroffen und sind wesentlich agiler als noch in der Vergangenheit.

3.1. Wertmarkenaustausch

Eine derzeit eher in den Hintergrund gerückte Maßnahme analoger Natur stellte der sog. Wertmarkenaustausch dar. Bei dieser Überprüfungsaktion wurden die Wertmarken von Zeitkarteninhaber*innen eingezogen und durch eine Austauschwertmarke ersetzt. Die Austauschwertmarke diente als Ersatz für Kund*innen, um weiterhin mobil zu bleiben. Die eingezogene Wertmarke hingegen wurde auf Echtheit überprüft. Aufgrund der vielfältigen Ereignisse rund um die Corona-Pandemie, 9-Euro- und DeutschlandTicket wurde der Wertmarkenaustausch in den vergangenen Jahren immer wieder verschoben, sodass die Entscheidung getroffen wurde, diesen bis auf Weiteres auszusetzen und zunächst die Entwicklung der kommenden Monate abzuwarten.

Ausblick



Im Jahr 2022 hat sich zunächst das öffentliche Leben im Vergleich zu den beiden Vorjahren wieder weitgehend normalisiert, jedoch wurde verkehrlich und somit auch bei den Fahrausweisprüfungen noch nicht wieder das Vor-Pandemie-Niveau erreicht. Ein besonderes Ereignis stellte das 9-Euro-Ticket in den Monaten Juni, Juli und August dar.

Das Jahr 2023 war hingegen besonders stark von der Einführung des DeutschlandTickets im Mai geprägt. Fehlende technische Standards, unterschiedlichste Varianten des Tickets, fehlende Chipkarten und ein großer Fahrtgastansturm haben dafür gesorgt, dass auf großzügige Kulanzregeln gesetzt wurde, um einerseits den Einstieg in den ÖPNV möglichst kundenfreundlich zu gestalten und andererseits die Belastung für das Prüfpersonal in einem erträglichen Maß zu halten.

Mit zunehmenden Erfahrungswerten und Optimierungen in Sachen einheitlicher Standards, wird die Fahrausweisprüfung im Jahr 2024 wieder einen größeren Stellenwert einnehmen.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
AugustastraÙe 1
45879 Gelsenkirchen
www.vrr.de

