

öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	M/X/2025/0910	30.05.2025	22

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	23.06.2025	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	25.06.2025	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	02.07.2025	<input type="checkbox"/>

Kurzzusammenfassung:

A) Beschlüsse

1. NRW-Tarif Sortimentsreduzierung

Analog zur Großen VRR-Tarifreform wird ein Vorschlag des KCM, eine Sortimentsreduktion ab dem Jahr 2026 zur Entscheidung vorgeschlagen.

2. eezy-Deckel

Anpassung sowie Ergänzung von Preisdeckeln pro Fahrt im Tarif eezy.NRW auf Basis vergleichbarer EinzelTicket-Preise.

B) Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten 1-3/25

Auswertung zu den Ab- und Umsätzen, inkl. der DeutschlandTicket-Produktfamilie und eezy.nrw im VRR sowie Rückblick auf die Auswirkungen der Großen Tarifreform.

2. Tarifreform 2. Teil

Erste Analysen zu möglichen Maßnahmen der 2. Stufe der Tarifreform im Jahr 2026, inkl. Auswirkung einer dauerhaften Umsetzung des DeutschlandTickets auf den aktuellen VRR-Schattentarif.

3. VRR- und NRW-Tarif 2026

Ausblick auf die Preisanpassungen im VRR – und NRW-Tarif zum 01.01.2026.

4. Schülermarkt 2026

Status quo zum DeutschlandTicket Schule für das Schuljahr 2025/26 im VRR sowie der Status zur Weiterentwicklung des Schülermarktsegmentes.

5. Status Verbundprojekt bargeldloses Bezahlen und papierloses Ticketing

Aktueller Stand der Verbundprojekte bargeldloses Bezahlen und papierloses Ticketing im VRR.

6. Jahresbericht Einnahmensicherung

Jährlicher Bericht über die Erreichung bestimmter Prüfquoten, Höhe und Arten der Ticketbeanstandungen.

7. Tarifkooperation

Überblick zu diversen Tarifkooperationen: Fahren&Fliegen, IC/EC-Aufpreise, RuhrTopCard und mögliche Verknüpfung mit eezy.

8. Kinderaltersgrenze

Darstellung der Kinderaltersgrenzen in NRW und Deutschland und mögliche Anpassungsoptionen.

9. On-Demand Tarif NRW

Sachstand zur Planung eines landesweiten On-Demand-Tarifs in NRW.

Beschlussvorschlag:

A) Beschlüsse VRR AöR

1. NRW-Tarif Sortimentsreduzierung

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR die Abschaffung folgender Produkte des NRW-Tarifes zu einem noch zu definierenden Zeitpunkt:

- SchöneReiseTicket NRW
- SchöneFahrtTicket NRW
- SchöneWocheTicket NRW
- SchönerMonatTicket NRW (Abonnement)
- SchönesJahrTicket NRW (Abonnement)
- JobTicket NRW (Abonnement)

- Schöne60Ticket NRW
- NRWupgradeAzubi

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

2. eezy-Deckel

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR die folgenden Punkte zum Zeitpunkt 01.01.2026 mit einer zweijährigen Befristung bis zum 31.12.2027, zu beschließen:

- Die Einführung von Preisdeckeln pro Fahrt für Erwachsene und Kinder in der 2. Wagenklasse in eezy.nrw in der Höhe eines EinzelTickets NRW (für Erwachsene und Kinder) und unter dem Vorbehalt der Einführung der EinzelTickets NRW.
- Die Beibehaltung der aktuell in eezy.nrw im VRR bestehenden Preisdeckel pro Fahrt in der Höhe der EinzelTickets für Erwachsene in den VRR-Preisstufen A, B und C in der 2. Wagenklasse unter der Voraussetzung, dass bereits vor dem 01.01.2026 bestehende Mindererlöse aufgrund dieser Preisdeckel zu keiner Minderung der durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) getragenen Förderungen führen.
Bestehen preisliche Unterschiede bei den EinzelTickets je nach Ausgabemedium, so wird der günstigere Preis als Preisdeckel pro Fahrt herangezogen.
- Die Einführung von Preisdeckeln pro Fahrt für Kinder in der 2. Wagenklasse in

eezy.nrw im VRR in der Höhe der EinzelTickets für Kinder in den VRR-Preisstufen A, B und C bestehen preisliche Unterschiede bei den EinzelTickets je nach Ausgabemedium, so wird der günstigere Preis als Preisdeckel pro Fahrt herangezogen.

- Die Anwendung der Tarifkragen in allen eezy.nrw-Varianten auf Basis der Tarifbestimmungen der verschiedenen Tariforganisationen Nordrhein-Westfalens auf die Preisdeckel pro Fahrt.

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

B) Sachstände VRR AöR

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR, der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR und der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen die **Sachstände (B)** 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:

A) Beschlüsse VRR AöR

1. NRW-Tarif Sortimentsreduzierung

Ausgangslage

Seit Einführung des DeutschlandTickets sind im NRW-Tarif starke Rückgänge der Nachfrage 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.

Überarbeitungen im NRW-Tarif

Das KCM und die Verbände in NRW plädieren für die Umsetzung einer einzigen Netzpreisstufe für ganz Nordrhein-Westfalen. Deren Kernprodukte, das EinzelTicket und 24-Stunden-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 (Abonnement) (die Freiverkaufsvariante für Erwachsene ist bereits zum 15.12.2024 gestrichen worden, die weiteren Varianten folgen nun)
- SchönesJahrTicket NRW (Abonnement)
- JobTicket NRW (Abonnement)
- 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 Vorbereitung:

- EinzelTicket NRW (für Erwachsene und Kinder)
- NRWupgrade 1.KlasseFahrt

Das EinzelTicket NRW würde sowohl das SchöneReiseTicket NRW als auch das SchöneFahrtTicket 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.

Umsetzungszeitpunkt

Der konkrete Umsetzungszeitpunkt im Jahr 2026 befindet sich in Abstimmung. Des Weiteren ergaben sich Handlungsfelder zum Kindertarif. Die offenen Punkte sollen zeitnah seitens KCM geklärt werden, sodass die VRR AöR die Änderungen voraussichtlich als Beschlussvorschlag in den September-Sitzungsblock einbringen kann.

2. eezy-Deckel

Ausgangslage:

Eine Preisdeckelung pro Fahrt, wie sie heute im VRR stattfindet, wird aktuell nicht von allen Tariforganisationen Nordrhein-Westfalens umgesetzt, d.h. dass eezy.nrw nicht auf jeder Relation in NRW mindestens preisgleich mit den Angeboten des herkömmlichen Bartarifs ist. Das fehlende flächendeckende Preisvertrauen wurde als Hindernis in der Bewerbung für eezy.nrw identifiziert. Aus diesem Grund hat man sich auf NRW-Ebene dafür ausgesprochen, eine preisliche Deckelung von Fahrten in eezy.nrw auf das Vergleichsangebot für Einzelfahrten in den bestehenden Bartarifen in allen eezy.nrw-Tarifen gemäß dem Vorgehen im VRR flächendeckend umzusetzen. Als Ziel für den Umsetzungszeitpunkt wurde der 01.01.2026 benannt.

Konzept

Das Konzept wurde mit den Tarifverantwortlichen in NRW erarbeitet und mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) abgestimmt. Demnach werden als Referenzprodukte für die Fahrtendeckel die jeweils niedrigsten Einzel-Ticket-Preise der Tarife auf allen Ticketmedien in der 2. Klasse für Erwachsene und Kinder herangezogen. Dies bedeutet, dass je nachdem, ob ein Papier- oder Digitalticket je Fahrt günstiger ist, der günstigere Preis als Fahrtendeckel in eezy.nrw angesetzt wird. Im VRR-Sortiment findet keine preisliche Differenzierung von Tickets nach Vertriebsweg statt, somit kommt diese Regelung im VRR zunächst nicht zur Anwendung.

Zur Festlegung des Fahrtendeckels werden die EinzelTickets der Tarifräume, wie auch das durch das Kompetenzzentrum Marketing NRW beabsichtigte neue EinzelTicket NRW herangezogen. Zur Einführung eines möglichen neuen EinzelTickets NRW wird ein separater Beschluss in dem September-Sitzungsblock eingebracht.

Eine Änderung zum Status quo der Fahrtendeckel im VRR ist die Bepreisung von Kindern. Derzeit gibt es keine separate Fahrtendeckelung auf EinzelTicket-Preise für Kinder. Da Kinder in eezy.nrw im VRR nicht selbstständig, sondern nur als Mitfahrer*in einer*eines erwachsenen Hauptnutzer*in nutzen können, betragen die Fahrtpreise für Kinder derzeit 50 % des

(gedeckelten) Fahrtpreises der*des mitnehmenden Hauptnutzerin*Hauptnutzers. Diese Regelung würde eine Neuerung für eezy.nrw im VRR bedeuten. Mitgenommene Kinder bekommen einen eigenen Deckel in Höhe des VRR-Kindertarifs.

Weiterhin soll zukünftig der Tarifraten in eezy.nrw umgesetzt werden. Dabei wird auf die bestehenden Regelungen in den Tarifbestimmungen der Tariforganisationen zurückgegriffen. Durch diese Regelung soll sichergestellt werden, dass eezy.nrw für die Kund*innen nie mehr kostet als die klassischen Tarife.

Umsetzungszeitpunkt und Förderung

Sowohl für den NRW-Tarif als auch für die Verbundtarife wird eine Umsetzung dieser Regelungen zum 01.01.2026 angestrebt. Das MUNV hat zugesichert, Mindererlöse zu kompensieren, die durch die flächendeckende Einführung der Fahrtendeckel entstehen. Bestehen derzeit Fahrtendeckel in den eTarifen in NRW, wird die Förderung der Mindererlöse um die Höhe der Mindererlöse zum Zeitpunkt der Einführung gemindert. Bei einer Einführung zum 01.01.2026, würden somit die Mindererlöse 2025 jeweils jährlich von den Mindererlösen durch den flächendeckenden Fahrtendeckel abgezogen.

Sollten belegbare Bestrebungen in den Räumen existiert haben, den regionalen Fahrtendeckel abzuschaffen oder kann belegt werden, dass der regionale Fahrtendeckel nur befristet eingeführt wurde, kann seitens des MUNV auf die Minderung der Förderung verzichtet werden. Die VRR AöR sieht diese Voraussetzung durch den Beschluss des Verwaltungsrates der VRR AöR vom 24.04.2021 (M/X/2021/0035), die Kappung der Fahrtpreise in eezy.nrw im VRR nur zeitlich befristet vorzunehmen, als gegeben an. Es lag seinerzeit kein Bestreben vor, in eezy.nrw im VRR dauerhaft Preisdeckel pro Fahrt beizubehalten.

Die Zeitschiene zur Förderung der Mindererlöse in Folge der Anwendung des landesweiten Preisdeckels pro Fahrt durch das MUNV lautet:

- Vollumfängliche Förderung für den Zeitraum 2026 bis 2027.
- Evaluation des landesweiten Fahrtendeckels Mitte 2027, u.a. unter Berücksichtigung landes- und bundesweiter Entwicklungen der Tarifstrukturen, zur Festlegung des weiteren Vorgehens und Umfang zur Förderung ab 2028.

Aufgrund der zeitlichen Befristung der Förderung durch das MUNV soll dieser Beschluss ebenfalls mit einer zeitlichen Befristung zum 31.12.2027 erfolgen.

B) Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten 1-3/25

Die Einnahmen sind im Verbundraum bis März 2025 deutlich um + 42,5 Mio. EUR (+ 15,3 %) im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Grund für diesen Anstieg sind die hochlaufenden Absätze der DeutschlandTicket-Varianten. Bei den Fahrten kann ein Plus von + 9,1 Mio. Fahrten (+ 3,6 %) verzeichnet werden.

Bei den Regelzeitkarten sind durch die Migration der Bestandsabonnent*innen und der Wechsler von der Einzelkaufvariante zum DeutschlandTicket die Einnahmen von 7,9 Mio. EUR um 2,0 Mio. EUR (- 25,7 %) auf 5,9 Mio. EUR gesunken. Zudem wurden ab März 2025 die Ticket1000-Varianten im Abonnement und als Monatskarte nicht mehr angeboten. Eine vergleichbare Entwicklung zeigt sich bei den FirmenTickets. Auch hier gibt es Einnahmerückgänge von 850 Tsd. EUR (- 34,8 %) zum Vorjahreszeitraum. Hier werden die FirmenTicket-Varianten Großkunden- und FirmenTicket-Rabattmodell seit März 2025 nicht mehr angeboten. Bei den Auszubildendentickets sind im Betrachtungszeitraum die Einnahmen von 244 Tsd. EUR auf nunmehr 52 Tsd. EUR um - 192 Tsd. EUR (- 78,6 %) gesunken. Auch das YoungTicketPLUS wird seit März nicht mehr angeboten.

Im Bereich der verbliebenen SchokoTickets sind die Einnahmen um - 207 Tsd. EUR (-10,8%) auf 1,7 Mio. EUR gesunken, dies ist auf den Wechsel in das DeutschlandTicket Schule zurückzuführen. Bei den VRR-SemesterTickets ist ein Minus von 16,9 Mio. EUR (- 98,1 %) zu verzeichnen. Hier sind die Auswirkungen der Einführung des Deutschlandsemesterticket zum Sommersemester 2024 erkennbar.

Auch beim SozialTicket sind die Einnahmen im Vergleich zum Vorjahr durch die Wechsel zum DeutschlandTicket und DeutschlandTicket Sozial von 7,5 Mio. EUR auf 4,5 Mio. EUR (-3,0 Mio. EUR, - 40,7 %) gesunken. Aktuell nutzen ca. 123 Tsd. Kund*innen ein DeutschlandTicket Sozial oder eine VRR-SozialTicket-Variante.

Barsortiment und eezy.nrw im VRR

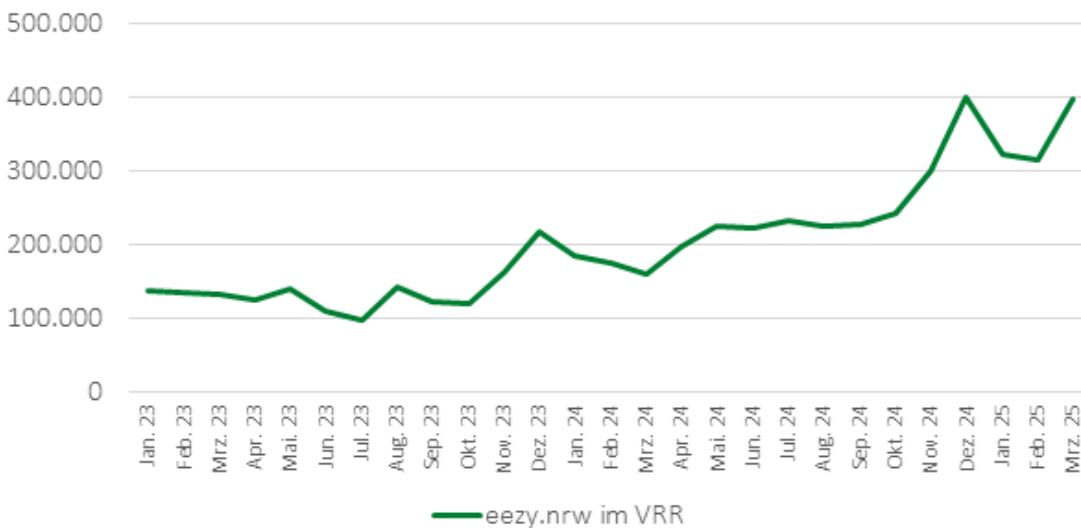
Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind die Einnahmen von 43,4 Mio. EUR auf 41,4 Mio. EUR (- 2,0 Mio. EUR, - 4,6 %) gesunken. Der Absatzverlauf des Barsortiments hatte sich im 2. Halbjahr 2024 stabilisiert, ist aktuell jedoch durch die Tarifreform im VRR wieder rückläufig, da einige Tickets vom Markt genommen wurden.

Absatz Bartarif



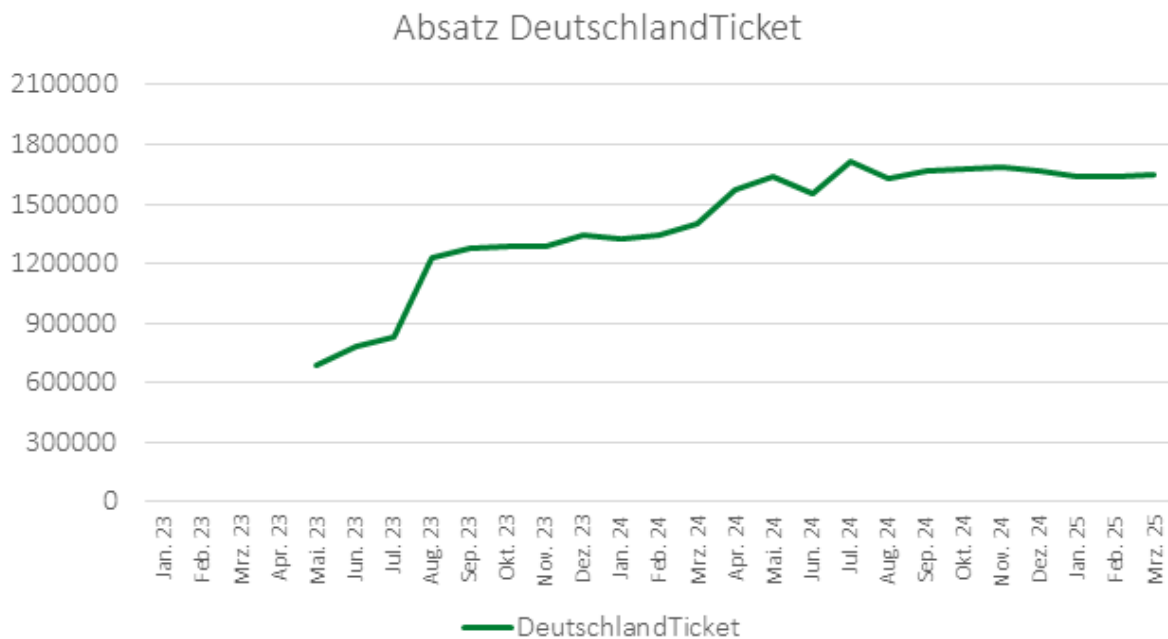
Der elektronische Tarif eezy.nrw im VRR hat sich im 1. Quartal 2025 mit einem Plus von 1,8 Mio. EUR (+ 108,1 %) weiter sehr positiv entwickelt. Gerade im März sind die Verkäufe nochmals gegenüber den Vormonaten Januar und Februar mit einem Plus von 25 % nach oben gegangen – hier werden die Erwartungen der Tarifreform bestätigt. Kund*innen, die vorher vom Markt genommene Tickets genutzt haben, sind zum attraktiven eezy.nrw im VRR gewechselt.

Absatz eezy.nrw im VRR



VRR-Abonnements und DeutschlandTicket-Varianten

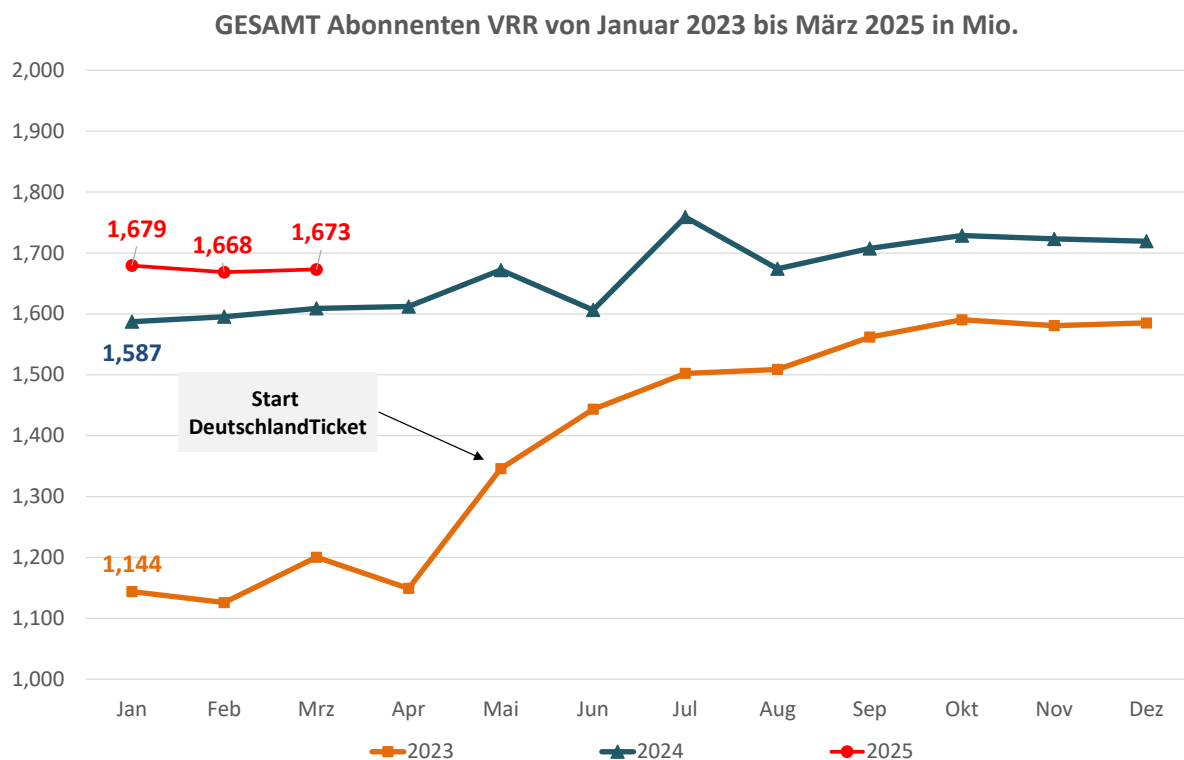
Im März 2025 verzeichnen die Verkehrsunternehmen im VRR mit 1,647 Mio. DeutschlandTicket-Abonent*innen eine noch immer sehr erfreuliche Gesamtentwicklung. Im 2. Halbjahr 2024 hatten im Durchschnitt 1,67 Mio. Kund*innen ein DeutschlandTicket. Mit der vom Bund festgesetzten Preiserhöhung von 49,00 auf 58,00 EUR (+ 18,4 %) sind die Nutzerzahlen aller DT-Varianten im 1. Quartal 2025 lediglich um 1,8 % zurückgegangen, dies entspricht rund 30 Tsd. Kund*innen. Durch die große Tarifreform werden jedoch wieder steigende Kundenzahlen erwartet, dies ist im März 2025 schon ansatzweise erkennbar.



Das DeutschlandTicket für Jedermann hat sich in den letzten Monaten 2024 auf einem hohen Niveau stabilisiert. Hier lagen die Nutzerzahlen im 2. Halbjahr 2024 im Durchschnitt bei 794 Tsd. Kund*innen. Durch die Preiserhöhung im Januar 2025 sind hier die Absatzzahlen um ca. 4 % zurückgegangen. Sowohl das DeutschlandTicket Job, DeutschlandTicket Schule wie auch das DeutschlandTicket Sozial verzeichnen trotz Preiserhöhung positive Entwicklungen. Aktuell verteilen sich die DeutschlandTicket-Abonent*innen wie folgt:

DeutschlandTicket	762 Tsd. (ca. 46 %)
DeutschlandTicket Schule	412 Tsd. (ca. 25 %)
DeutschlandTicket Job	141 Tsd. (ca. 8 %)
DeutschlandTicket Sozial	105 Tsd. (ca. 6 %)
Deutschlandsemesterticket	220 Tsd. (ca. 14 %)
Semesterticket DT-Upgrade	7 Tsd. (ca. 1 %)
Gesamt	1.647 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.

Erste Erkenntnisse der großen Tarifreform Teil 1 im VRR

Das Ticketsortiment hat sich im Zuge der großen Tarifreform im März 2025 deutlich reduziert. Es wurden ca. 500 Ticketvarianten vom Markt genommen und somit das Angebot deutlich übersichtlicher gestaltet. Des Weiteren werden seit März 2025 die Kurzstrecke und die Preisstufe C nicht mehr angeboten, die Preisstufen A1, A2 und A3 wurden zusammengefasst und die ehemalige Preisstufe D wurde zur neuen Preisstufe C. Somit wurden aus sieben nur noch drei Preisstufen.

Die Anzahl der Kundenrückmeldungen zur großen Tarifreform im VRR entsprachen den Erwartungen und betrafen hauptsächlich die Kurzstrecke. Insgesamt ist diese Reform von den Kund*innen größtenteils angenommen worden.

Auswirkungen:

Sicherlich ist es schwer zu einem so frühen Zeitpunkt die Auswirkungen in Gänze zu erkennen. Betrachtet man jedoch die Gesamteinnahmen, ist kaum eine Veränderung im März erkennbar. Bei genauerer Betrachtung gibt es jedoch schon Tendenzen:

- eezy.nrw im VRR

Hier haben sich sowohl Absatz- wie auch Einnahmehzahlen im März 2025 deutlich positiv verändert. Die Absätze sind um 25 % und die Einnahmen um 28 % gegenüber dem Januar/Februar-Durchschnitt 2025 gestiegen. Dies entspricht der Erwartung, die im Nachlauf der Tarifreform gewünscht war, mehr Kund*innen für den elektronischen Tarif zu begeistern. Gerade im Bereich der ehemaligen Kurzstrecke (1 - 2 km) sind die Fahrten von 86 Tsd. auf 115 Tsd. um ca. 34 % gestiegen. Überträgt man die von den Kund*innen realisierten Reiseweiten auf die VRR-Preisstufen, ist auch bei der neuen Preisstufe A eine Steigerung von 35 % festzustellen. Leichte Steigerungen in Preisstufe B und die verbundweite Preisstufe C spielen nur eine untergeordnete Rolle.

- Barsortiment

Auch hier lohnt es sich einen genaueren Blick auf die Tickets zu werfen. Die **48-StundenTickets** wurden im März vom Markt genommen. Diese Absatzverluste wurden komplett von den 24-StundenTickets mehr als kompensiert. Im Januar und Februar 2025 haben unsere Kund*innen mit den 24/48-StundenTickets ca. 260 Tsd. Fahrten pro Monat gemacht, im März 2025 mit den 24-StundenTickets ca. 344 Tsd. Fahrten und somit deutlich mehr.

Nachdem der Rabatt des **4erTickets** herausgenommen wurde, sind die Absatzzahlen im März wie erwartet um 24 % zurückgegangen. Erkennbare Wanderungen zum EinzelTicket sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht ablesbar, daher auch hier vermutlich die Nutzung von eezy.nrw im VRR. Die erwarteten Absatzsteigerungen beim **EinzelTicket** sind bisher noch nicht zu erkennen. Hier wurden auch Wanderungen aus den 4erTickets und den vom Markt genommenen HappyHourTicket, 4-StundenTicket, 48-StundenTicket und den Flex25/35-Varianten angenommen. Da, wie oben schon erwähnt, die Fahrten im Bereich eezy.nrw im VRR in der vergleichbaren Preisstufe A deutlich um 35 % gestiegen sind, kann man davon ausgehen, dass die Kund*innen diesen Tarif favorisiert haben.

- DeutschlandTicket Sozial und SozialTicket im VRR

Im Zuge der Preisanpassung beim DeutschlandTicket und demzufolge auch vom DeutschlandTicket Sozial wurden Rückwanderungen zum VRR-SozialTicket bei diesem preissensiblen Kundenpotenzial erwartet. Zumindest bei den Abonnenten ist dies auch sichtbar,

hier sind die Zahlen der SozialTicketabonent*innen um 60 % (ca. 1.300 Abonent*innen) gestiegen. Bei den Monatskarten ist aktuell keine Veränderung erkennbar.

- DeutschlandTicket Job und FirmenTicket

Auch hier wurden mit Umsetzung der Tarifreform ab März 2025 mit dem Großkunden- und dem FirmenTicket-Rabatt-Modell zwei FirmenTicket-Modelle vom Markt genommen. Die in diesen Segmenten verlorenen Kund*innen sind den Zahlen zu Folge allesamt zum DeutschlandTicket Job gewechselt.

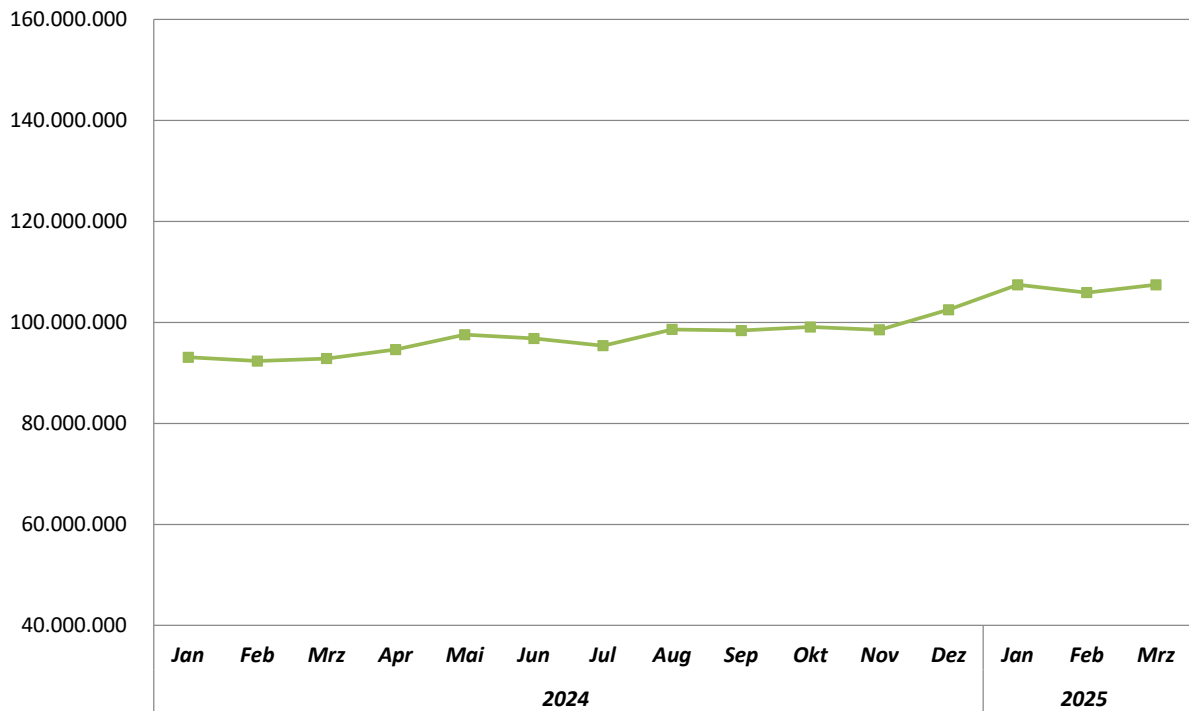
- Regelzeitkarten Ticket1000/2000 und BärenTicket

Die Ticket1000-Varianten werden seit März 2025 nicht mehr angeboten. Zuletzt waren es noch weniger als 400 Abonent*innen, die vermutlich zum DeutschlandTicket gewechselt sind. Von den ca. 1.700 verbliebenen Ticket1000-Monatskartenkund*innen sind zumindest ein Teil in die Ticket2000-Variante gewechselt, hier sind steigende Verkäufe sichtbar. Die ca. 2.000 BärenTicketkund*innen sind vermutlich ebenfalls ins DeutschlandTicket gewechselt.

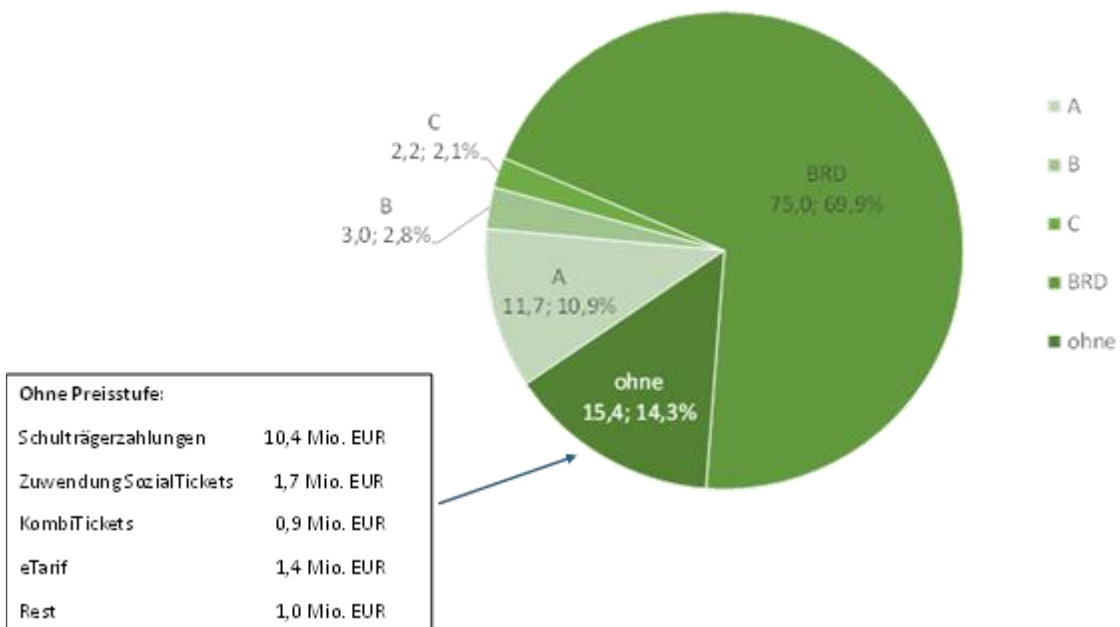
- DeutschlandTicket-Varianten

Bis auf den Wechsel vom DeutschlandTicket Sozial zum VRR-SozialTicket sind die anderen DeutschlandTicket-Varianten im März nochmal leicht gestiegen. Dies bestätigt die angenommenen Wanderungen aus den nicht mehr angebotenen Tickets. Diese Entwicklung werden wir jedoch weiter beobachten.

Entwicklung der Einnahmen von Januar 2024 bis März 2025



Einnahmenanteile März 2025
VRR gesamt in Mio. EUR nach Preisstufen



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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Mrz 2024	Jan-Mrz 2025		
Summe von Absatz	Barsortiment	8.515.134	7.790.225	-724.909	-8,5
	davon EinzelTicket Erwachsene	6.163.682	5.858.039	-305.643	-5,0
	davon 4erTicket Erwachsene	734.891	567.837	-167.054	-22,7
	4-StundenTicket	163.783	39.177	-124.606	-76,1
	24h/48h-Varianten	287.277	229.424	-57.853	-20,1
	Flexvarianten	4.658	2.079	-2.579	-55,4
	eTarif	521.372	1.034.818	513.446	98,5
	FirmenTickets	35.386	20.736	-14.650	-41,4
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	19.117	13.156	-5.961	-31,2
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	7.523	2.840	-4.683	-62,2
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	1.267	506	-761	-60,1
	davon FirmenTicket GroKu Vop	5.673	4.234	-1.439	-25,4
	davon FlexJob	1.806	0	-1.806	-100,0
	Regelzeitkarten	92.604	64.482	-28.122	-30,4
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	55.831	43.285	-12.546	-22,5
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	1.857	967	-890	-47,9
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	26.379	16.144	-10.235	-38,8
	davon BärenTicket	8.537	4.086	-4.451	-52,1
	Schüler/AzubiTickets	37.773	30.845	-6.928	-18,3
	davon SchokoTicket Selbstzahler	15.084	11.565	-3.519	-23,3
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	3.300	672	-2.628	-79,6
	SemesterTickets	641.016	11.249	-629.767	-98,2
	SozialTickets	97.476	57.286	-40.190	-41,2
	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	6.711	7.536	825	12,3
	DeutschlandTicket	4.067.414	4.920.643	853.229	21,0
	ÜT-Tarif	49.092	44.264	-4.828	-9,8
	KombiTickets	1.416.149	1.631.458	215.309	15,2
	Sonstiges	0	31	31	
Summe von Einnahmen	Barsortiment	43.379.447	41.383.132	-1.996.315	-4,6
	davon EinzelTicket Erwachsene	24.383.265	25.114.390	731.125	3,0
	davon 4erTicket Erwachsene	9.310.210	7.896.095	-1.414.115	-15,2
	4-StundenTicket	802.537	203.720	-598.816	-74,6
	24h/48h-Varianten	4.493.571	4.000.340	-493.231	-11,0
	Flexvarianten	18.664	8.049	-10.615	-56,9
	eTarif	1.664.094	3.463.547	1.799.453	108,1
	FirmenTickets	2.433.697	1.587.001	-846.696	-34,8
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	1.238.203	925.039	-313.164	-25,3
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	631.694	252.678	-379.016	-60,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	108.460	44.674	-63.786	-58,8
	davon FirmenTicket GroKu Vop	439.439	364.611	-74.828	-17,0
	davon FlexJob	15.901	0	-15.901	-100,0
	Regelzeitkarten	7.917.360	5.885.823	-2.031.537	-25,7
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	4.499.726	3.733.039	-766.686	-17,0
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	140.664	79.189	-61.475	-43,7
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	2.370.342	1.615.962	-754.379	-31,8
	davon BärenTicket	906.629	457.632	-448.997	-49,5
	Schüler/AzubiTickets	2.156.979	1.758.770	-398.210	-18,5
	davon SchokoTicket Selbstzahler	643.753	520.239	-123.514	-19,2
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	243.601	52.156	-191.446	-78,6
	SemesterTickets	17.194.953	331.507	-16.863.445	-98,1
	SozialTicket inkl. Zuwendung	7.522.278	4.462.929	-3.059.349	-40,7
	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	337.563	399.785	62.222	18,4
	DeutschlandTicket	192.369.193	258.405.883	66.036.691	34,3
	ÜT-Tarif	913.472	990.845	77.373	8,5
	KombiTickets	2.106.860	1.853.355	-253.505	-12,0
	Sonstiges	305.496	308.284	2.788	0,9
Summe von Fahrten	Barsortiment	12.312.136	10.600.091	-1.712.045	-13,9
	davon EinzelTicket Erwachsene	6.164.460	5.817.923	-346.538	-5,6
	davon 4erTicket Erwachsene	2.939.564	2.271.348	-668.216	-22,7
	4-StundenTicket	409.458	97.943	-311.515	-76,1
	24h/48h-Varianten	1.068.716	860.620	-208.096	-19,5
	Flexvarianten	3.759	1.757	-2.002	-53,3
	eTarif	520.448	1.031.407	510.959	98,2
	FirmenTickets	1.274.884	728.903	-545.981	-42,8
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	525.371	336.020	-189.351	-36,0
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	376.954	137.799	-239.155	-63,4
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	67.297	26.706	-40.591	-60,3
	davon FirmenTicket GroKu Vop	302.162	228.378	-73.784	-24,4
	davon FlexJob	3.100	0	-3.100	-100,0
	Regelzeitkarten	4.445.672	3.161.870	-1.283.802	-28,9
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	2.805.216	2.179.980	-625.236	-22,3
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	82.119	44.008	-38.111	-46,4
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	1.251.005	790.786	-460.219	-36,8
	davon BärenTicket	307.332	147.096	-160.236	-52,1
	Schüler/AzubiTickets	2.338.626	1.911.718	-426.908	-18,3
	davon SchokoTicket Selbstzahler	935.208	717.030	-218.178	-23,3
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	201.300	40.992	-160.308	-79,6
	SemesterTickets	16.666.416	292.474	-16.373.942	-98,2
	SozialTicket	4.622.178	2.687.754	-1.934.424	-41,9
	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	213.138.944	243.925.496	30.786.552	14,4
	ÜT-Tarif	57	219	162	284,2
	KombiTickets	405.694	485.112	79.418	19,6
	Sonstiges	0	0	0	
Gesamt: Summe von Absatz		15.480.127	15.613.573	133.446	0,9
Gesamt: Summe von Einnahmen		278.301.392	320.830.860	42.529.468	15,3
Gesamt: Summe von Fahrten		255.725.055	264.825.044	9.099.989	3,6

2. Tarifreform 2. Teil

Rückblick

Zum 01.03.2025 wurde die „Große VRR-Tarifreform“ umgesetzt, welche im September-Sitzungsblock 2024 vom Verwaltungsrat der VRR AöR beschlossen wurde. In den damaligen Überlegungen zur ersten Stufe wurden seitens Verkehrsunternehmen und Politik einige Maßnahmen genannt, die unter anderem aufgrund der Vielzahl der Änderungen zum 01.03.2025 und einer benötigten längeren Umsetzungszeit auf einen späteren Zeitpunkt verlegt wurden (Drucksache Nr. M/X/2024/0768). Für die zweite Stufe der Tarifreform sollen nun konkret folgende Maßnahmen genauer betrachtet werden:

- a) Abschaffung des 2-Waben-Tarifs und Abschaffung der Waben
- b) Zusammenführung der fünf geteilten Städte
- c) Anpassung der Preisstufe B zu Stadt + Nachbarstädte
- d) Neugestaltung der Tarifgebiete
- e) Abschaffung der Preisstufe Verbundraum (C)

Zweite Stufe der Tarifreform

Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen wurden in einem Workshop am 09. und 10.04.2025 die Maßnahmen und deren Zusammenspiel analysiert. Dazu wurden ebenfalls Leitlinien, an denen die Entscheidungen für oder gegen eine Maßnahme getroffen werden sollen, für die Tarifreform festgesetzt:

- Vielfahrer*innen sind durch die DeutschlandTicket-Produktfamilie bereits abgedeckt.
- Wir konzentrieren uns bei der 2. Stufe der Großen Tarifreform auf den Gelegenheitsverkehr.
- Durch die Strukturänderungen werden eezy-Nutzer*innen nicht benachteiligt.
- Wir machen bei der Gestaltung der Tarifstruktur keine Ausnahmen.

Zudem nahm die VRR AöR erste Kalkulationen zur Abschätzung der Mindererlöse vor. Das Beratungsunternehmen mobilité wurde – entsprechend der 1. Stufe der Tarifreform – ebenfalls beauftragt, erste Kalkulationen vorzunehmen und zu plausibilisieren.

a) Abschaffung 2-Waben-Tarif sowie Abschaffung der Waben

Bereits in der ersten Stufe der Tarifreform wurde die Abschaffung des 2-Waben-Tarifs erörtert. Aufgrund der potenziellen Preissprünge für Kund*innen im analogen Tarif wurde kein Beschluss gefasst.

Die Tarifreform zum 01.03.2025 zeigte, dass die Betroffenheit der Kund*innen im 2-Waben-Tarif weiter gesunken ist: Nur ca. 1 – 2 % der Kund*innen mit Zeitkarten und im Bartarif nutzen Relationen im 2-Waben-Tarif. Härten, die durch die Abschaffung entstehen, können wiederum durch Anpassung der Flächenzonenzuschüsse (siehe (d)) gemildert werden. Zudem soll für die 2. Stufe der Tarifreform die gesamthafte Abschaffung der Waben in Betracht gezogen werden, da diese einen vertrieblichen Aufwand erzeugen, für den es mittlerweile keinen Nutzen mehr gibt. Für diesen Schritt müssten u.a. technische Anpassungen vorgenommen und der Tarif für Anruf-Sammeltaxis angepasst werden. Als Konsequenz würde auch der 2-Waben-Tarif entfallen.

b) Zusammenführung der 5 geteilten Städte

Bisher sind die fünf Städte Dortmund, Essen, Duisburg, Düsseldorf und Wuppertal in jeweils zwei Tarifgebiete geteilt. Im Zuge der Vereinfachung des Tarifes wurde von den fünf betroffenen Verkehrsunternehmen das Einverständnis zur jeweiligen Zusammenlegung der Tarifgebiete eingeholt bzw. die Zusammenlegung in den weiteren Überlegungen zu berücksichtigen.

c) Preisstufe B = Stadt + Nachbarstädte

Um für Kund*innen die Preisstufe (PST) B verständlicher zu gestalten, sollte evaluiert werden, die PST B rein zu einer Stadt und den direkt angrenzenden Nachbarstädten anzupassen. Der Hintergrund für die Überlegung war, dass Kund*innen tendenziell ihre Nachbarstädte kennen, aber weniger die weitergehenden Städte, welche oftmals ebenfalls in der PST B inkludiert sind. Die Analysen mit den Verkehrsunternehmen ergaben, dass die Änderungen viele neue Komplexitäten mit sich bringen würden: Bei einer Beibehaltung des frei wählbaren Zentraltarifgebietes bei den Zeitkarten käme es zu unterschiedlichen PST für die gleiche Relation im Bartarif und bei Zeitkarten. Des Weiteren würden einige Tarifgebiete bei der PST B viele andere Tarifgebiete „verlieren“, andere würden Tarifgebiete „hinzugewinnen“, obwohl dort keine Verkehrsverbindungen existieren. Die Anpassung würde demnach nur einzelne Härten abfedern, an anderer Stelle aber wieder neue erzeugen. Auch die Kosten der technischen Strukturanpassungen im Zusammenhang mit dem Kundennutzen sind zu berücksichtigen.

d) Neugestaltung der Tarifgebiete

Um einerseits die weiteren Maßnahmen der bisherigen (Wegfall Kurzstrecke) und anstehenden (Abschaffung 2-Waben-Tarif) Tarifreform abzufedern und andererseits mehr Gerechtigkeit zwischen den urbanen und ländlichen Gegenden herzustellen, sollen die Zuschüsse der Tarifgebiete angepasst werden.

Zur Neugestaltung wurde hauptsächlich das Kriterium „Verkehrswege“ berücksichtigt, sodass sowohl Vielfahrer*innen als auch Gelegenheitsfahrer*innen abgedeckt sind.

Aufgrund der Vielzahl an potenziellen Konstellationen der Tarifgebiete sind mehrere Absprachen mit den Verkehrsunternehmen notwendig, bevor konkrete Kalkulationen vorgenommen werden können. Die VRR AöR erarbeitete mit den Verkehrsunternehmen einen ersten Vorschlag, welcher nun weiter analysiert werden soll.

e) Abschaffung Preisstufe Verbundraum

Die VRR-Verbundraumgrenze ist keine „natürliche“ Grenze, die Kund*innen bewusst ist. Vor allem in Zeiten des DeutschlandTickets und der steigenden Nutzung von eezy.nrw werden Verbundgrenzen irrelevanter. Sollte die Verbundpreisstufe C entfallen, würden alle über PST A und B hinausgehenden Fahrten im NRW-Tarif unternommen werden. Die VRR AöR und mobilité gehen davon aus, dass durch den Preisanstieg zwischen 10 und 30 % der ÖPNV-Nutzer*innen komplett aus diesem aussteigen würden. Der Preisanstieg würde sich auch in eezy.nrw bemerkbar machen, da der Preisdeckel der PST C entfallen würde, sodass auch eezy-Nutzer*innen benachteiligt wären. Beispielsweise würde die Relation Emmerich – Dornum, heute PST C für 18,90 EUR, zukünftig im NRW-Tarif 24,90 EUR kosten. Selbst bei eezy.nrw würde ein Preis von 28,12 EUR anfallen, wenn der PST C-Deckel nicht greift.

Zudem gibt es derzeit keine NRW-Einnahmeaufteilung für rein verbundinterne NRW-Fahrten: Bei jeder Fahrt im NRW-Tarif wird davon ausgegangen, dass diese verbundübergreifend unternommen wird, sodass die Einnahmen für heutige PST C-Fahrten in die NRW-Einnahmeaufteilung gehen würde. Des Weiteren müssten im Rahmen der Abschaffung der Verbundpreisstufe sämtliche Verträge (SchokoTickets, KombiTickets, SemesterTicket, GroßkundenTickets) gekündigt und neu abgeschlossen werden. Hiervon sind auch die DeutschlandTicket-Produkte betroffen, da diese mittels Änderungsvereinbarung zu den bestehenden Verträgen umgesetzt wurden. Wenn die anderen NRW-Verbünde diesen Weg beschreiten, kann die Maßnahme erneut aufgegriffen werden, um eine gemeinsame Strategie zu entwickeln.

DeutschlandTicket und Schattentarif

Gemäß Drucksache Nr. M/X/2024/0768 wurden die in der 1. Stufe der Tarifreform betroffenen Tarifprodukte sowie Tarifstrukturen im Rahmen des DeutschlandTickets-Schadensausgleich in einen sogenannten „Schattentarif“ überführt. Dieses Vorgehen wurde mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) und der Bezirksregierung Düsseldorf abgestimmt.

Der Schattentarif ist notwendig, solange eine Unsicherheit zur Fortführung des Deutschland-Tickets besteht, bzw. der Schadensausgleich der aktuellen Regelung folgt. Die konkrete Ausgleichsregelung für die Anerkennung des Deutschland-Tickets ab dem 01.01.2026 ist seitens Bund und der Länder noch nicht veröffentlicht. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die neue Regelung keine Referenz zu den Alteinnahmen beinhaltet, so dass der Schattentarif wahrscheinlich zum 01.01.2026 entfallen kann.

Weiteres Vorgehen

Derzeit finden weitere Absprachen mit den Verkehrsunternehmen zu den einzelnen Maßnahmen statt, damit die entsprechenden wirtschaftlichen Bewertungen vorgenommen werden können. Neben den strukturellen Maßnahmen sollen auch noch weitere Sortimentsreduzierungen für das Jahr 2026 eruiert werden; dazu werden vorerst noch die Auswirkungen der ersten Stufe der Tarifreform weiter beobachtet.

Ebenso ist die VRR AöR weiterhin in einem regelmäßigen Austausch mit den anderen Tariforganisationen in Nordrhein-Westfalen, um sowohl inhaltlich als auch zeitlich deren Tarifreformen zu berücksichtigen und ein abgestimmtes sowie harmonisiertes Vorgehen in NRW umzusetzen. Die Beschlussempfehlung soll dem Verwaltungsrat für die Beschlussfassung am 25.09.2025 vorgelegt werden.

3. VRR- und NRW-Tarif 2026

Preisanpassung VRR-Tarif 2026

Im Dezember-Sitzungsblock 2024 wurde mit Teil A des Marketingplans der Modus für eine Tariffortschreibung beschlossen. Dabei handelt es sich um den schon seit 2018 praktizierten Modus, der ein Erhöhungsmaß für die Diskussion in den politischen Gremien in einem Korridor aus

- dem Verbraucherpreisindex (VPI, geglättet über 5 Jahre) und
- einem Kombiindex aus Personalkosten-, Strom- und Dieselpreisentwicklung (geglättet über 3 Jahre),

lokalisiert.

Der Rahmen ist dabei nicht starr: Abweichungen nach oben (vgl. Preiserhöhung zum 01.01.2024) oder nach unten (z.B. Nullrunden) sind möglich, zumal in die Tariffortschreibung nicht nur ökonomische, sondern auch soziale und umweltpolitische Überlegungen einbezogen werden.

Im Ergebnis liegt der Korridor der Preisgestaltung 2026 zwischen **4,0 % und 6,1 %**. Die vorliegenden Erhöhungsmaße aus anderen Tarifräumen in Deutschland bewegen sich aktuell zwischen ca. 3,0 % und 6,0 %.

Was die Fortschreibung des VRR-Tarifs angeht, sei darauf hingewiesen, dass sich die darauf beruhende Preisanpassung nur auf die Tarifprodukte bezieht, bei denen die VRR AöR auch unabhängig in der Preisgestaltung ist. Der mit solchen Tarifprodukten erzielte Umsatz beläuft sich nach Einführung der DeutschlandTicket-Produktfamilie aktuell auf ca. 28 % des Gesamt-Tarifumsatzes (ca. 14 % VRR-Barsortiment und 14 % VRR-Zeitkarten, inklusive Schulträgerzahlungen). Je nach Ausgestaltung des Finanzierungsmechanismus für den Schadensausgleich aus dem DeutschlandTicket ab 2026 kann dem konkreten Erhöhungsmaß eine größere finanzielle Bedeutung zukommen.

Aktuell wurden die beiden Jahre 2024 und 2025 in Summe auf 13,5 % gedeckelt. Dazu kam pro Jahr noch ein Mengeneffekt von 1,3 %. Die konkrete Regelung des Schadensausgleich zum DeutschlandTicket für das Jahr 2026 steht zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fest. Es gibt aber Signale, die erwarten lassen, dass der neue Schadensausgleich ab 2026 nicht mehr die Notwendigkeit beinhalten wird, alle Ticketpreise mit einem einheitlichen Prozentsatz fortzuschreiben. Dies bedeutet, dass wieder individuelle Erhöhungsmaße je Ticketsegment und -art möglich sein werden.

Weiteres Vorgehen

Die VRR AöR wird für die Sondersitzung des VRR-Präsidiums am 16.06.2025 konkrete Vorschläge für mögliche Erhöhungsmaße erarbeiten. Auf Basis des ermittelten Preiskorridors werden Grobschätzungen zu den wirtschaftlichen Auswirkungen einer Preisanpassung im Kontext einer möglichen Förderkulisse für den Schadensausgleich DeutschlandTicket 2026 dargestellt werden. Aufgrund der aktuell noch unklaren finalen Ausgestaltung des Schadensausgleich des DeutschlandTickets, ist der Beschluss eines konkreten Preistableaus 2026 für den September-Sitzungsblock vorgesehen.

Preisanpassung des NRW-Tarifsoriments zum 01.01.2026

Für den Preisfortschreibungsvorschlag 2026 kommt das im letzten Jahr vom Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) überarbeitete Indexverfahren zur Anwendung.

Im Ergebnis empfiehlt das KCM, die Lohnentwicklung des TV-N in den Entgeltgruppen 5 bis 8, geglättet auf drei Jahre, als Datengrundlage für die Personalkostenentwicklung heranzuziehen, sowie den Kostendeckungsgrad der VDV-Unternehmen im Personenverkehr als

Aufwandfortschreibungsfaktor in die Gesamtkalkulation einfließen zu lassen.

Die Empfehlung des KCM für den Bereich, in dem sich die Preisanpassung für das Jahr 2026 bewegen sollte, fußt im Jahr 2025 somit auf zwei Säulen:

1. Indexverfahren

2. Aufwandfortschreibungsfaktor

Die Untersuchung der allgemeinen Kostensteigerung durch das KCM zeigt, dass der Indexfaktor 2,64 % beträgt. Der Aufwandfortschreibungsfaktor wurde mit den ungefähren Werten des Vorjahres berechnet und ergab den Wert 1,51.

Die Empfehlung des KCM für die Preisanpassung NRW-Tarif 2026 lautet: Indexfaktor 2,64 % x Aufwandfortschreibungsfaktor 1,51 => ca. **3,98 %**.

Da die Relationspreistickets im Zuge des Sortimentsumbaus zum 01.01.2026 abgeschafft werden und die C-Preise üblicherweise zum 13.12.2025 fortgeschrieben würden, hat das KCM entschieden, für den 2,5-wöchigen Übergangszeitraum die Relationspreistickets zum alten Preis fortzuführen.

Die eezy.nrw-Preise sollen zur Attraktivierung des eTarifs auf dem Niveau vom Jahr 2025 unverändert bleiben.

Die Beschlussfassung eines konkreten NRW-Preistableaus für das Jahr 2026 ist ebenfalls für den September-Sitzungsblock vorgesehen.

4. Schülermarkt 2026

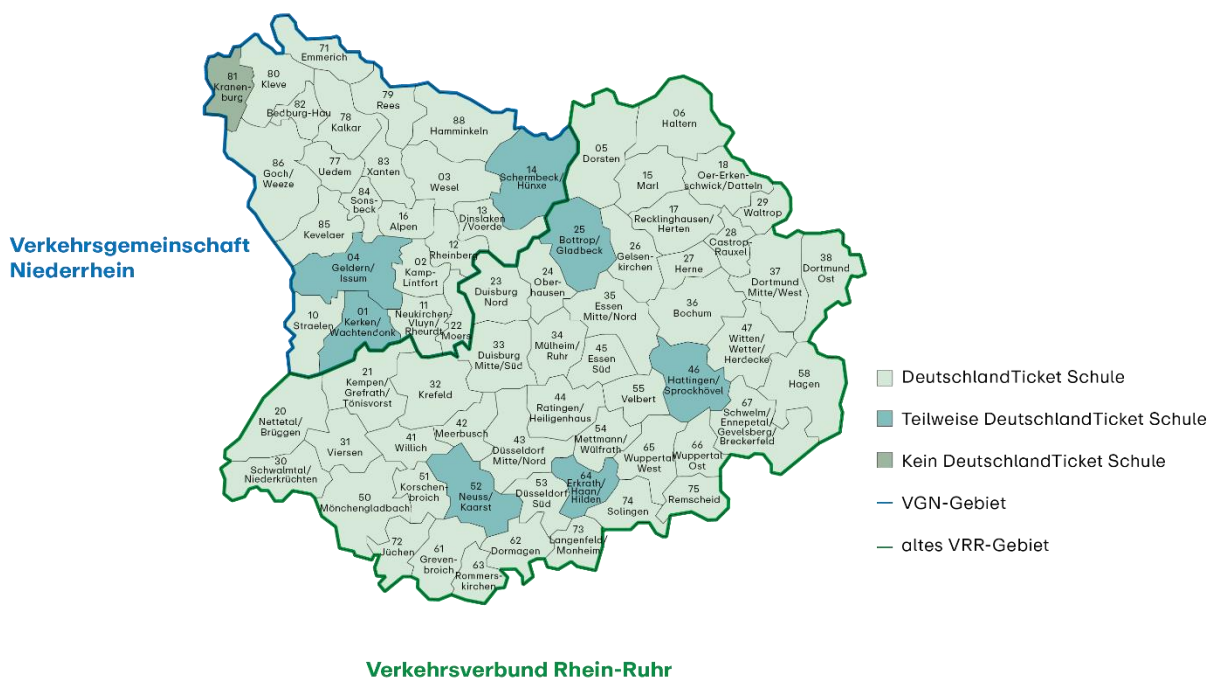
Ausgangslage

Im Schuljahr 2023/2024 wurde seitens des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) per Erlass das DeutschlandTicket Schule (DT Schule) ermöglicht und von den Verkehrsunternehmen im VRR zu Schuljahresbeginn am 01.08.2023 umgesetzt. Dieser Erlass wurde zuletzt für das Schuljahr 2025/2026 verlängert, unter der Bedingung, dass das DeutschlandTicket nach dem 31.12.2025 Bestand hat. Die Bundesregierung hat zwischenzeitlich in ihrem Koalitionsvertrag den Fortbestand des DeutschlandTickets bis 2029 festgeschrieben und ein entsprechendes Gesetzgebungsverfahren angekündigt.

Status Quo Unterzeichnung Ergänzungsvereinbarungen

Wie in den Vorjahren konnte durch eine frühzeitige Kommunikation mit den Schulträgern sowie einer engen Betreuung sichergestellt werden, dass das DT Schule weiterhin fast flächendeckend im VRR für das Schuljahr 2025/2026 umgesetzt wird. Zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung baten 22 Kommunen um Fristverlängerung, weil zunächst in den kommenden Ratssitzungen über die Fortführung entschieden werden soll. Über den finalen Stand wird im Ausschuss für Tarif und Marketing berichtet. Der Rat der Stadt Bottrop hat sich gegen die Fortführung entschieden, der Schulträger kehrt zum SchokoTicket zurück.

Gemessen an den Vertragsabschlüssen von kommunalen Schulträgern stellt sich die aktuelle Marktdurchdringung zum 20.05.2025 im VRR wie folgt dar:

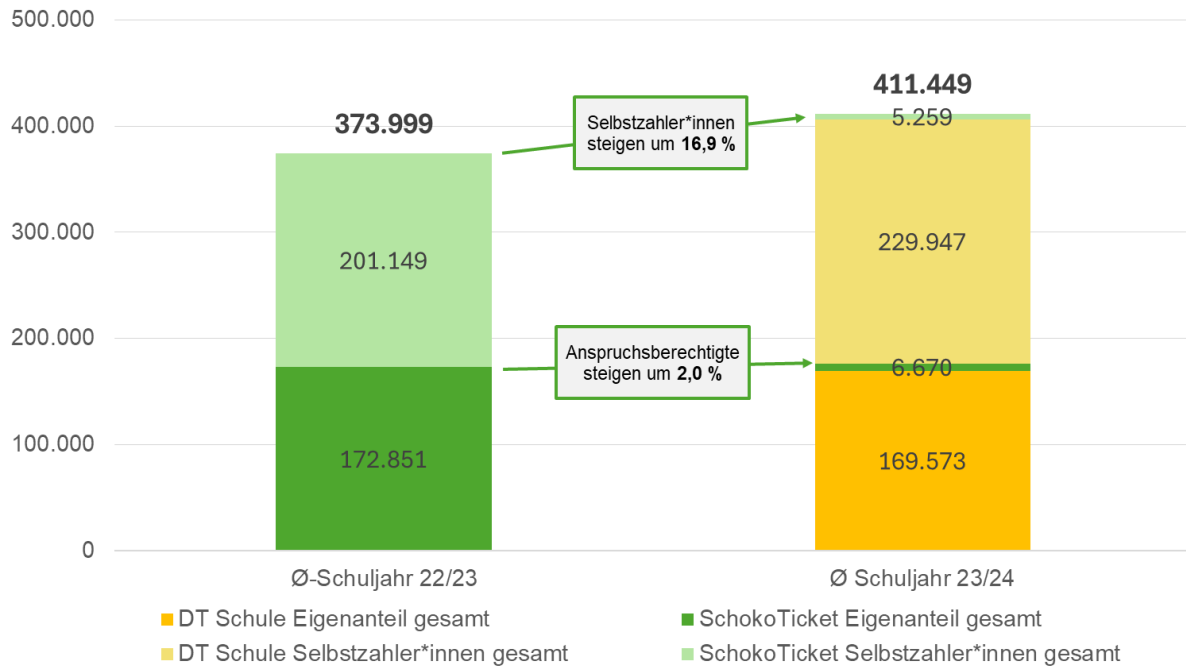


Im zweiten Jahr nach der Einführung des DT Schule sind die Absätze anspruchsberechtigter Schüler*innen leicht rückgängig (- 3,7 %, Vorjahr +2,0 %). Selbstzahlende stiegen sogar noch im 2. Jahr um rund 7,3 % (Vorjahr +16,9 %).

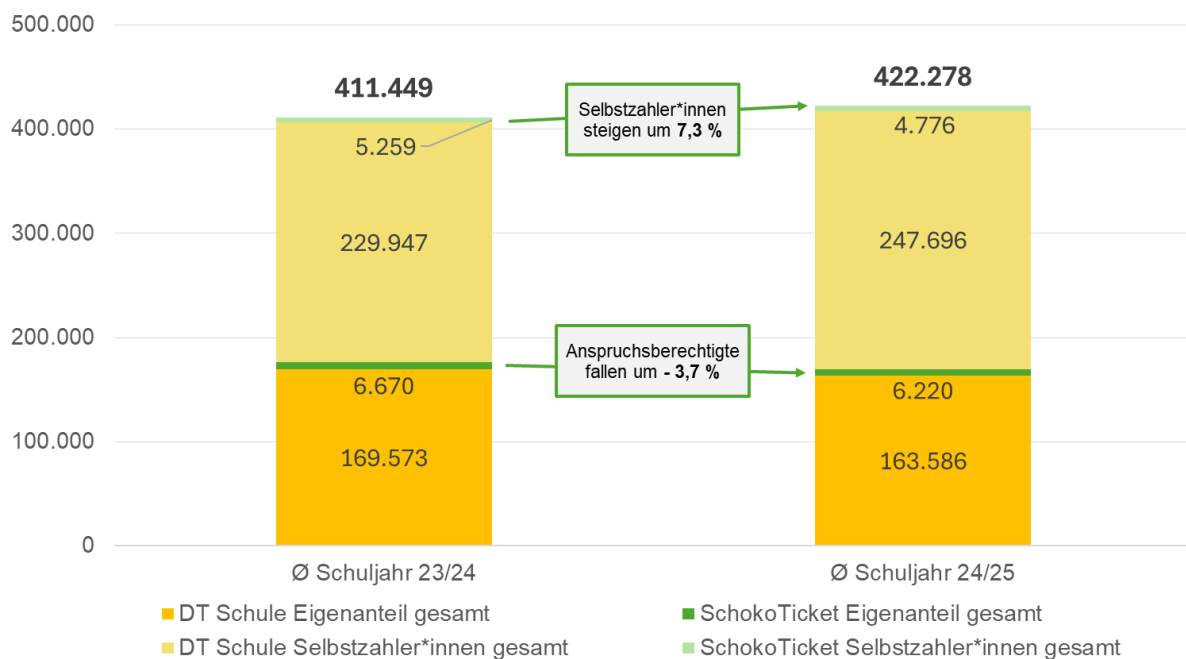
Das DT Schule-Modell ist ein zeitlich beschränktes Modell auf Basis des Erlasses in Ergänzung zum bestehenden Vertragskonstrukt des SchokoTickets und ist jeweils nur für die Dauer des Erlasses gesichert. Das Land NRW unterstützt das DT Schule-Modell mit finanziellen Mitteln. Ein vertragsloser Zustand ist zu vermeiden, da sonst ca. 235.000 selbstzahlende Schüler*innen von einer Preiserhöhung von mind. 53 % in Abhängigkeit von der Entwicklung des Preises des DeutschlandTickets betroffen wären.

Gleichzeitig würden die Einnahmen verbundweit um rd. 16 Mio. EUR sinken.

Absatzentwicklung Schülertickets im VRR Ø Schuljahr 22/23 zu 23/24



Absatzentwicklung Schülertickets im VRR Ø Schuljahr 23/24 zu 24/25



Vollintegration VGN

Zum 01.01.2012 wurde der damalige VGN-Raum in den VRR-Raum und den VRR-Tarif integriert. Ausnahmen bildeten u.a. die Ausbildungstarife, die zu fortgeschriebenen Alt-VGN-Preisen tarifiert wurden, mit der Maßgabe, über die nächsten Jahre an den VRR-Tarif angeglichen zu werden. Mittlerweile ist die einzig noch verbliebene Tarifposition der „Schulträgerpreis alt-VGN“. Zum 01.01.2026 werden die Kreise Wesel und Kleve in den Zweckverband VRR integriert. Im Zuge dessen sollen auch die verbleibenden Tarifpositionen angeglichen werden (siehe u.a. Drucksache Nr. M/X/2024/0810, Nr. 1, Marketingplan 2025-2027). Zwischen dem Zweckverband NVN und dem Zweckverband VRR, sowie den Kreisen Wesel und Kleve und der VRR AöR wurden entsprechende Verträge geschlossen. Es soll die Gleichbehandlung aller Räume gewährleistet werden und die höhere finanzielle Belastung der Schulträger ausschließlich aufgrund der Zugehörigkeit zum ländlichen Raum im NVN beendet werden.

Die Tarifposition „Schulträger Alt-VGN“ wird hierzu mit dem Stichtag 31.12.2025 für alle Schulträger in den Kreisen Kleve und Wesel stufenweise auf das Preisniveau der Tarifpositionen „Schulträger VRR“ angepasst, sodass diese Schulträger in der Summe um maximal 3 Mio. Euro jährlich entlastet werden. Entsprechende Ausgleichszahlungen für die betroffenen Verkehrsunternehmen NIAG, LOOK und BVR erfolgt durch die VRR AöR so lange, bis der Preis „Schulträger-VRR“ dem Niveau des Preises „Schulträger Alt-VGN“ mit Tarifstand 31.12.2025 entspricht, längstens jedoch bis zum 01.01.2029.

Nächste Schritte

Der Rheinlandtarif und auch der Westfalentarif werden umfangreiche Reformen erfahren, die grundlegende Auswirkungen auf die Schülermarktfinanzierung haben. Die künftigen Strukturen müssen weitestgehend bekannt sein, um das auf NRW-Ebene erarbeitete Schülerticketmodell finalisieren zu können. Auch spielt hierfür der zukünftige Preis des DeutschlandTickets ab dem Jahr 2026 eine entscheidende Rolle, sowie auch die Bereitschaft des Landes NRW zu Ausgleichszahlungen. Wenn die Rahmenbedingungen es ermöglichen, soll das DT Schule als dauerhaftes Modell im Schülermarktsegment etabliert werden. Die Alternative muss mindestens eine NRW-weite Betrachtung umfassen.

Die aktuell noch ungewissen Rahmenbedingungen und die Notwendigkeit, ein Vertragsprodukt im Schülermarktsegment anzubieten, veranlassen VRR AöR und Verkehrsunternehmen, weiterhin an der Vereinfachung der Verträge und der Verschlinkung der vertrieblichen Prozesse für die Schulträger zu arbeiten.

5. Status Verbundprojekt bargeldloses Bezahlen und papierloses Ticketing

Status bargeldloses Bezahlen

Gemäß dem Verbundprojekt bargeldloses Bezahlen im VRR sollen bis zum Jahr 2027 in allen Fahrzeugen, sowohl beim Fahrpersonal als auch an Automaten in den Fahrzeugen, ausschließlich bargeldlos Tickets gekauft werden können. Bis dahin stellen die Verkehrsunternehmen ihre Infrastruktur stufenweise um, damit das bargeldlose Bezahlen in den Fahrzeugen ermöglicht wird. So soll in der Zeit bis zum „*ausschließlich* bargeldlosen Bezahlen“ übergangsweise ein Parallelverkauf mit Bargeld und bargeldlosen Zahlungsmöglichkeiten in den Fahrzeugen angeboten werden. Die Übergangsphase soll kommunikativ begleitet werden.

Seit dem 01.09.2024 wird nur noch ein reduziertes Sortiment (EinzelTicket und FahrradTicket) in den Fahrzeugen ohne optionale Sortimentsbestandteile angeboten, um den Vertrieb weiter in die digitalen Kanäle zu lenken und das Fahrpersonal zu entlasten. Weitere Ticketarten sind weiterhin in den Vorverkaufsstellen mit Bargeld (Kiosks, Kundencentren etc.) erhältlich. Die Beförderungsbedingungen NRW und die VRR-Vertriebsrichtlinie wurden in Bezug auf die Umsetzung des bargeldlosen Bezahls in den Fahrzeugen bereits angepasst.

Die Verkehrsunternehmen haben die Möglichkeit, den Umbau der entsprechenden Infrastruktur mit 40 % fördern zu lassen, unter der Prämisse, dass die technischen Infrastrukturen, inkl. der Prüfbarkeit sowohl beim bargeldlosen Bezahlen als auch dem papierlosen Ticketing kompatibel sind.

Status Projekt Calo und Umsetzungsstand

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat am 06.02.2025 die Einführung eines papierlosen Verkaufs von Fahrtberechtigungen im EMV-Standard (**E**uropay International, **M**asterCard und **V**ISA) beschlossen, was ab Frühjahr 2026 starten soll (Drucksache Nr. M/X/2025/0833). Ziel des Projekts ist die sukzessive Umstellung auf ein papierloses Ticketing in den Fahrzeugen.

Im Rahmen des Projekts gelten für die teilnehmenden Verkehrsunternehmen verbindliche Anforderungen: Erstens müssen die technischen Voraussetzungen geschaffen werden, um die Prüfbarkeit der Fahrtberechtigungen im gesamten Verbundgebiet sicherzustellen. Zweitens sind die beteiligten Verkehrsunternehmen verpflichtet, Software Development Kits (SDK) sowie die zugehörigen Apps für alle gängigen Betriebssysteme – insbesondere für die eingesetzten Kontrollgeräte – allen Verkehrsunternehmen im VRR-Verbundgebiet bereitzustellen.

Drittens ist bei Neuausschreibungen sicherzustellen, dass bestehende Lösungen vollständig interoperabel sind und alle Funktionen nahtlos im VRR zusammenarbeiten.

Neben der Rheinbahn AG und der SWK Mobil GmbH sind gemäß der aktuellen Beschlussfassung und unter Zustimmung des KVIV Arbeitskreises Marketing, Tarif, Vertrieb folgende Verkehrsunternehmen der Umsetzung des papierlosen Ticketverkaufs auf den Fahrzeugen beigetreten:

- Ruhrbahn Essen
- Ruhrbahn Mülheim
- NEW mobil und aktiv Mönchengladbach
- NEW mobil und aktiv Viersen
- Duisburger Verkehrsgesellschaft

Die projektverantwortlichen Verkehrsunternehmen Rheinbahn AG und SWK Mobil GmbH treiben die Entwicklung im engen Austausch mit der VRR AöR und den neu beigetretenen Verkehrsunternehmen voran. Die technische Umsetzung sowie die Sicherstellung der Interoperabilität stehen weiterhin im Fokus. Die gesetzten Meilensteine wurden bislang eingehalten, sodass eine fristgerechte Einführung im Jahr 2026 realistisch erscheint. Im Jahr 2027 werden einige Verkehrsunternehmen den Papierverkauf und damit den Parallelvertrieb einstellen und ausschließlich papierlosen Ticketvertrieb anbieten. Einige Unternehmen werden weiterhin zusätzlich oder ausschließlich den Papierverkauf anbieten.

Um die rechtliche Rahmenbedingung für die aktuelle Bargeldlosstrategie sicherzustellen bzw. die Voraussetzungen für eine Ausweitung der Bargeldlosstrategie zu schaffen, betrachten einige Verkehrsunternehmen die Möglichkeit für alternative Bezahlmethoden, wie z.B. Prepaid-Karten, die mit Bargeld aufgeladen werden können. Derzeit befindet sich die VRR AöR zusammen mit allen Verkehrsunternehmen in einer intensiven Prüfungsphase. Hierbei soll eine einheitliche Vorgehensweise mit möglichst breiter Akzeptanz und Praxistauglichkeit im Verbundraum sichergestellt werden.

6. Jahresbericht Einnahmensicherung

Wie in den vergangenen Jahren hat die VRR AöR einen Bericht über die Erschleichung von Beförderungsleistungen und Maßnahmen zu deren Prävention erstellt, den Jahresbericht zur Einnahmensicherung 2024. Dieser Bericht ist den Unterlagen als **Anlage** beigefügt.

7. Tarifkooperation

Fahren & Fliegen

Im Jahr 2008 schloss der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) einen Rahmenvertrag mit der Siemens AG, die den Mitarbeitenden von Siemens die Nutzung des ÖPNV in Verbindung mit einer Flugreise ermöglicht. Neben der VRR AöR sind zwölf weitere Verkehrsverbünde Vertragsparteien. Im Jahr 2020 wurde der Vertrag erweitert, um den Prozess von Papiertickets auf digitale Ausweise innerhalb des Siemens Travel Planners zu ermöglichen. Für die Deckung der jährlich anfallenden Betriebskosten, wird ein Schlüssel basierend auf den Starts und Landungen des Vorjahres, genutzt. Für den VRR fielen zuletzt jährliche Kosten von ca. 350,00 Euro an. Dagegen standen in den vergangenen drei Jahren Einnahmen von ca. 1.200,00 Euro.

Da die anderen Verkehrsverbünde ähnliche Einnahmen und Kosten feststellten, suchte der VDV im vergangenen Jahr mehrfach das Gespräch mit Siemens. Gemäß Siemens stagniert die Nachfrage weiterhin bei ca. 30 – 40 % gegenüber dem Niveau vom Jahr 2018 und ein Anstieg ist nicht in Sicht. Die Gründe liegen neben dem DeutschlandTicket in den corona-bedingten Auswirkungen auf Flugreisen und strukturellen Veränderungen bei Siemens.

Aufgrund des geringen Umsatzniveaus, gleichzeitig hohen Vertriebskosten der Kooperation und einer fehlenden Perspektive in der Umsatzentwicklung, wurde vom VDV gegenüber Siemens signalisiert, dass bei einem Fortbestand des DeutschlandTickets über das Jahr 2025 hinaus ein Auslaufen der Ticketkooperation die naheliegende Option ist.

IC/EC-Aufpreise

Das IC/EC-Aufpreisangebot ermöglicht Inhaber*innen einer gültigen Verbundzeitkarte (Ticket2000) die Nutzung von InterCity- und EuroCity-Zügen im Verbundraum des VRR gegen Zahlung eines zusätzlichen IC/EC-Aufpreises. Das Angebot gilt auch im erweiterten Geltungsbereich in Kombination mit ZusatzTickets. Aufpreise – auch im Abonnement – sind ausschließlich über DB-Vertriebsstellen (auch Reisebüros mit DB-Lizenz) erhältlich. Im VRR kann der IC/EC-Aufpreis auch mit dem DeutschlandTicket kombiniert werden.

Für die 1. Klasse ist eine entsprechende Verbund-Zeitkarte der 1.Klasse erforderlich.

Die Verkaufszahlen des IC/EC-Aufpreises sind seit 2019 deutlich rückläufig. Während im Jahr 2019 noch 5.903 Aufpreise verkauft wurden (Ø 492/Monat), waren es im Jahr 2024 nur noch 199 Stück (Ø <17/Monat), was einem Rückgang von rund 97 % entspricht.

Als Gründe werden u.a. die Einführung des DeutschlandTickets, der Ausbau der ICE-Verbindungen, der Ausbau des Nahverkehrs sowie der Wegfall gemeinsamer Relationen mit dem VRS, genannt.

Die DB Fernverkehr sieht aufgrund der geringen Nachfrage keine Grundlage für eine Fortführung des Angebots. Sowohl der SPNV-Aufgabenträger, als auch die VRR AöR teilen diese fachliche Einschätzung. Die DB Fernverkehr schlägt daher vor, den Vertrag mit dem VRR über einen Aufhebungsvertrag zum 31.12.2025 zu beenden. Ein Vertragsentwurf wurde vorgelegt. Laut Aussage des DB Fernverkehrs wird diese Lösung derzeit bundesweit umgesetzt.

RuhrTopCard

Die RuhrTourismus GmbH (RTG) vertreibt die RUHR.TOPCARD (RTC), welche den Nutzer*innen ein ganzes Kalenderjahr ermöglicht, ausgewählte Freizeitangebote im Ruhrgebiet, Sauerland und am Niederrhein kostenfrei oder zum halben Preis zu besuchen. Die ÖPNV-Nutzung ist aktuell nicht in der RTC integriert. Die RTG sowie die VRR AöR sind daran interessiert, das RTC-Angebot um die Möglichkeit der Nutzung des ÖPNV zu erweitern.

Als erster Test wurde eine Gutscheinkarte mit eezy.nrw im VRR in den Herbstferien 2024 durchgeführt. In Kooperation mit der STOAG wurden individuelle, nichtpersonengebundene Gutscheincodes erstellt, die anschließend über den Newsletter der RTG an die RTC-Kund*innen geschickt wurden. Die Kund*innen konnten die Gutscheincodes i.H.v. 5,00 Euro im Rahmen eines Ticketkaufs von eezy.nrw im App-Shop der STOAG einlösen. Ein Einlösen der Gutscheine war nur während des Aktionszeitraums in den NRW-Herbstferien (12.10.2024 bis 27.10.2024) möglich. Eventuelles Restguthaben ist nach der Aktion verfallen. Durch die RTG wurde nach der Aktion über den Newsletter der RTC-Kund*innen ein Link zur Teilnahme an einer Marktforschung verschickt.

Die Marktforschungsergebnisse lassen erschließen, dass kundenseitig ein Interesse an einem ÖPNV-Ticket in Verbindung mit der RTC besteht. Die RTG und VRR AöR befinden sich aktuell in Gesprächen und erarbeiten ein Konzept, in welchem ein digitales ÖPNV-Ticket auf Basis von eezy.nrw im VRR mit der RTC kombiniert werden könnte.

Verknüpfung KombiTickets mit eezy.nrw

In den vergangenen Monaten gab es z.T. Anfragen von Veranstaltern, ein KombiTicket auch über eezy.nrw abzubilden. Der Test zur RTC (s. oben), lieferte auch erste Ergebnisse für

eine mögliche KombiTicket-Abbildung, welche in den kommenden Monaten technisch – besonders in Bezug zur Kundenschnittstelle – und kalkulatorisch analysiert wird. Die VRR AöR wird im Herbstsitzungsblock im Zusammenhang mit dem KombiTicket-Jahresbericht über ein potenzielles weiteres Vorgehen ausführen.

8. Kinderaltersgrenze

Ausgangslage

Im VRR-Verbundraum werden im analogen Tarif derzeit zwei Ticketprodukte ebenfalls als Kindervariante angeboten: Das EinzelTicket und das 4er-Ticket. Beide Produkte gewähren einen Rabatt von 44 % ggü. der Erwachsenenvariante. Zudem gilt bei der Kindermitnahme in eezy.nrw im VRR eine Rabattierung von 50 % und auf NRW-Ebene wird derzeit über eine Preisdeckelung in Höhe eines EinzelTickets für Kinder beraten (siehe Teil A Ziffer 2 „eezy-Deckel“ zu dieser Drucksache).

Die Kinderaltersgrenze bezieht sich dabei jeweils auf das Alter von 6 bis einschließlich 14 Jahren. Fast alle Verbünde und Tarifräume in Deutschland folgen dieser Regelung. Vereinzelt gelten jedoch folgende Regelungen für die Kinderaltersgrenze, u.a.:

- Verkehrsverbund Oberelbe: Von der Einschulung bis zum 15. Geburtstag.
- Nordhessischer Verkehrsverbund: Von 7 bis 17 Jahren.
- Verkehrsverbund Mittelthüringen: Ab Einschulung (spätestens ab 8 Jahre) bis einschließlich 14 Jahre.

Die hauptsächlich genutzte Regelung von „6 bis einschließlich 14 Jahren“ entspricht heutzutage nicht den Lebensrealitäten. Die VRR AöR setzt sich dafür ein, mit den anderen Verbänden in Deutschland eine andere Altersgrenze festzulegen. Bei den Überlegungen soll auch die Abdeckung des DeutschlandTicket Schule und des SchokoTickets berücksichtigt werden: Bei Betrachtung der Sekundarstufe I und der Sekundarstufe II haben über 70 % aller Schüler*innen im Verbundraum einen Fahrausweis (DeutschlandTicket Schule oder SchokoTicket).

Die VRR AöR wird über die weiteren Entwicklungen berichten.

9. On-Demand-Tarif NRW

Sachstand

Der On-Demand-Tarif stellt seit einigen Jahren eine Ergänzung zum VRR-Tarif dar. Derzeit existieren 13 On-Demand-Angebote im Verbundraum des VRR:

- myBUS in Duisburg (Duisburger Verkehrsgesellschaft)
- KleveMobil in Kleve (LOOK-Busreisen)
- Op Jück in Mönchengladbach (NEW Mönchengladbach)
- Bussi in Essen (Ruhrbahn)
- Revierflitzer in Oberhausen (STOAG)
- STADTBUSsi in Dormagen (Stadtwerke Dormagen)
- mein SWCar in Krefeld (SWK MOBIL)
- NEMO Shuttle in Neuss (Stadtwerke Neuss)
- VER FluxFux in Ennepetal und Breckerfeld (Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr)
- Hol mich! App in Wuppertal (WSW mobil)
- ODI von wir4mobil in Kamp-Lintfort, Moers, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg (Stadt Neukirchen Vluyn)
- Krafraum-Shuttle in Bergheim (Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft, Verkehr durch Busverkehr Rheinland).

Da die On-Demand-Tarife in Nordrhein-Westfalen bisher nur separat in den verschiedenen Tarifräumen existiert haben, wurde seit Mitte des Jahres 2024 unter der Leitung des Kompetenzzentrums Marketing NRW (KCM) in einer Facharbeitsgruppe On-Demand NRW (bestehend aus Vertretern aller Verkehrsverbände 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 eazy.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 eazy.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. Parallel arbeitet das Kompetenzzentrum Digitalisierung NRW (KCD) derzeit am Aufbau einer landesweiten, mandantenfähigen On-Demand-Plattform, die den konzipierten NRW-On-Demand-Tarif abbilden soll. Für den NRW-On-Demand-Tarif wird eine Beschlussfassung der VRR-Gremien im September 2025 angestrebt.

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 Höhe des On-Demand-Grundpreises und des On-Demand-Arbeitspreises richtet sich nach dem Funktionstyp des On-Demand-Angebots: Verkehre können den Funktionstypen „Grundmobilität“, „Lückenschlussmobilität“ 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 Funktionstypen ist noch nicht final.

Bei geringer Ausprägung in allen Bereichen spricht man von Grundmobilität. Bei mittlerer Qualität in allen drei Kategorien wird der Verkehr der Lückenschlussmobilität 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. 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.

Im Funktionstyp Grundmobilität 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. Eine analoge Bepreisung erfolgt für die weiteren On-Demand-Angebote in den anderen Verbundräumen NRWs. In den Funktionstypen Lückenschlussmobilität und Ergänzungsmobilität wurden für alle Verbundräume einheitliche Preise festgelegt. Wie bereits beschrieben, besteht in diesen beiden Funktionstypen die Möglichkeit, preisliche Abschläge oder Zuschläge in Höhe von 10 bzw. 20 % vorzunehmen. Abbildung 1 zeigt die verschiedenen Preisniveaus der Verbünde, wobei festzuhalten ist, dass diese Zahlen einen vorläufigen Stand darstellen.

		Grund- mobilität	Lückenschlussmobilität					Ergänzungsmobilität				
		Preis	- 20 %	- 10 %	Richt- preis	+ 10 %	+ 20 %	- 20 %	- 10 %	Richt- preis	+ 10 %	+ 20 %
NRW	Grundpreis	1,84 €	3,54 €	3,98 €	4,42 €	4,87 €	5,31 €	5,31 €	5,97 €	6,63 €	7,30 €	7,96 €
AVV	Grundpreis	1,49 €	3,12 €	3,51 €	3,90 €	4,29 €	4,68 €	4,68 €	5,27 €	5,85 €	6,44 €	7,02 €
	Luftlinie	0,29 €	0,53 €	0,60 €	0,66 €	0,73 €	0,80 €	0,80 €	0,90 €	0,99 €	1,09 €	1,19 €
VRR	Grundpreis	1,73 €	3,12 €	3,51 €	3,90 €	4,29 €	4,68 €	4,68 €	5,27 €	5,85 €	6,44 €	7,02 €
	Luftlinie	0,29 €	0,53 €	0,60 €	0,66 €	0,73 €	0,80 €	0,80 €	0,90 €	0,99 €	1,09 €	1,19 €
VRS	Grundpreis	1,77 €	3,12 €	3,51 €	3,90 €	4,29 €	4,68 €	4,68 €	5,27 €	5,85 €	6,44 €	7,02 €
	Luftlinie	0,23 €	0,53 €	0,60 €	0,66 €	0,73 €	0,80 €	0,80 €	0,90 €	0,99 €	1,09 €	1,19 €
WTG	Grundpreis	1,50 €	3,12 €	3,51 €	3,90 €	4,29 €	4,68 €	4,68 €	5,27 €	5,85 €	6,44 €	7,02 €
	Luftlinie	0,29 €	0,53 €	0,60 €	0,66 €	0,73 €	0,80 €	0,80 €	0,90 €	0,99 €	1,09 €	1,19 €

Abbildung 1: Beispielhafte Preisübersicht NRW-On-Demand-Tarif

Da die Grund- und Arbeitspreise für die Funktionstypen Lückenschlussmobilität und Ergänzungsmobilität aus den eezy.nrw-Preisen in den verschiedenen Verbundräumen abgeleitet werden, sind dem KCM frühzeitig Preisänderungen bei jenen eezy.nrw-Preisen zu kommunizieren, sodass dort eine neue, für NRW einheitliche Gesamtübersicht erarbeitet werden kann. Aktuell ist vorgesehen, dass dem KCM diese Preisanpassungen im Frühherbst mitgeteilt werden sollen. Im Falle der VRR AöR bedeutet dies, dass die eezy.nrw-Preise nach dem Herbst-Sitzungsblock weitergeleitet werden müssen. Die nachgelagerte Anpassung der Preisübersicht für den NRW-On-Demand-Tarif soll dann wenige Tage später durch das KCM fertiggestellt 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 hinzugebucht 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. Die Höhe dieser Gebühr ist aktuell noch nicht festgelegt.

Weiterhin sind Regelungen für Inhaber*innen von Fahrkarten aus dem konventionellen Bartarif sowie von Zeitkarten und für Menschen mit schweren Behinderungen und entsprechender Fahrtberechtigung vorgesehen.

So erhält ein Fahrgast in der Grundmobilität einen Rabatt in Höhe von 100 % je Fahrt und in der Lückenschlussmobilität 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 Lückenschlussmobilität 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 Lückenschlussmobilität 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 Fahrabschnitten, soll stufenlos innerhalb einer App durchgeführt werden, wobei nur ein Check-In-Vorgang vorzunehmen und nur ein Grundpreis für den gesamten Vorgang zu entrichten ist. Anders als in eezy.nrw wird im NRW-On-Demand-Tarif für jede einzelne Fahrt innerhalb eines Check-In-Vorgangs eine eigene Luftlinie zur Preisberechnung gebildet. Abbildung 2 zeigt, wie sich der Prozess der Preisermittlung vom Vorgehen in eezy.nrw unterscheidet.

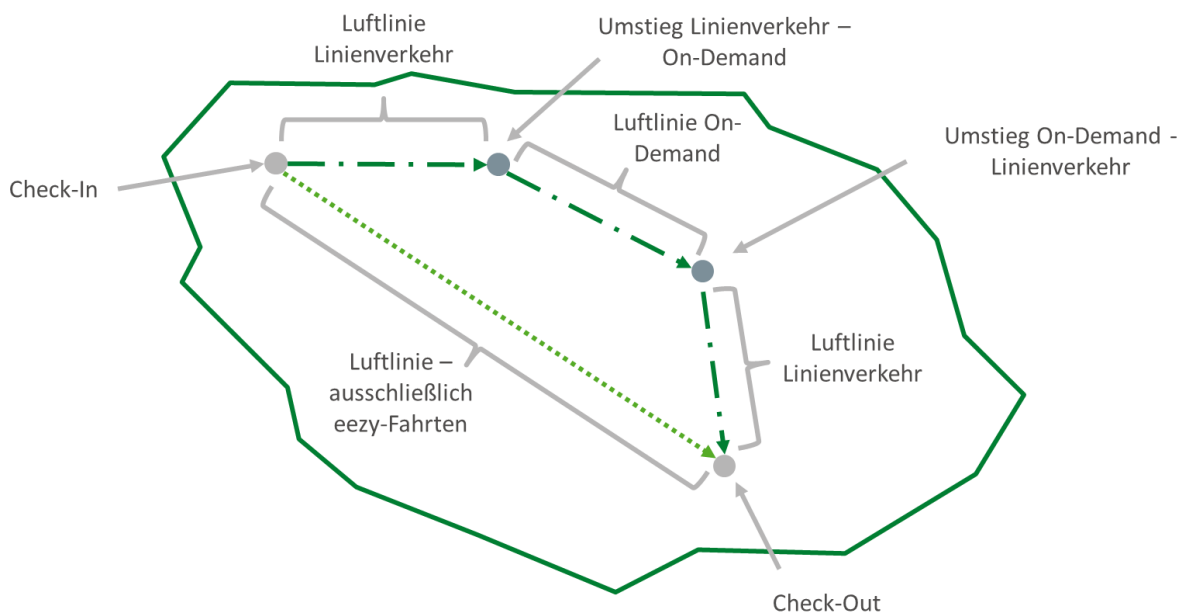


Abbildung 2: Preisberechnung NRW-On-Demand-Tarif

Statt wie in eezy.nrw wird im NRW-On-Demand-Tarif keine durchgängige Luftlinie zwischen Check-In- und Check-Out-Haltestelle gebildet, sondern mit jeder Umstiegshaltestelle eine neue Luftlinie begonnen. Die Distanz dieser Luftlinienabschnitte wird dann mit den Arbeitspreisen des jeweils gültigen Tarifs multipliziert.

Gleichzeitig wird für den gesamten Check-In-Vorgang nur ein Grundpreis berechnet. Hierbei wird je Luftlinienabschnitt der hypothetische Grundpreis herangezogen: Der höchste dieser Grundpreise wird als Grundpreis für den gesamten Check-In-Vorgang festgelegt.

Aufgrund seines verbundraumübergreifenden Charakters soll der NRW-On-Demand-Tarif auch Fahrten über die Verbundraumgrenzen hinweg abbilden (Abbildung 3).

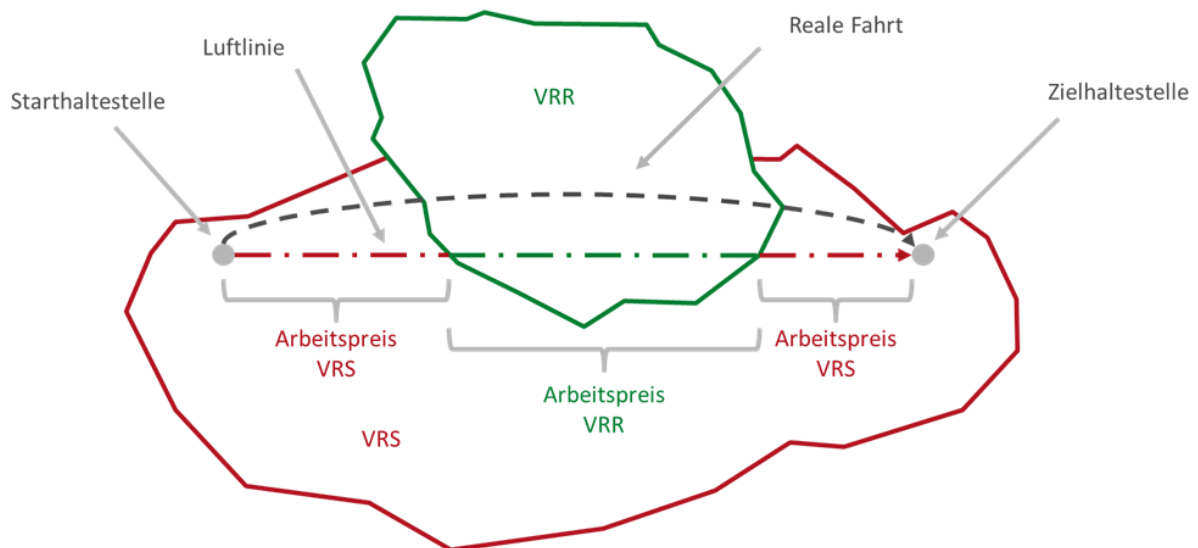


Abbildung 3: Verbundraumübergreifende Fahrt NRW-On-Demand-Tarif

Die Ermittlung des Preises für die Fahrt, bzw. den Fahrtabschnitt erfolgt dabei analog zu eezy.nrw: Für die Bereiche der ermittelten Luftlinie, die innerhalb des jeweiligen Verbundraumes liegen, wird der Arbeitspreis dieses Verbundraumes veranschlagt. Als Grundpreis wird ein für verbundraumübergreifende Fahrten einheitlicher Grundpreis berechnet, wie in Abbildung 1 dargestellt.