

öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	M/X/2025/0858	04.03.2025	23

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	24.03.2025	☐
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	24.03.2025	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	02.04.2025	☐

Kurzzusammenfassung:

Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten Januar bis Dezember 2024

Auswertung zu den Ab- und Umsätzen von der DeutschlandTicket-Produktfamilie, eezy.nrw im VRR, inkl. der Mitnahmeaktion im Dezember 2024 sowie Auswertungen zu den weiteren VRR-Tarifprodukten.

2. Große VRR-Tarifreform

Bericht über die aktuelle Umsetzung der großen VRR-Tarifreform sowie ein Ausblick über die nächsten Schritte.

3. Schülermarkt im VRR und NRW

Darstellung der Fortführungsmöglichkeiten des DeutschlandTicket Schule, inkl. der Rahmenbedingungen sowie der Perspektive für ein Schülermarktmodell ab dem Jahr 2026.

4. NRW-Tarif

Nach dem Vorbild der VRR-Tarifreform plant das Kompetenzzentrum Marketing NRW eine Überarbeitung und Verschlinkung des NRW-Tarif-Sortiments. Hierzu wird eine Beschlussvorlage für Juni 2025 vorbereitet.

5. On-Demand-Tarif NRW

Sachstand zur Planung eines landesweiten On-Demand-Tarifs in NRW sowie Bewertung und Einordnung im Kontext des aktuellen On-Demand-Tarifs im VRR. Hierzu wird ebenfalls eine Beschlussvorlage für Juni 2025 vorbereitet.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen die Sachstände zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

- ☒ Keine
- ☐ Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.
- ☐ Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.
- ☐ Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.
- ☐ Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: ____ % / Eigenmittel ____ %)

Personelle Auswirkungen:

- ☒ Keine
- ☐ Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.
- ☐ Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.
- ☐ Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).
- ☐ interne Finanzierung ☐ externe Finanzierung

Begründung/Sachstandsbericht:

1. Einnahmen und Fahrten Januar bis Dezember 2024

Übersicht der Entwicklung

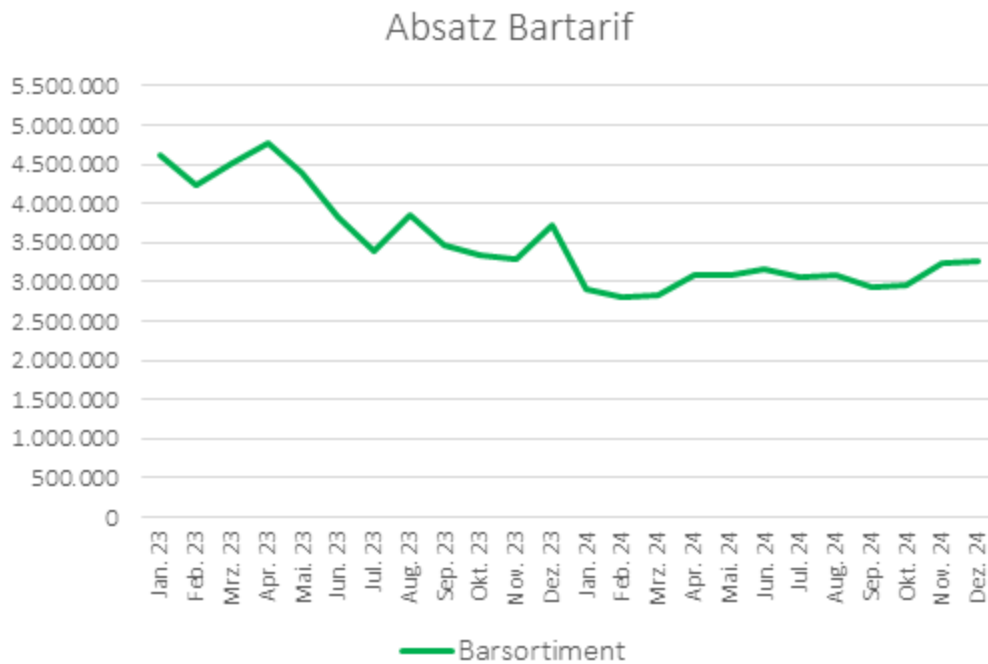
Die Einnahmen im Verbundraum sind im Jahr 2024 leicht um + 0,7 Mio. EUR (+ 8,5 %) im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Grund für diesen leichten Anstieg ist, dass im Vergleich zum Vorjahreszeitraum 2023 das DeutschlandTicket (DT) und die DeutschlandTicket-Varianten erst ab Mai 2023 eingeführt wurden.

Im Dezember 2024 wurden vom Land NRW erstmalig ca. 17 Mio. EUR zum Ausgleich des DeutschlandTicket Schule-Fonds eingebucht. Um eine Vergleichbarkeit zum Vorjahr zu gewährleisten, wird diese Einnahme in den Vergleichen nicht erscheinen und lediglich nachrichtlich aufgeführt. Bei den Fahrten ist ein deutliches Plus von + 112,8 Mio. Fahrten (+ 11,9 %) zu verzeichnen.

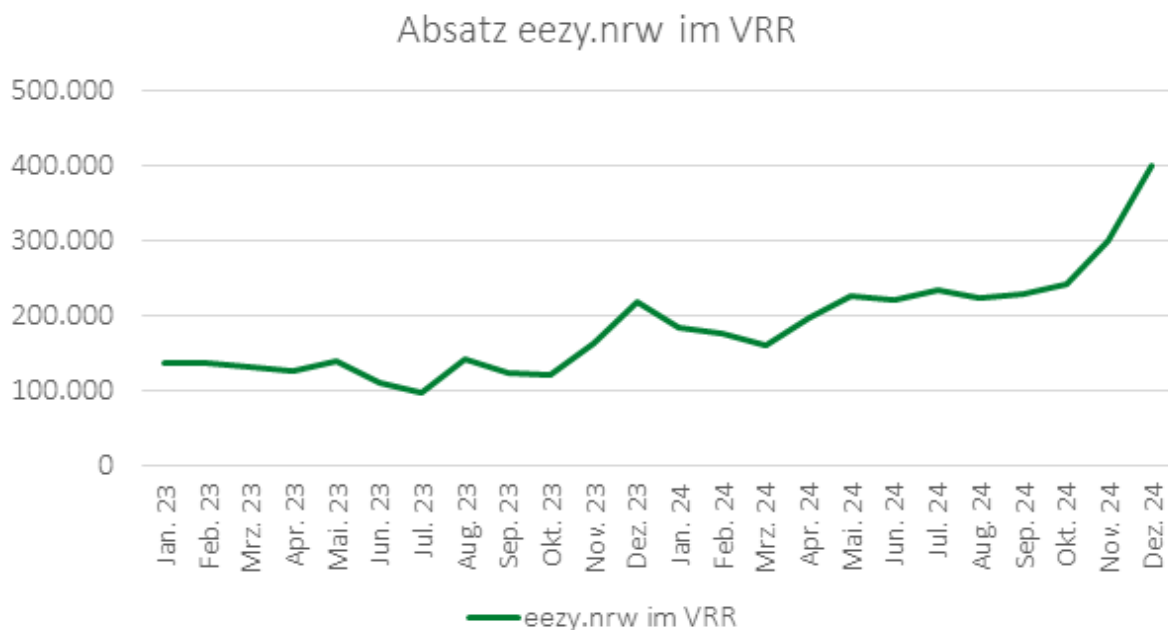
Bei den VRR-Regelzeitkarten ohne DeutschlandTicket sind durch die Migration der Bestandsabonent*innen und der Wechsler*innen von der Einzelkaufvariante zum DeutschlandTicket die Einnahmen von 157,0 Mio. EUR um 129,5 Mio. EUR (- 82,5 %) auf 27,5 Mio. EUR, gesunken. Eine vergleichbare Entwicklung zeigt sich bei den Firmentickets. Auch hier gibt es deutliche Einnahmenrückgänge von 34,4 Mio. EUR (- 80,3 %) zum Vorjahr. Die Einnahmen der Auszubildendentickets sind im Betrachtungszeitraum um - 20,8 Mio. EUR (- 97,1 %) zurückgegangen. Im Bereich der verbliebenen SchokoTickets sind die Einnahmen um - 123,4 Mio. EUR (- 94,8 %) gesunken, was auf den Wechsel in das DeutschlandTicket Schule zurückzuführen ist. Bei den VRR-SemesterTickets ist ein Minus von 57,8 Mio. EUR (- 73,1 %) zu verzeichnen. Hier sind die Auswirkungen der Einführung des Deutschlandsementertickets zum Sommersemester 2024, erkennbar. Auch beim SozialTicket sind die Einnahmen im Vergleich zum Vorjahr durch die Wechsel zum DeutschlandTicket und DeutschlandTicket Sozial von 59,1 Mio. EUR auf 22,2 Mio. EUR (- 37,0 Mio. EUR, - 62,5 %) gesunken. Aktuell nutzen ca. 120 Tsd. Kund*innen ein DeutschlandTicket Sozial oder eine VRR-SozialTicket-Variante.

Barsortiment und eezy.nrw im VRR

Im Barsortiment zeigen sich ebenfalls die Auswirkungen durch das DeutschlandTicket. Im Vergleich zum Vorjahr sind die Einnahmen von 229,1 Mio. EUR auf 185,3 Mio. EUR (- 43,3 Mio. EUR, - 18,9 %) gesunken. Der Absatzverlauf des Barsortiments ist seit Einführung des DeutschlandTickets bis auf einige positive Peaks in der Tendenz rückläufig, hat sich jedoch im 2. Halbjahr 2024 etwas stabilisiert.



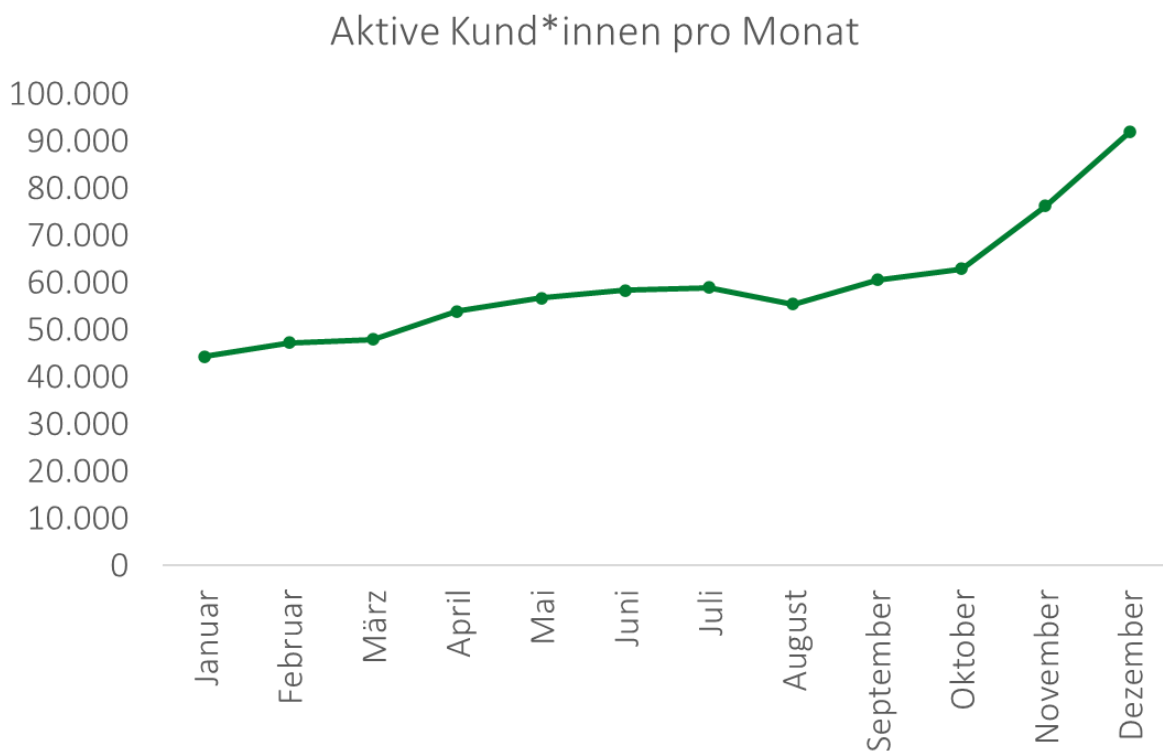
Der elektronische Tarif eezy.nrw im VRR hat sich mit einem Plus von 4,0 Mio. EUR (+ 79,1 %) weiter sehr positiv entwickelt. Auch die Absatzzahlen zeigen 2024 einen erfreulichen Verlauf. Es wurden gegenüber dem Vorjahr rund 1,2 Mio. Tickets mehr verkauft; dies bedeutet ein Plus von 70 %.



Die Spitzenwerte in den Dezembermonaten 2023 und 2024 sind teilweise auf die 2-für-1-Mitnahmeaktionen zurückzuführen. Bei der 2-für-1-Mitnahmeaktion handelt es sich um eine Marketingaktion in eezy.nrw, bei der Kund*innen die Möglichkeit hatten, ohne zusätzlichen

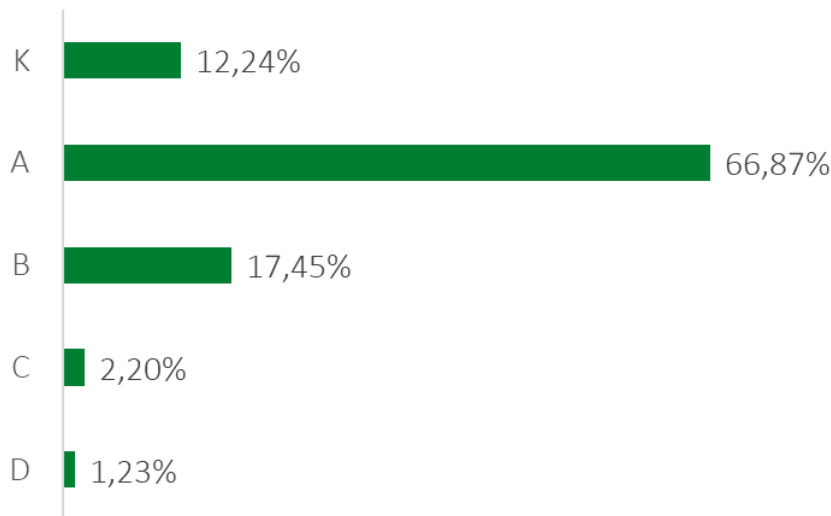
Check-in eine weitere Person pro Fahrt kostenlos mitnehmen zu können. Die Aktion wurde zwischen dem 06. und 26. Dezember 2024 bzw. vom 01. bis zum 31. Dezember 2023 durchgeführt. Im Dezember 2024 konnte eine Steigerung von ca. 83 % im Vergleich zum Dezember 2023, ermittelt werden. Ein signifikanter Anteil dieser Steigerung ist auf die erneute 2-für-1-Aktion zurückzuführen. Weitere Faktoren, wie ein genereller Hochlauf bei eezy.nrw im VRR sowie ein ohnehin starker Dezembermonat aufgrund von Fähranlässen im Gelegenheitsbereich, z.B. zu den Weihnachtsmärkten im VRR-Gebiet, spielen ebenfalls eine signifikante Rolle.

Weiterhin konnte die Anzahl aktiver Kund*innen pro Monat über das Jahr 2024 hinweg deutlich gesteigert werden, wobei im Dezember über 90.000 Personen eezy.nrw im VRR als Hauptnutzer*innen genutzt haben.



Blickt man auf die Verteilung aller Fahrten auf die verschiedenen Preisstufen wird deutlich, dass Fahrten in Preisstufe A in eezy.nrw im VRR im Jahr 2024 fast zwei Drittel der Gesamtsumme ausgemacht haben. Durch den Wegfall von Preisstufe K wird diese Zahl ab dem 01. März 2025 voraussichtlich weiter steigen.

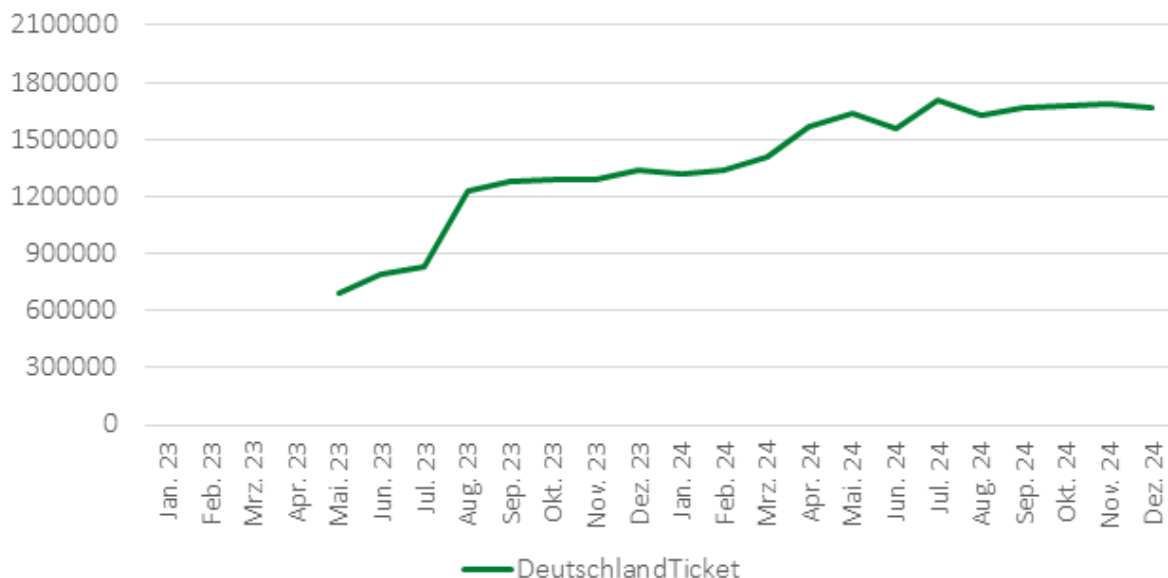
Verteilung auf die Preisstufen



VRR-Abonnements und DeutschlandTicket-Varianten

Die DeutschlandTicket-Varianten haben sich in nahezu allen Segmenten positiv entwickelt. Im Dezember 2024 verzeichnen die Verkehrsunternehmen im VRR mit 1,669 Mio. DeutschlandTicket-Abonent*innen eine sehr erfreuliche Gesamtentwicklung.

Absatz DeutschlandTicket



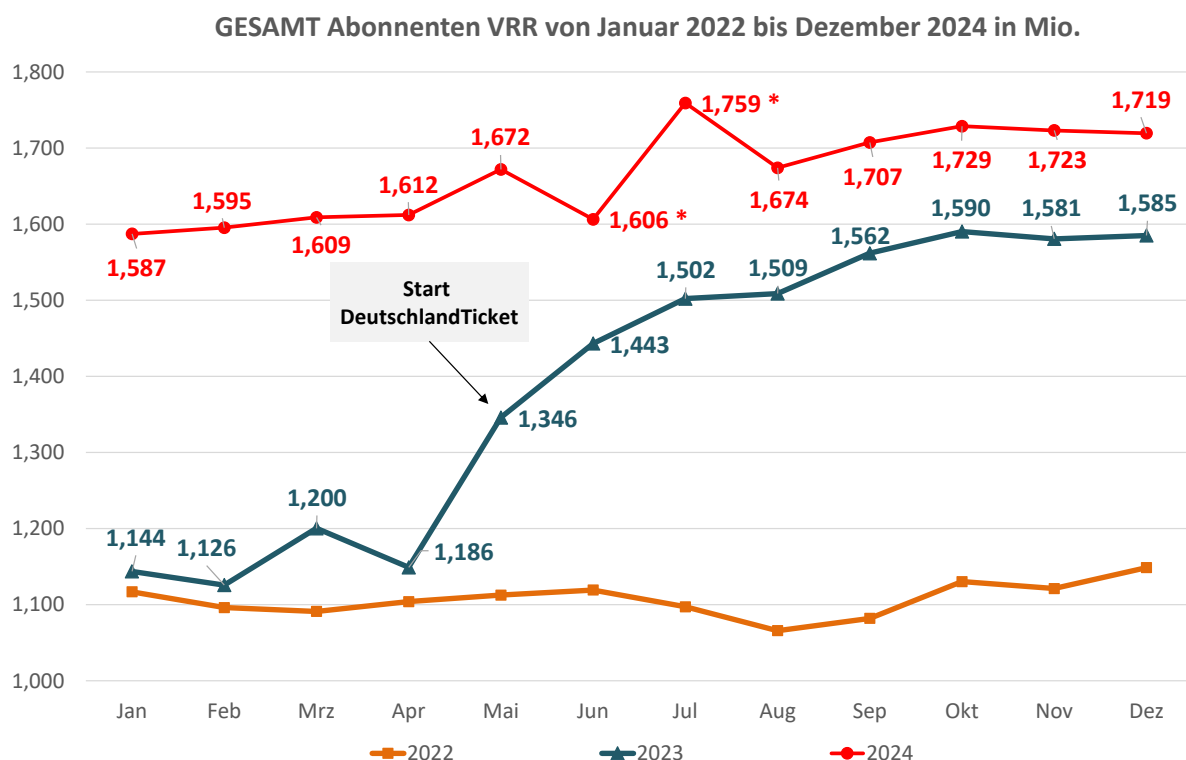
Die deutlichen Anstiege im August 2023 und im April 2024 resultieren noch aus den Starts des DeutschlandTicket Schule im August 2023 und des Deutschlandsemestertickets ab März 2024. Das DeutschlandTicket für Jedermann hat sich in den ersten Verkaufsmonaten sehr erfreulich entwickelt und in den letzten Monaten auf einem hohen Niveau stabilisiert. Sowohl

das DeutschlandTicket Job wie auch das DeutschlandTicket Sozial und die Selbstzahler des DeutschlandTickets Schule sind seit Verkaufsstart noch immer im Hochlauf.

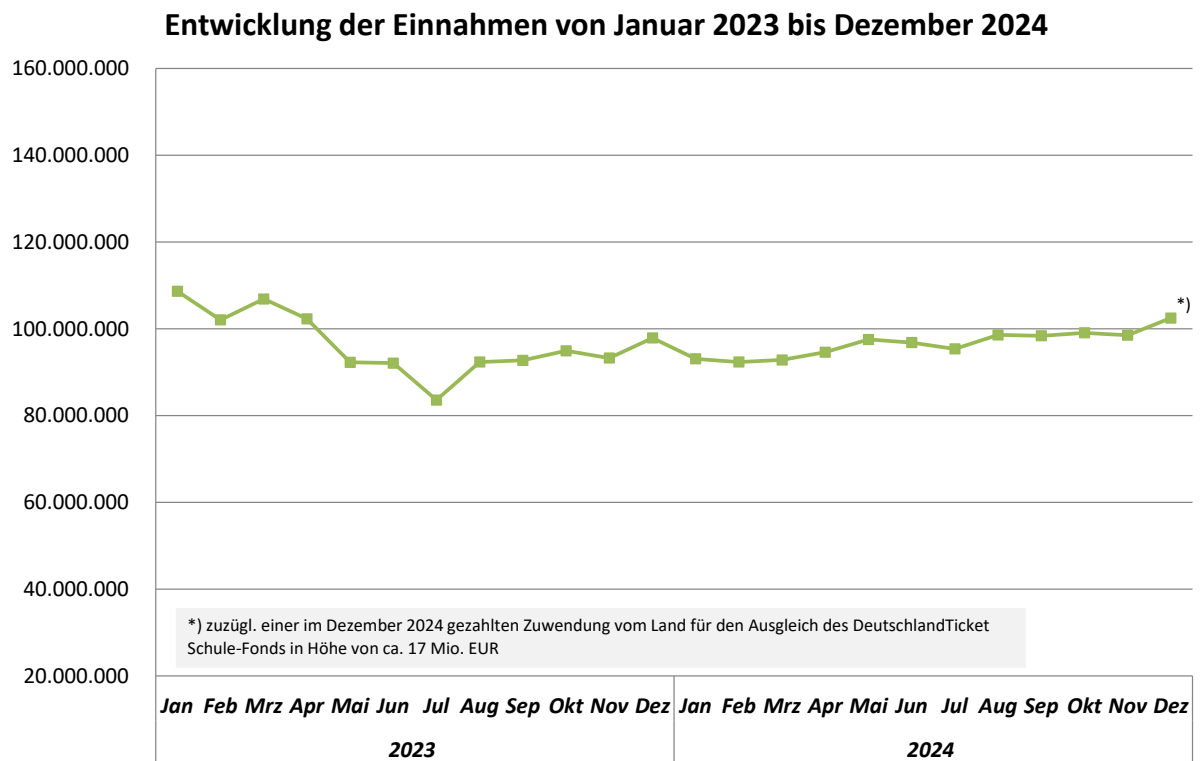
Aktuell verteilen sich die DeutschlandTicket-Abonent*innen wie folgt:

DeutschlandTicket	781 Tsd. (ca. 47 %)
DeutschlandTicket Schule	412 Tsd. (ca. 24 %)
DeutschlandTicket Job	134 Tsd. (ca. 8 %)
DeutschlandTicket Sozial	109 Tsd. (ca. 7 %)
Deutschlandsemesterticket	227 Tsd. (ca. 13 %)
Semesterticket DT-Upgrade	6 Tsd. (ca. 1 %)
Gesamt	1.669 Tsd.

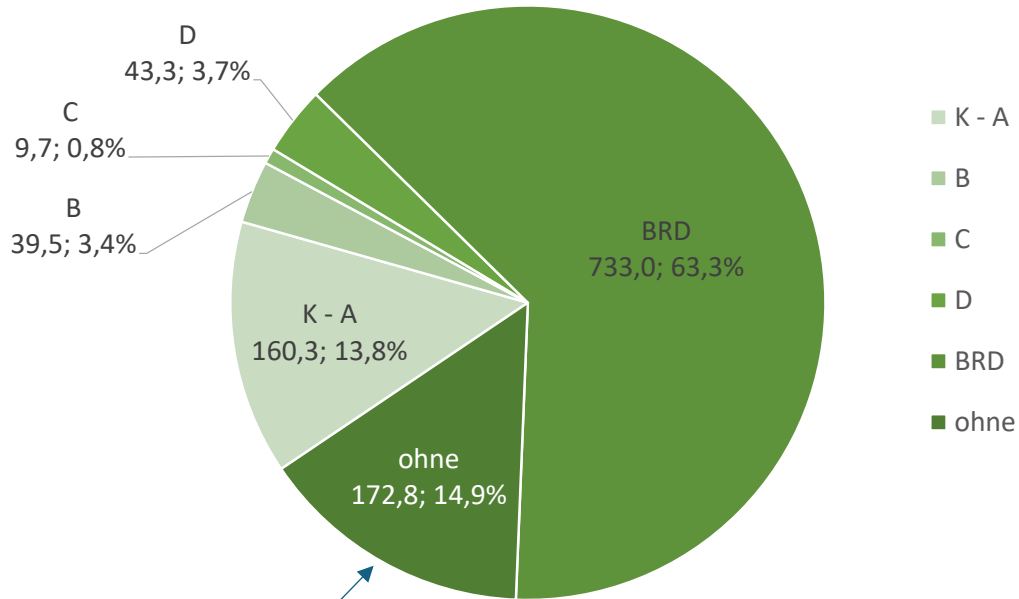
Die Entwicklung der VRR-Abonent*innen insgesamt zeigt ein deutliches Wachstum durch das DeutschlandTicket.



Die Entwicklung der Einnahmen zeigt die Notwendigkeit einer nachhaltigen und dauerhaften DeutschlandTicket-Finanzierung durch Bund und Länder.



**Einnahmenanteile Januar bis Dezember 2024
VRR gesamt in Mio. EUR nach Preisstufen**



Preisstufe „ohne“:

Schulträgerzahlungen	118,2 Mio. EUR
Zuwendung SozialTickets	21,4 Mio. EUR
KombiTickets	13,5 Mio. EUR
eezy.nrw im VRR	9,1 Mio. EUR
Rest	10,6 Mio. EUR

Absatz-, Einnahmen- und Fahrtenveränderung zum Vorjahreszeitraum
- nach Ticketgruppen -

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Dez 2023	Jan-Dez 2024 *		
Summe von Absatz	Barsortiment	47.406.548	36.345.392	-11.061.156	-23,3
	davon EinzelTicket Erwachsene	34.177.227	26.389.826	-7.787.401	-22,8
	davon 4erTicket Erwachsene	3.959.776	2.921.662	-1.038.114	-26,2
	4-StundenTicket	739.428	528.641	-210.787	-28,5
	24h/48h-Varianten	1.919.335	1.252.445	-666.890	-34,7
	Flexvarianten	59.954	17.558	-42.396	-70,7
	eezy.nrw im VRR	1.644.879	2.792.776	1.147.897	69,8
	FirmenTickets	640.859	118.891	-521.968	-81,4
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	262.517	68.807	-193.710	-73,8
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	205.328	23.379	-181.949	-88,6
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	70.312	4.392	-65.920	-93,8
	davon FirmenTicket GroKu Vop	69.108	20.500	-48.608	-70,3
	davon FlexJob	33.594	1.813	-31.781	-94,6
	Regelzeitkarten	1.852.802	321.042	-1.531.760	-82,7
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	886.064	200.272	-685.792	-77,4
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	350.367	7.040	-343.327	-98,0
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	454.113	82.825	-371.288	-81,8
	davon BärenTicket	162.258	30.905	-131.353	-81,0
	Schüler/AzubiTickets	3.034.266	134.760	-2.899.506	-95,6
	davon SchokoTicket Selbstzahler	1.450.194	52.208	-1.397.986	-96,4
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	323.083	8.482	-314.601	-97,4
	SemesterTickets	2.983.090	783.951	-2.199.139	-73,7
	SozialTickets	941.571	269.693	-671.878	-71,4
	davon SozialTicket Abo	97.969	104.266	6.297	6,4
	davon SozialTicket MoKa	382.232	526.183	143.951	37,7
	1. Klasse Zuschlag	21.032	27.000	5.968	28,4
	DeutschlandTicket	8.730.651	18.864.923	10.134.272	116,1
	ÜT-Tarif	217.071	186.464	-30.607	-14,1
	KombiTickets	9.399.839	9.833.089	433.250	4,6
	Sonstiges	100	3	-97	-97,0
Summe von Einnahmen	Barsortiment	229.096.380	185.830.568	-43.265.812	-18,9
	davon EinzelTicket Erwachsene	125.445.408	105.678.791	-19.766.617	-15,8
	davon 4erTicket Erwachsene	47.144.391	37.226.000	-9.918.391	-21,0
	4-StundenTicket	3.327.426	2.590.341	-737.085	-22,2
	24h/48h-Varianten	27.970.479	20.936.849	-7.033.630	-25,1
	Flexvarianten	223.349	72.738	-150.612	-67,4
	eezy.nrw im VRR	5.076.701	9.093.018	4.016.317	79,1
	FirmenTickets	42.833.266	8.430.479	-34.402.788	-80,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	15.491.812	4.496.282	-10.995.531	-71,0
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	16.079.208	1.944.984	-14.134.223	-87,9
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	5.779.206	369.501	-5.409.705	-93,6
	davon FirmenTicket GroKu Vop	5.215.287	1.603.775	-3.611.512	-69,2
	davon FlexJob	267.754	15.937	-251.817	-94,0
	Regelzeitkarten	156.965.023	27.468.031	-129.496.992	-82,5
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	72.709.002	16.141.554	-56.567.448	-77,8
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	27.118.843	536.804	-26.582.039	-98,0
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	41.381.926	7.507.561	-33.874.365	-81,9
	davon BärenTicket	15.755.252	3.282.111	-12.473.141	-79,2
	Schüler/AzubiTickets	151.609.802	7.362.745	-144.247.057	-95,1
	davon SchokoTicket Selbstzahler	56.539.315	2.227.342	-54.311.973	-96,1
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	21.426.719	625.723	-20.800.996	-97,1
	SemesterTickets	79.111.313	21.299.599	-57.811.714	-73,1
	SozialTicket inkl. Zuwendung	59.143.869	22.181.289	-36.962.580	-62,5
	davon SozialTicket Abo	3.444.805	3.776.515	331.710	9,6
	davon SozialTicket MoKa	25.643.837	32.549.266	6.905.430	26,9
	1. Klasse Zuschlag	1.027.663	1.358.100	330.437	32,2
	DeutschlandTicket	413.065.102	858.054.674	444.989.572	107,7
	ÜT-Tarif	8.083.512	3.953.503	-4.130.009	-51,1
	KombiTickets	11.406.854	13.525.134	2.118.281	18,6
	Sonstiges	1.737.515	1.307.727	-429.788	-24,7
Summe von Fahrten	Barsortiment	68.097.581	51.950.890	-16.146.691	-23,7
	davon EinzelTicket Erwachsene	34.258.342	26.381.018	-7.877.325	-23,0
	davon 4erTicket Erwachsene	15.839.104	11.686.648	-4.152.456	-26,2
	4-StundenTicket	1.848.570	1.321.603	-526.968	-28,5
	24h/48h-Varianten	7.174.783	4.941.717	-2.233.066	-31,1
	Flexvarianten	52.420	13.575	-38.845	-74,1
	eezy.nrw im VRR	1.639.337	2.777.295	1.137.958	69,4
	FirmenTickets	25.081.336	4.335.530	-20.745.807	-82,7
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	6.960.266	1.853.388	-5.106.878	-73,4
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	10.754.202	1.154.980	-9.599.222	-89,3
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	3.639.312	233.672	-3.405.640	-93,6
	davon FirmenTicket GroKu Vop	3.662.581	1.090.372	-2.572.209	-70,2
	davon FlexJob	64.975	3.118	-61.858	-95,2
	Regelzeitkarten	89.998.684	15.437.618	-74.561.066	-82,8
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	46.060.534	10.070.232	-35.990.302	-78,1
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	16.200.915	316.142	-15.884.773	-98,0
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	21.895.947	3.938.664	-17.957.283	-82,0
	davon BärenTicket	5.841.288	1.112.580	-4.728.708	-81,0
	Schüler/AzubiTickets	187.800.975	8.346.638	-179.454.337	-95,6
	davon SchokoTicket Selbstzahler	89.912.028	3.236.896	-86.675.132	-96,4
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	19.708.063	517.402	-19.190.661	-97,4
	SemesterTickets	77.560.340	20.382.726	-57.177.614	-73,7
	SozialTicket	45.900.588	12.437.080	-33.463.508	-72,9
	davon SozialTicket Abo	4.800.481	5.109.163	308.682	6,4
	davon SozialTicket MoKa	18.729.368	25.772.999	7.043.631	37,6
	1. Klasse Zuschlag	0	0	0	
	DeutschlandTicket	451.028.184	945.410.056	494.381.872	109,6
	ÜT-Tarif	533	549	16	3,0
	KombiTickets	2.721.056	1.593.384	-1.127.672	-41,4
	Sonstiges	0	0	0	
Gesamt: Summe von Absatz		76.872.708	69.677.984	-7.194.724	-9,4
Gesamt: Summe von Einnahmen *		1.159.156.999	1.159.864.867	707.867	0,1
Gesamt: Summe von Fahrten		949.828.614	1.062.671.766	112.843.152	11,9

*) zuzügl. einer im Dezember 2024 gezahlten Zuwendung vom Land für den Ausgleich des DeutschlandTicket Schule-Fonds in Höhe von ca. 17 Mio. EUR

2. Große Tarifreform

Umsetzungsstand

Im September-Sitzungsblock beschloss der Verwaltungsrat der VRR AöR die Umsetzung der „Großen VRR-Tarifreform“, welche eine Reduzierung von 650 auf ca. 150 Tarifprodukte und von sieben auf drei Preisstufen zum 01.03.2025, vorsieht (Drucksache Nr. M/X/2024/0768). Aufgrund der wegfallenden Produkte und Preisstufen, bedurfte es für die Umsetzung zum 01.03.2025 vieler tariflicher, vertrieblicher und digitaler Anpassungen, die gemeinschaftlich mit den Verkehrsunternehmen umgesetzt wurden. Dazu gehörten u.a.:

- Die Verkehrsunternehmen informierten die Abonnent*innen in den wegfallenden Produkten und Preisstufen und boten einen Wechsel in die Tarifprodukte DeutschlandTicket oder Ticket2000 an.
- Die Großkunden wurden ebenfalls kontaktiert und Ablöseverträge in das DeutschlandTicket Job oder Großkunden-Vorteilsprogramm angeboten. Zudem wurden die Musterverträge im Großkunden-Segment angepasst.
- Erstellung und Versand des Tarifantrags an die Bezirksregierung, inkl. neuer Preise, Preisstufen und Überleitungsregeln. Die Zustimmung zum Tarifantrag erfolgte am 13.12.2024.
- Durchführung von Multiplikatoren-Schulungen für Mitarbeiter*innen der Verkehrsunternehmen, u.a. zur Sensibilisierung im Umgang mit dem Wegfall der Preisstufe Kurzstrecke.
- Anpassung diverser Dokumente, u.a. der Vertriebsrichtlinie, der Richtlinie Sondertarife, den technischen Dokumenten zu eezy.nrw im VRR, dem Handbuch für Tarif und Vertrieb, den Abonnementanträgen.
- Anpassung der technischen Systeme, digitalen Kanäle und EFM-Daten.
- Anpassung der Webseiten, inkl. Erstellung von FAQs.
- Erstellung der Broschüren zum 01.03.2025 und Versand an Verkehrsunternehmen.
- Abstimmungen mit den Tariforganisationen in Nordrhein-Westfalen und dem Kompetenzzentrum Marketing, u.a. zur Anpassung der Tarifbestimmungen und der Mobilitätsgarantie.
- Weitere umfassende Informationen und Schulungsunterlagen für die verschiedenen Anwendungsgruppen (z.B. Kundencenter und Prüfdienst) der Verkehrsunternehmen wurden durch die Agentur CP erstellt.

Die VRR AöR nimmt ein regelmäßiges Monitoring vor, welches u.a. analysiert, in welche Produkte die Kund*innen wechseln, wie häufig Kundenanfragen über den Kundendialog zur Großen Tarifreform eingehen, oder auch wie sich die eezy.nrw-Verkäufe entwickeln, besonders in der Relation zur ehemaligen Kurzstrecke. Eine erste Auswertung wird im März-Sitzungsblock mündlich erfolgen.

Ausblick zur zweiten Stufe der Tarifreform

Bereits mit Drucksache Nr. M/X/2024/0768 wurden weitere Maßnahmen einer möglichen zweiten Stufe der Tarifreform vorgestellt. Dazu gehörte die Zusammenführung der fünf geteilten Städte, der Zuschnitt der Preisstufe A mit Zuschnitt der ländlichen Gebiete, der 2-Waben-Tarif, die Anpassung der Preisstufe B, die Logik der Waben und auch die Anpassung der Verbundpreisstufe. Die Verkehrsunternehmen und die VRR AöR nehmen momentan die Analyse der Auswirkungen der Maßnahmen vor. Zudem ist die VRR AöR in einem regelmäßigen Austausch mit den weiteren Tariforganisationen in Nordrhein-Westfalen, um deren Tarifreformen zu berücksichtigen und ein abgestimmtes sowie harmonisiertes Vorgehen in NRW umzusetzen.

Die VRR AöR wird im Juni-Sitzungsblock 2025 einen detaillierten Sachstand zur zweiten Stufe der Tarifreform ab dem Jahr 2026 einbringen.

3. Schülermarkt im VRR und NRW

Ausgangslage

Das DeutschlandTicket-Schule ist ein zeitlich befristetes Ticketangebot auf Basis eines Erlasses des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) in Zusammenarbeit mit weiteren Ministerien (MSB und MHKBD) und ist jeweils für ein Schuljahr gültig. Der Erlass aus dem Jahr 2023/2024, wurde für das Schuljahr 2024/2025 erneuert. Die Umsetzung ist in Form einer Ergänzungsvereinbarung zum bestehenden, unbefristeten SchokoTicket-Vertrag erfolgt. Da der Erlass zeitlich eingeschränkt ist, müssen mit jedem neuen Erlass neue Ergänzungsvereinbarungen zwischen Schulträgern, Verkehrsunternehmen und VRR AöR vereinbart und gezeichnet werden. Eine möglichst frühzeitige Entscheidung über den Fortbestand des DeutschlandTicket-Schule für das Schuljahr 2025/2026 ist für eine termingerechte Umsetzung notwendig.

Möglicher Erlass 2025/2026

Am 20.12.2024 wurde das Regionalisierungsgesetz in einer angepassten Form beschlossen und erlaubt weiterhin die Finanzierung von Derivaten zum DeutschlandTicket (DT). Daher ist eine grundsätzliche Weiterführung durch einen neuen Erlass des Landes NRW für das Schul-

jahr 2025/2026 möglich. Seitens des MUNV haben wir die Information vorliegen, dass beabsichtigt ist, einen erneuten Erlass für das Schuljahr 2025/2026 zu verabschieden. Dieser soll im März 2025 veröffentlicht werden. Der aktuelle Sachstand hierzu kann im anstehenden Sitzungsblock berichtet werden. Der neue Erlass wird voraussichtlich bis zum 31.12.2025 gültig sein, da für den Zeitraum ab dem 01.01.2026 die Fortführung des DT aktuell auf Bundes-Länder-Ebene noch nicht gesichert ist.

Wie in den Jahren zuvor plant die VRR AöR zusammen mit den Verkehrsunternehmen Informationsgespräche mit den Schulträgern. Dieses Vorgehen hat sich bewährt und dazu beigetragen, dass im VRR-Raum das DT Schule bei den öffentlichen Schulträgern nahezu flächendeckend angewendet wird. Aufgrund der zeitlichen Beschränkung bis zum 31.12.2025 und der Thematik der Fortführung des DT ab dem 01.01.2026, inkl. einer möglichen Preisanpassung, sind die Rahmenbedingungen als schwieriger zu bewerten und könnte dazu führen, dass sich Schulträger gegen das DT Schule entscheiden.

Anpassung Schülerfahrkostenverordnung

Das Ministerium für Schule und Bildung (MSB) prüft die Weiterentwicklung der Schulfinanzierung aktuell gesamthaft mit gutachterlicher Unterstützung. Dies kann in den kommenden Jahren Auswirkungen auf die Schülerfahrkostenverordnung (SchfkVO) NRW haben.

Nächste Schritte

Die Ergänzungsvereinbarung für das DeutschlandTicket Schule läuft automatisch mit dem Schuljahresende 2024/2025 aus, da sie an den Erlass gebunden ist. Die Gespräche mit den Schulträgern zur Fortführung des DeutschlandTicket-Schule-Modells sind für Anfang/Mitte März 2025 geplant. Hierzu wird im Sitzungsblock mündlich berichtet.

Die Zielsetzung ist eine weiterhin flächendeckende Umsetzung des DT-Schule. Das Schoko-Ticket-Modell läuft automatisch weiter, falls Schulträger nicht explizit kündigen. Bereits im vergangenen Jahr 2024, wurden alle Schulträgerverträge aus dem Bereich der ehemaligen Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) auf eine Kündigungsfrist von drei Monaten zum Schuljahresende umgestellt, womit eine Gleichstellung aller Schulträger im VRR erreicht wurde.

Ein vertragsloser Zustand ist zu vermeiden, da sonst über 220.000 selbstzahlende Schüler*innen von einer Preiserhöhung von mind. 53 % in Abhängigkeit von der Entwicklung des Preises des Deutschlandtickets betroffen wären.

4. NRW-Tarif

Ausgangslage

Seit Einführung des DeutschlandTickets sind im NRW-Tarif starke Rückgänge in verschiedenen Ticketarten zu beobachten. Das Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) hat in Zusammenarbeit mit den Tarifräumen in NRW einen Vorschlag zur Anpassung des NRW-Tarifs erarbeitet.

Der NRW-Tarif erzielte im VRR-Verbundgebiet im Jahr 2024 Einnahmen von 12,5 Mio. EUR. Bei VRR-Gesamteinnahmen von 1.172,4 Mio. EUR im Jahr 2024 bedeutet dies einen Anteil von ca. 1,1 %.

Überarbeitung des NRW-Tarifs

Die Tarifwerkstatt NRW unter Beteiligung des VRR, sprach sich gegen ein neues Preisstufenmodell im NRW-Bartarif aus und plädierte stattdessen für die Umsetzung einer einzigen Netzpreisstufe für ganz Nordrhein-Westfalen. Deren Kernprodukte, das EinzelTicket und 24h-Ticket, sollen hinsichtlich ihrer Konditionen und Bezeichnungen weitestmöglich an die Verbundtarife angeglichen werden. Damit wird insbesondere die Nutzung von eezy.nrw gestärkt. Die Sortimentsreduktion soll folgende Tickets betreffen (inkl. der aus den Basistickets abgeleiteten Produkten):

- SchöneReiseTicket NRW
- SchöneFahrtTicket NRW
- SchöneWocheTicket NRW
- SchönerMonatTicket NRW (Abo) (die Freiverkaufsvariante für Erwachsene ist bereits zum 15.12.2024 gestrichen worden, die weiteren Monatsvarianten folgen nun)
- SchönesJahrTicket NRW (Abo)
- JobTicket NRW (Abo)
- Schöne60Ticket NRW
- NRWupgradeAzubi

Folgende Tickets bleiben demnach weiter bestehen (inkl. der aus den Basistickets abgeleiteten Produkten):

- eezy.nrw
- SchönerTagTicket NRW (neu als 24h-Ticket NRW)
- FahrradTagesTicket NRW
- EinfachWeiterTicket NRW
- NRWupgradeFahrrad (neue Bezeichnung als NRWupgradeFahrradMonat)
- NRWupgrade1.Klasse (neue Bezeichnung als NRWupgrade1.KlasseMonat)

- SchöneFerienTicket NRW
- TeilnehmerTicket NRW
- SemesterTicket NRW
- NRWplus-Tarif

Die Neueinführung folgender Produkte ist in Diskussion:

- EinzelTicket NRW (für Erwachsene und Kinder)
- NRWupgrade1.KlasseFahrt

Das EinzelTicket NRW würde sowohl das SchöneReiseTicket NRW als auch das Schöne-FahrtTicket NRW ersetzen und als einfach verkaufbares Pauschalpreisticket ausgestaltet. Die Produktbezeichnung soll bewusst eine größtmögliche Analogie zu den Verbundtarifen in NRW herstellen. Damit fügt sich das Produkt harmonisch in die angestrebte vereinfachte Preisstufenstruktur, bezogen auf die analogen Restsortimente der Tarifräume in NRW ein. Wie der Name suggeriert, soll das EinzelTicket NRW für eine einzelne Fahrt innerhalb des gesamten Geltungsbereichs der Pauschalpreistickets in NRW gelten. Wie auch der Grundpreis in eezy.nrw, soll auch das EinzelTicket NRW sieben Stunden Gültigkeit besitzen; Rund- und Rückfahrten sind untersagt.

Das NRWupgrade 1.KlasseFahrt, würde primär als Auffangprodukt für die bisherigen Kund*innen des SchöneReiseTicket NRW 1. Klasse dienen. Es wird ebenfalls als Pauschalpreisprodukt definiert und lässt sich – analog zu den 1.-Klasse-Zusatztickets der Verbundtarife – mit beliebigen Basistickets der 2. Klasse kombinieren.

Der konkrete Umsetzungszeitpunkt im Jahr 2026 befindet sich in Abstimmung. Des Weiteren ergaben sich Handlungsfelder zum Kindertarif und zu einer einheitlichen eezy-Deckelung der Einzelfahrten in NRW. Die offenen Punkte sollen zeitnah geklärt werden, sodass die VRR AöR die Beschlussvorlage voraussichtlich im Juni-Sitzungsblock der VRR-Gremien einbringen kann.

5. On-Demand-Tarif in NRW

Arbeitsebene zur Erarbeitung des Tarifkonzepts

Unter der Leitung des Kompetenzcenters Marketing NRW (KCM) wurde in einer Facharbeitsgruppe On-Demand NRW (bestehend aus Vertretern aller Verkehrsverbünde in NRW und diverser Verkehrsunternehmen in NRW) in den vergangenen Monaten ein Vorschlag für einen landesweiten On-Demand-Tarif erarbeitet: Das Konzept des NRW-On-Demand-Tarifs orientiert sich funktionell an eezy.nrw, d.h. Fahrten sollen auf Basis der Luftlinie zwischen

Start- und Zielhaltestelle einer Fahrt bepreist werden. Damit wird das Ziel verfolgt, On-Demand-Angebote künftig tariflich in eezy.nrw integrieren zu können, um den On-Demand-Tarif für Kund*innen noch zugänglicher zu machen und gleichzeitig Vertriebsprozesse zu verschlanken, da beide Tarife derzeit noch losgelöst voneinander vertrieben werden. Unabhängig von einer solchen Integration arbeitet das Kompetenzzentrum Digitalisierung NRW (KCD) derzeit am Aufbau einer landesweiten, mandantenfähigen On-Demand-Plattform, die den konzipierten NRW-On-Demand-Tarif abbilden soll.

Tarifliche Parameter und Funktionalität

Der Preis einer Fahrt im NRW-On-Demand-Tarif setzt sich aus einem On-Demand-Grundpreis, der je On-Demand-Fahrt erhoben wird, und einem entfernungsbezogenen Preisbestandteil, der sich aus dem Produkt des anzuwendenden On-Demand-Arbeitspreises je Kilometer mit der Länge der geometrischen Strecke zwischen Start- und Endpunkt in Kilometern ergibt.

Die Logik, On-Demand-Fahrten gemäß der Luftlinie zwischen Start- und Zielhaltestelle zu bepreisen, wird bereits seit dem im aktuellen VRR-On-Demand-Tarif angewendet. Daher diene dieser auch als Orientierungspunkt für die Ausarbeitung verschiedener tariflicher Aspekte im vorgestellten NRW-On-Demand-Tarif-Konzept. Zu diesen Punkten zählen etwa verschiedene Preisniveaus, Mitnahmeregelungen oder die Gewährung von Rabatten.

Die Höhe des On-Demand-Grundpreises und des On-Demand-Arbeitspreises richtet sich nach dem Funktionstyp des On-Demand-Angebots: Verkehre können den Archetypen „Grundmobilität“, „Anschlussmobilität“ oder „Ergänzungsmobilität“ zugeordnet werden, wobei sich diese danach unterscheiden, welche Qualitätsstufe sie in den Kategorien Erschließungsqualität, Angebotsdichte und Verbindungsqualität erreichen. Die genaue Bezeichnung der verkehrlichen Archetypen ist noch nicht final.

Bei geringer Ausprägung in allen Bereichen spricht man von „Grundmobilität“. In diesem Fall sind für den entsprechenden Verkehr die Preise von eezy.nrw im VRR anzuwenden, d.h. der On-Demand-Grundpreis entspricht preislich dem eezy.nrw im VRR-Grundpreis und der On-Demand-Arbeitspreis dem eezy.nrw im VRR-Arbeitspreis.

Bei mittlerer Qualität in allen drei Kategorien, wird der Verkehr der „Anschlussmobilität“ zugeordnet, was mit einem erhöhten On-Demand-Grundpreis und -Arbeitspreis einhergeht. Verkehre mit hohem Qualitätsgrad in den Kategorien, zählen zur „Ergänzungsmobilität“, wodurch wiederum ein erhöhtes Preisniveau angesetzt wird. In der Anschluss- bzw. Ergän-

zungsmobilität besteht die Möglichkeit, den jeweiligen Richtpreis um 10 % oder 20 % zu erhöhen/abzusenken. Anbieter haben die Möglichkeit, ein unterschiedliches Preisniveau während der Hauptverkehrszeit (6 bis 19 Uhr), der Schwachverkehrszeit (19 bis 6 Uhr) sowie an Wochentagen und Wochenenden anzusetzen. Eine Einordnung soll indikativ für die On-Demand-Angebote vorgenommen werden, die endgültige Entscheidung darüber liegt jedoch bei den anbietenden Verkehrsunternehmen. Grundsätzlich könnte ein erneuter Einordnungsvorschlag in regelmäßigen Zeitabständen angeboten werden.

Darüber hinaus soll in allen verkehrlichen Archetypen ein Rabatt in Höhe von 50 % für Kinder im Alter von sechs bis 14 Jahren gewährt werden. Kinder unter sechs Jahren fahren kostenlos. Die Mitnahme von Hunden orientiert sich an den Beförderungsbedingungen NRW und eine Mitnahme von Fahrrädern soll grundsätzlich ausgeschlossen werden, wobei anbieterspezifische Ausnahmen möglich sind. Für Gruppen wird ein Rabattmodell angewendet: Die*der erste Mitfahrer*in erhält einen Rabatt in Höhe von 25 %, alle Mitfahrer*innen darüber hinaus fahren mit einem 50-prozentigen Rabatt. Maximal können zehn weitere Personen hinzubucht werden, dies kann jedoch durch die Anzahl an Plätzen je On-Demand-Fahrzeug auf einen niedrigeren Wert begrenzt werden. Bei Nicht-Antritt einer Fahrt soll eine sogenannte „No-Show-Gebühr“ erhoben werden. Außerdem sind unter bestimmten Umständen kostenpflichtige Stornierungen möglich.

Weiterhin sind Regelungen für Inhaber*innen von Fahrkarten aus dem konventionellen Bartarif sowie von Zeitkarten und für Menschen mit schweren Behinderungen vorgesehen. So erhält ein Fahrgast in der Grundmobilität einen Rabatt in Höhe von 100 % je Fahrt und in der Anschlussmobilität in Höhe von 30 % je Fahrt bei Vorliegen einer Fahrkarte aus dem Bartarif. In der Ergänzungsmobilität wird kein Rabatt durch Bartarif-Fahrkarten gewährt.

Zeitkarten führen ebenfalls zu 100 % Rabatt in der Grundmobilität, zu 50 % Rabatt in der Anschlussmobilität und zu 25 % Rabatt in der Ergänzungsmobilität. Menschen mit schweren Behinderungen gemäß §§ 228 ff. SGB IX (Sozialgesetzbuch, Neuntes Buch) in der aktuellen Fassung werden in der Grund- und Anschlussmobilität kostenfrei befördert, in der Ergänzungsmobilität erhalten sie einen Rabatt in Höhe von 25 %.

Wie bereits beschrieben, wurde der NRW-On-Demand-Tarif in funktioneller Anlehnung an eezy.nrw konzipiert, um langfristig beide Tarife ineinander integrieren zu können. Falls dies bis zum Tarifstart technisch umsetzbar ist, soll eine Durchtarifizierung erfolgen: Eine Fahrt mit verschiedenen Fahrtabschnitten soll stufenlos innerhalb einer App durchgeführt werden, wobei nur ein Grundpreis zu entrichten ist.

Vorläufiger Zeitplan

Das Konzept wird auf NRW-Ebene finalisiert und nach aktueller Planung soll eine Beschlussvorlage im Juni-Sitzungsblock vorgelegt werden.

Im Falle positiver Beschlüsse wird derzeit ein Tarifstart im vierten Quartal 2025 angestrebt, wobei eine noch zu definierende Übergangsphase für bereits bestehende On-Demand-Angebote eingerichtet werden soll, innerhalb derer sowohl der noch bestehende VRR-On-Demand-Tarif als auch der neu eingeführte NRW-On-Demand-Tarif parallel laufen können.