

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

# Jahresbericht zur Einnahmensicherung 2024



# Jahresbericht zur Einnahmensicherung 2024

Die Erschleichung von Beförderungsleistung verursacht Jahr für Jahr bundesweite Einnahmenausfälle in Millionenhöhe, welche die Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) über entsprechend höhere Fahrpreise oder andere Mechanismen 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 ist in §265a des Strafgesetzbuchs geregelt.

Die Fahrausweisprüfung stellt eine betriebswirtschaftlich unverzichtbare Maßnahme zur Sicherung der Einnahmen im öffentlichen Verkehr dar. 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 Betrugsmaschen und entgegengewirkende Maßnahmen je nach Betriebszweig zu erlangen und daraus Handlungsempfehlungen abzuleiten.



# 1. Kontrollmaßnahmen

Neben 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 Beförderungerschleichung 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.

Schwerpunktkontrollen sind Kontrollmaßnahmen einer größeren Gruppe von Fahrausweisprüfer\*innen der Verkehrsunternehmen, die innerhalb kürzester Zeit eine große Anzahl an Fahrscheinen 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 Fahrzeuge 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 und ggf. auch Meldedaten kontrollierter Personen zu prüfen, ist die Polizei oftmals zur Unterstützung beteiligt. Eine andere Variante der Schwerpunktkontrollen sind Prüfungen an allen Ausgängen von einzelnen oder mehreren Stadtbahnstationen.

Auch im Jahr 2024 haben die Verkehrsunternehmen im VRR Schwerpunktkontrollen durchgeführt: Die Verkehrsunternehmen im VRR berichten etwa von vermehrten Schwerpunktkontrollen um den Schuljahreswechsel oder auch übergreifenden Schwerpunktkontrollen in Zusammenarbeit mehrerer Verkehrsunternehmen. Im Rahmen der Schwerpunktkontrollen wurden in der Regel mehrere Tausend Personen kontrolliert, wobei Beanstandungsquoten zwischen zwei und mehr als sieben Prozent zu verzeichnen waren. Insgesamt sind die Kontrollen ruhig und ohne besondere Vorkommnisse verlaufen. Als Hilfsmittel für Schwerpunkt- aber auch für reguläre Kontrollen setzt ein Verkehrsunternehmen derzeit Bodycams ein. Hier ist ein positives Feedback der Fahrausweisprüfer\*innen zu verzeichnen, da sich so mögliche Konfliktsituationen bereits im Ansatz entschärfen lassen.

Bei der Kontrolle von DeutschlandTickets zeigt sich ein gemischtes Bild: Während einige Verkehrsunternehmen von wenig Problemen und einer hohen Prüfbarkeit berichten, werden anderorts oft Fahrgäste ohne Lichtbildausweis oder mit einem gesperrten DeutschlandTicket kontrolliert.

Allgemein stellen Betrugsdelikte im Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket ein Problem dar, wobei aktuell drei Betrugsvarianten vermehrt beobachtet werden können: Bei der ersten Variante handelt es sich um das Kopieren und Weitergeben von Barcodes. Dieser Praxis kann begegnet werden, indem das Prüfpersonal bei personenbezogenen Fahrkarten – wie dem DeutschlandTicket – stets die Personalien zum Abgleich kontrolliert. Eine weitere Maßnahme ist die Einführung kopiersicherer Barcodes, welche mit Hilfe des Kopierschutzes MOTICS erzeugt werden können. Hierbei wird jeder Barcode an das Gerät gebunden, auf dem er abgerufen wird. Die zweite Variante stellt der Betrug mit gestohlenen Kreditkarten- oder IBAN-Nummern dar, welche nach dem Diebstahl genutzt werden, um DeutschlandTickets zu erwerben. Die erworbenen Tickets werden anschließend über Verkaufsportale an Dritte weiterverkauft. Der Betrug fällt meist auf, wenn die\*der Eigentümer\*in der Kreditkarte oder des Bankkontos die Abbuchung bemerkt. Häufig wird diese Variante als Dreieckskauf bezeichnet. Bei der dritten Variante nutzen Betrüger\*innen gestohlene digitale Schlüssel, durch die DeutschlandTickets illegal generiert werden können. Dies ist bisher bei DeutschlandTickets mit UIC-Barcodes aufgetreten. Die UIC-Barcode-nutzenden Verkehrsunternehmen arbeiten aktuell daran, die bestehenden Sicherheitslücken beim UIC-Barcode im Laufe des Jahres 2025 abzubauen. Die VRR-Verkehrsunternehmen im Verbundraum stellen ausschließlich DeutschlandTickets mit einem VDV-KA-Barcode aus.

Der eTarif eezy.nrw im VRR eröffnet in einigen Fällen neue Betrugsmöglichkeiten, die neue Kontrollverfahren erfordern, die über die regulären Methoden der Einnahmesicherung hinausgehen. Auch hier wird mit den Dienstleistern an Lösungen gearbeitet.

## 2. EBE-Statistik

Die Erhöhtes Beförderungsentgelt- (kurz: EBE-) Statistik setzt sich aus den Meldungen der Verkehrsunternehmen über die Ergebnisse der Fahrausweisprüfungen zusammen.

Die Einführung des 9-Euro-Tickets im Juni 2022 hat zu einer spürbaren Reduzierung des Prüfaufwands bei den Verkehrsunternehmen geführt. Dieser Prüfaufwand wurde in der Folgezeit nicht wieder aufgenommen.

### Monatsvergleich - Prüfaufwand in Stunden in den Jahren 2022, 2023 und 2024

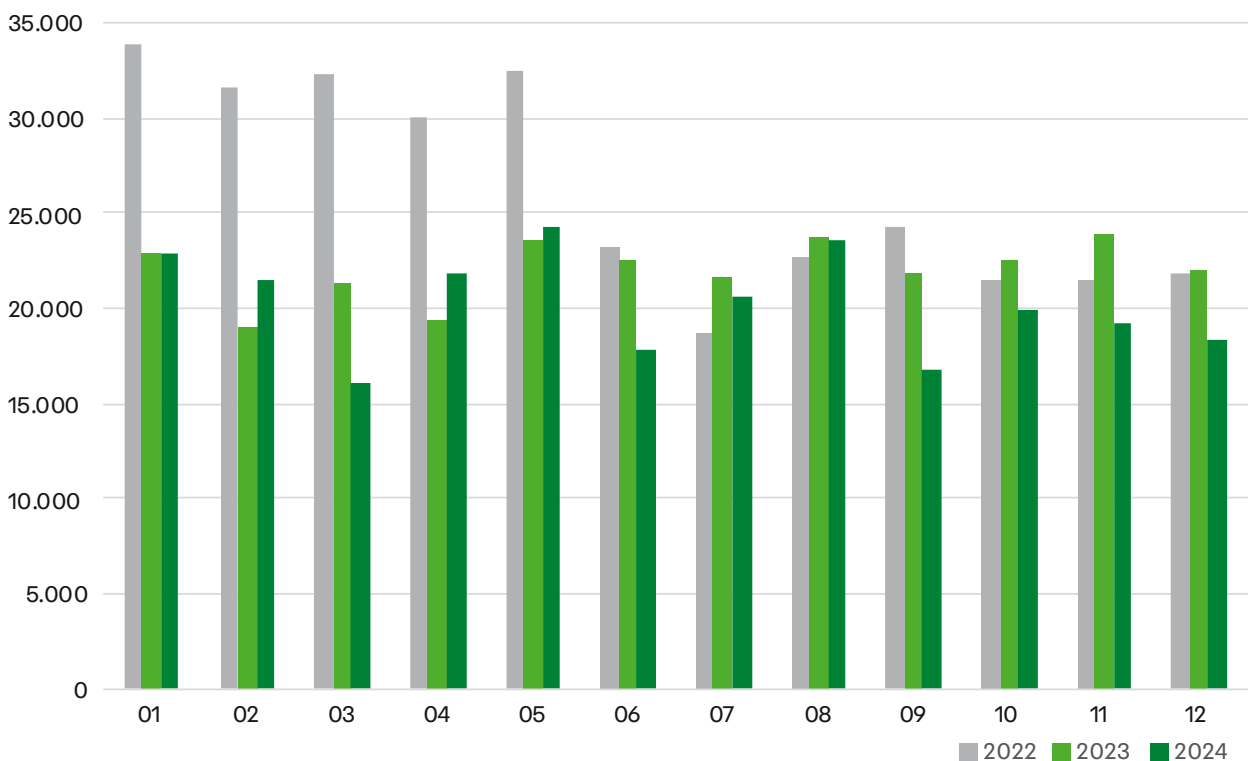


Abbildung 1: Prüfaufwand in Stunden pro Monat

**Abbildung 1** zeigt: In den Monaten bis einschließlich Mai 2022 lag der Prüfaufwand über alle Verkehrsunternehmen bei konstant 30.000 Stunden oder mehr pro Monat. Dieser Wert ist anschließend stark gesunken und auch in den Jahren 2023 und 2024 nicht mehr spürbar angestiegen. Auch wenn es vereinzelt höhere Werte gab, wurde das vormalige Niveau in der Summe für den gesamten VRR nicht mehr erreicht. Über alle Monate zusammengefasst liegt das Jahr 2024 vom Prüfaufwand her sogar unter dem Jahr 2023.

**Tabelle 1** zeigt, dass sich die Anzahl an Ausstellungen Erhöhter Beförderungsentgelte in den beiden Jahren 2022 und 2024 in den absoluten Zahlen stark ähneln. Im Jahr 2023 sind die Fälle ausgestellter EBE deutlich angestiegen. Auffällig ist, dass die Fälle, in denen das EBE in voller Höhe gezahlt wurde, im Gegensatz zum Vorjahr im Jahr 2024 stark gesunken sind, wohingegen sich ermäßigte Zahlungen auf einem ähnlich hohen Level bewegen.

**Anzahl Fälle mit Erhöhtem Beförderungsentgelt**

Jahr		2022	2023	2024
Zahlung in voller Höhe	Beim Fahrausweisprüfer	5.677	7.897	5.759
	Vor Anmahnung	81.537	96.713	60.627
	nach Anmahnung	20.333	24.598	19.083
<b>Zahlung in voller Höhe (gesamt)</b>		<b>107.547</b>	<b>129.208</b>	<b>85.469</b>
Ermäßigt	wegen vergessener Zeitkarte	52.848	73.196	76.894
	nach interner Beurteilung	10.053	12.642	10.800
<b>Ermäßigt (gesamt)</b>		<b>62.901</b>	<b>85.838</b>	<b>87.694</b>
Niedergeschlagen (gesamt)		14.309	20.412	16.776
<b>Summe EBE</b>		<b>184.757</b>	<b>235.458</b>	<b>189.939</b>

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 2023. Im Durchschnitt wurden je zu beanstandendem Ticket 1,62 Stunden für die Prüfung aufgewendet.

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

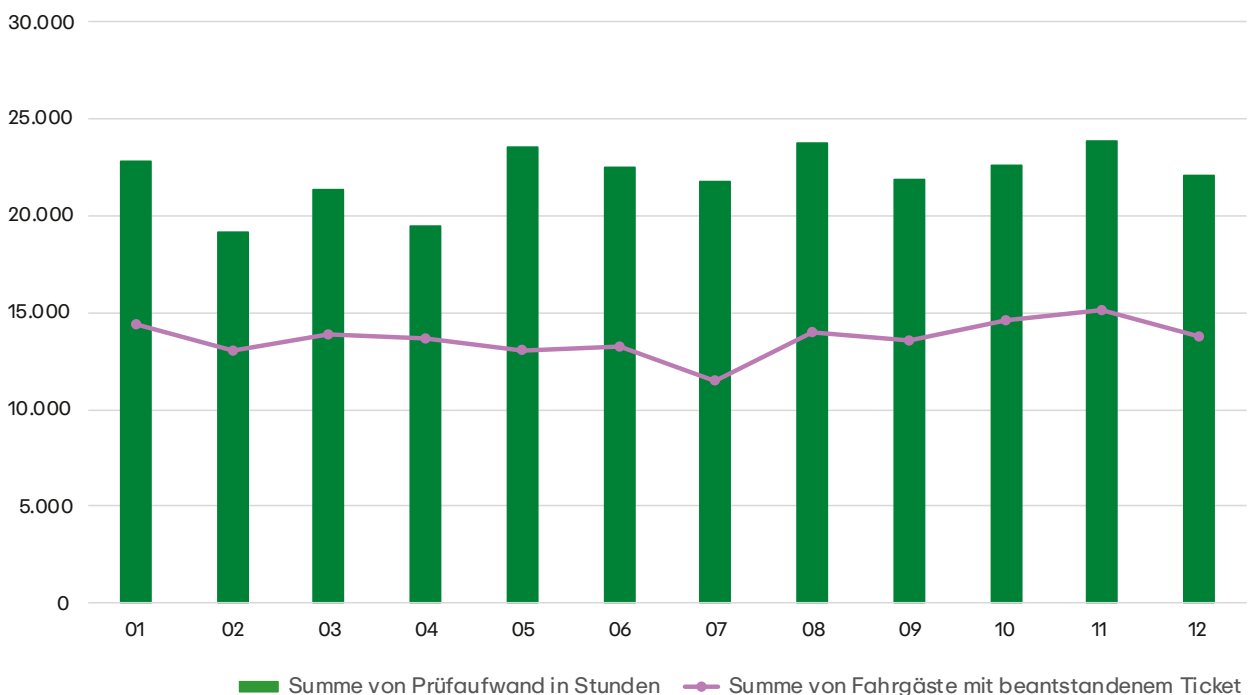


Abbildung 2: Monatsvergleich - Prüfstunden und zu beanstandende Tickets im Jahr 2023

Bei der Analyse für das Jahr 2024 (**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 bestandenem Ticket notwendig war – im Jahr 2024 waren es nur noch 1,54 Stunden.

Monatsvergleich - Prüfaufwand in Stunden im Verhältnis zu beanstandenden Tickets im Jahr 2024

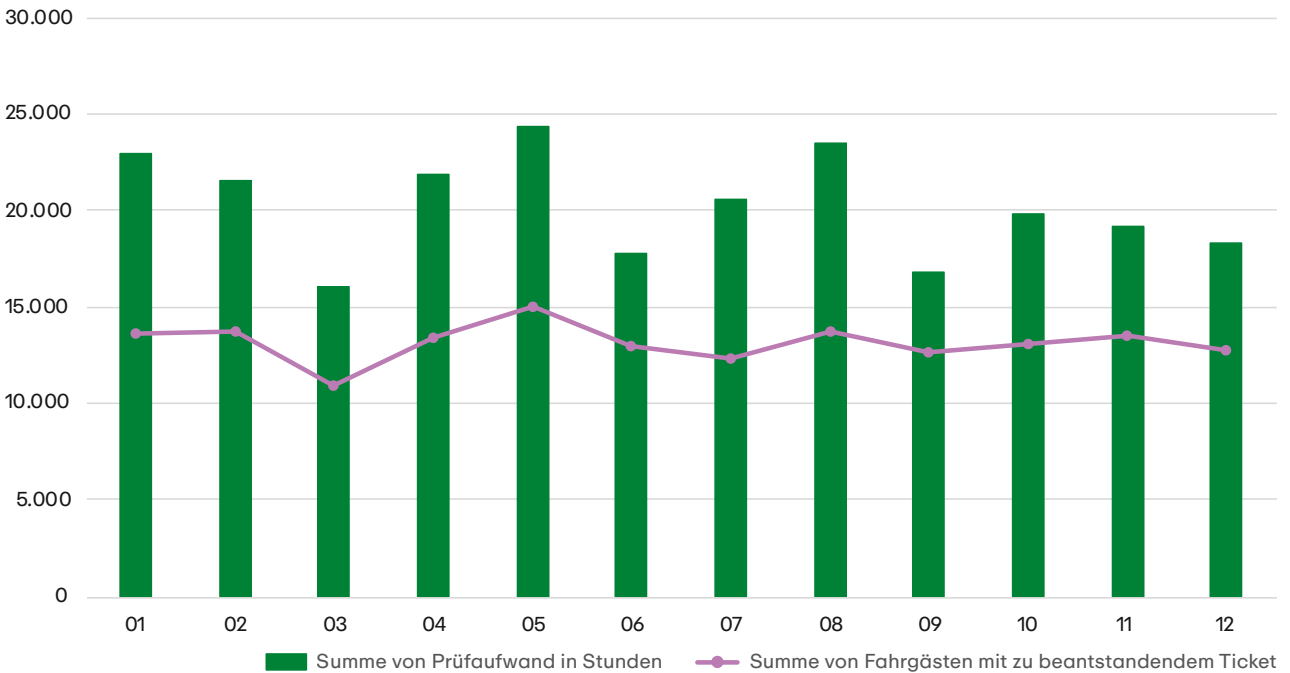


Abbildung 3: Monatsvergleich - Prüfstunden und zu beanstandende Tickets im Jahr 2024

### 3. Weitere Maßnahmen

Neben der Beförderungerschleichung 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 DeutschlandTickets 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. Wie bereits erwähnt, wird stetig daran gearbeitet, das DeutschlandTicket zunehmend mit einheitlichen Sicherheitsstandards zu versehen, die Fälschungen in der Zukunft verhindern sollen. Neben dem DeutschlandTicket bleibt auch das sonstige Ticketsortiment im Fokus der Diskussionen: So werden auf Basis der breiten Datengrundlage im eTarif ezyz.nrw im VRR neue Wege der Betrugsprävention entwickelt.

# Ausblick



Das Jahr 2024 war nach der Corona-Pandemie, dem 9-Euro-Ticket im Jahr 2022 und der Einführung des DeutschlandTickets im Jahr 2023 das erste Kalenderjahr ohne großes disruptives Ereignis im ÖPNV. Die präsentierten Zahlen haben gezeigt, dass vor allem das DeutschlandTicket das bestimmende Element bleibt und sowohl Kontroll- als auch Sicherheitsmaßnahmen stark beeinflusst. Es wird wichtig sein, in den nächsten Jahren zu beobachten, ob sich die angedeuteten Trends in den Zahlen auch in der Zukunft fortsetzen werden.

Die VRR AöR setzt sich auch in Zukunft für die zunehmende Digitalisierung im Verbundraum und in NRW ein. Die Abkehr von analogen und verstärkte Nutzung von digitalen Tickets wird jedoch eine stetige Aufgabe bleiben, die immer komplexere Sicherheitsmechanismen erfordert.

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR  
AugustastraÙe 1  
45879 Gelsenkirchen  
[www.vrr.de](http://www.vrr.de)

