

öffentlich

<b>Vorlage</b>			
<b>Betreff</b>			
<b>Tarifangelegenheiten</b>			
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>Datum</b>	<b>Lfd. Nr. BPL</b>
<b>AöR</b>	<b>M/X/2025/0968</b>	<b>29.08.2025</b>	<b>14</b>

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	15.09.2025	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	15.09.2025	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	25.09.2025	<input type="checkbox"/>

**Kurzzusammenfassung:**

**A) Beschlüsse**

**1. Preisanpassung VRR-Tarif 2026**

Preisanpassung für den VRR-Tarif zum 01.01.2026.

**2. VRR-Tarifreform Stufe 2**

Anpassung der VRR-Tarifstruktur im Jahr 2026.

**3. Bargeldloses Bezahlen im VRR**

Umsetzung der Bargeldlosstrategie im VRR, inkl. Beschluss zum Umgang mit stationären Ticketautomaten.

**4. Preisanpassung und Entwicklung NRW-Tarif 2026**

Preisanpassung für den NRW-Tarif sowie neue Tarifprodukte zum 01.01.2026.

**5. On Demand-Tarif in NRW 2026**

Neuer On-Demand-Tarif für den VRR und NRW ab dem 01.01.2026.

## **B) Sachstände**

### **1. Einnahmen und Fahrten Januar - Juni 2025**

Auswertungen zu den Einnahmen und Fahrten im VRR, inkl. der DeutschlandTicket-Produkte und eezy.nrw im VRR.

### **2. Jahresbericht KombiTicket**

Jährlicher Bericht zu den KombiTicket-Angeboten, inkl. einer möglichen Weiterentwicklungspespektive.

## **Beschlussvorschlag:**

### **A) Beschlüsse VRR AÖR**

#### **1. Preisanpassung VRR-Tarif 2026**

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AÖR und der Unternehmensbeirat der VRR AÖR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AÖR, der im Ausschuss für Tarif und Marketing als Tischvorlage vorgelegten Preisübersicht mit Wirkung zum 01.01.2026 zustimmen.

#### **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. Tarifreform Stufe 2

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR und der Unternehmensbeirat der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR folgende Anpassungen des VRR-Tarifs zu beschließen:

A) Die VRR-Tarifstruktur wird zu einem noch zu definierenden Zeitpunkt geändert. Die Änderungen umfassen:

- die Zusammenlegung der fünf geteilten Tarifgebiete der Städte Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen und Wuppertal zu jeweils einem Tarifgebiet
- Neugestaltung der Tarifgebiete gemäß **Anlage 1**
- die Abschaffung des 2-Waben-Tarifs sowie der Wabenstruktur

Der konkrete Zeitpunkt wird nach Möglichkeit mit dem Umsetzungszeitraum von Tarifreformen der anderen Tarifräume in NRW synchronisiert. Hierzu wird eine separate Beschlussvorlage in den Sitzungsblock Dezember 2025 eingebracht.

B) Das Ticket2000 in der Variante 30-Tage-Ticket sowie in der Variante 30-Tage-Ticket 9-Uhr werden zum 01.01.2026 abgeschafft.

### **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

### 3. Bargeldloses Bezahlen im VRR

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR und der Unternehmensbeirat der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR im Rahmen einer gesamthaften Betrachtung, die stationären Automaten in der Bargeldlosstrategie einzubinden und die Vertriebsrichtlinie des VRR dahingehen anzupassen, so dass Bargeld oder mindestens eine bargeldlose Zahlungsmethode verpflichtend an den stationären Ticketautomaten zu akzeptieren ist.

#### 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

### 4. Preisanpassung und Entwicklung NRW-Tarif 2026

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR und der Unternehmensbeirat der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR den folgenden Punkten zuzustimmen:

- Einführung neuer Pauschalpreistickets im NRW-Tarif zum 01.01.2026
  - EinzelTicket NRW Erw.
  - EinzelTicket NRW Kind
  - NRWupgrade 1. KlasseFahrt
- Fortschreibung des NRW-Tarifs zum 01.01.2026 gemäß der vorliegenden Preistabelle (**Anlage 2**) mit einer gewichteten Preismaßnahme in Höhe von 4,65 %.

### **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

## **5. On-Demand-Tarif in NRW 2026**

Der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR und der Unternehmensbeirat der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR, die Einführung des NRW-On-Demand-Tarifs im VRR zum 01.01.2026 mit folgenden tariflichen Eigenschaften zu beschließen:

Der Fahrtpreis im NRW-On-Demand-Tarif bei der alleinigen Nutzung eines On-Demand-Angebots errechnet sich analog der Bepreisungslogik zu eezy.nrw. Davon abweichende Regelungen werden wie folgt beschlossen:

- Der Fahrtpreis im NRW-On-Demand-Tarif bei der Nutzung mehrerer Verkehrsmodi (z.B. Bus und On-Demand) wird anhand einer gebrochenen Luftlinie berechnet. D.h. Fahrtabschnitte vor und/oder nach der On-Demand-Fahrt werden mit einer separaten Luftlinie bewertet. Die Berechnungslogik der Luftlinienabschnitte erfolgt analog zu eezy.nrw.
- Für jede Fahrt wird ein On-Demand-Grundpreis berechnet. Werden innerhalb eines Check-In-Vorgangs mehrere Verkehrsmodi genutzt, die unterschiedliche Grundpreise haben, wird der jeweils höchste Grundpreis aller durchgeführten Teilabschnitte für die gesamte Fahrt berechnet.
- Die Funktionstypen für einen On-Demand-Verkehr innerhalb eines Bediengebietes

können zu verschiedenen Zeiten unterschiedlich festgelegt werden.

- Die Höhe der VRR- und NRW-On-Demand-Grundpreise sowie des VRR-On-Demand-Arbeitspreises erfolgt gemäß **Anlage 3**. Die Abstufung wird durch den Anbieter des On-Demand-Verkehrs festgelegt.
  
- Es wird ein fakultativer Gruppenrabatt angeboten:
  - Für maximal 10 Personen, wobei die maximale Anzahl zusammenfahrender Personen durch den eingesetzten Fahrzeugtyp jeweils begrenzt wird.
  - Die erste mitfahrende Person erhält einen Rabatt von 25 % auf den Gesamtpreis des Fahrtabschnitts bzw. der Fahrt im On-Demand-Verkehr.  
Für jede weitere mitfahrende Person wird ein Rabatt von 50 % auf den Gesamtpreis der On-Demand-Fahrt gewährt.
  - Kinder zwischen 6 und einschließlich 14 Jahren sind vom Gruppenrabatt ausgenommen bzw. zählen nicht zur Gruppe.
  - Sollten mitfahrende Personen in Besitz eines gültigen Bartarif-Fahrausweises oder einer Zeitkarte sein und somit in einem Funktionstyp rabattberechtigt sein, so werden diese Rabattierungen nicht in Kombination mit dem Gruppenrabatt angewendet. Stattdessen wird der für die Fahrgäste höchste Rabatt herangezogen.
  
- Anwendung einer No-Show-Gebühr und Stornierungen:
  - Beträgt die Dauer zwischen Buchungszeitpunkt und angegebener Abfahrtszeit eines On-Demand-Verkehrs mehr als 30 Minuten, so ist eine kostenfreie Stornierung bis 30 Minuten vor der geplanten Abfahrtszeit möglich.
  - Beträgt die Dauer zwischen Buchungszeitpunkt und angegebener Abfahrtszeit eines On-Demand-Verkehrs 30 Minuten oder weniger, so ist eine kostenfreie Stornierung nur innerhalb der ersten Minute nach der Buchung möglich.
  - Findet die Stornierung zu einem späteren Zeitpunkt statt oder wird die Fahrt nicht angetreten, so ist der volle Preis zu zahlen.
  
- Anerkennung von Tickets aus dem Bartarif:
  - In der Grundmobilität erfolgt ein 100%iger Rabatt durch die Anerkennung von Tickets aus dem Bartarif.
  - In der Lückenschlussmobilität erfolgt ein 30%iger Rabatt durch die Anerkennung von Tickets aus dem Bartarif.
  - In der Ergänzungsmobilität werden Bartarif-Fahrausweise nicht anerkannt.

- Anerkennung von Zeitkarten:
  - In der Grundmobilität erfolgt ein 100%iger Rabatt durch die Anerkennung von Zeitkarten. Dasselbe gilt auch für im Rahmen von Zusatznutzen mitgenommener Personen.
  - In der Lückenschlussmobilität erfolgt ein 50%iger Rabatt durch die Anerkennung von Zeitkarten. Dasselbe gilt auch für im Rahmen von Zusatznutzen mitgenommener Personen.
  - In der Ergänzungsmobilität erfolgt ein 25%iger Rabatt durch die Anerkennung von Zeitkarten. Dasselbe gilt auch für im Rahmen von Zusatznutzen mitgenommener Personen.
  
- Die Beförderung schwerbehinderter Fahrgäste und deren Begleitpersonen sowie von Führhunden, Krankenfahrstühlen, orthopädischen Hilfsmitteln und Handgepäck erfolgt gemäß §§ 228 ff. SGB IX (Sozialgesetzbuch, Neuntes Buch). Auf Verlangen des Personals muss die entsprechende Berechtigung (Schwerbehindertenausweis mit entsprechender Wertmarke) vorgezeigt werden.
  - In der Grund- und Lückenschlussmobilität erfolgt diese Beförderung unentgeltlich.
  - In der Ergänzungsmobilität erfolgt diese Beförderung mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.

Vorbehaltlich der Zustimmung der jeweils zuständigen Bezirksregierung, erfolgt eine Übergangsphase, in der im Verbundraum des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr sowohl der NRW-On-Demand-Tarif als auch der bisherige VRR-On-Demand-Tarif angewendet wird. In dieser Zeit haben Verkehrsunternehmen die Möglichkeit, technisch in den neuen Tarif sowie ggf. auf die neue NRW On-Demand-Ridepooling-Plattform zu migrieren. Zu der Umsetzung der On-Demand-Ridepooling-Plattform siehe Sachstandsbericht (Drucksache Nr. M/X/2025/0968).

**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 Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR, der Unternehmensbeirat 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. Preisanpassung VRR-Tarif**

#### **Ausgangslage**

Mit der Einführung der DeutschlandTicket-Varianten ab Mai 2023 hat sich das VRR-Tarifsortiment wesentlich verändert.

Mit den steigenden Absatzzahlen der DeutschlandTickets sind die Verkäufe der Tickets des VRR-Tarifs auch im zweiten Jahr weiter zurückgegangen. Im Barsortiment sind in den ersten

Monaten des Jahres 2025 die Einnahmen um ca. 40 % gegenüber dem Vergleichszeitraum 2023 vor der Einführung des DeutschlandTickets zurückgegangen. Hier sind Wechselwirkungen der regelmäßigen Fahrgäste mit Tickets des Barsortiments zum DeutschlandTicket erkennbar. Auch der Tarif eezy.nrw im VRR wird von immer mehr ehemaligen Barsortiments-Kund:innen genutzt. Hier sind die Einnahmen in den ersten Monaten 2025 gegenüber 2023 um rd. 200 % gestiegen. Mit der Umsetzung der ersten Stufe der Großen Tarifreform im VRR wurde ein Großteil des VRR-Ticketangebotes im März 2025 vom Markt genommen. Zudem wurden auch die Preisstufen im VRR verschlankt und ab März nur noch die Preisstufen A (Kommune) bis C (Verbund) angeboten.

Das Erhöhungsmaß der VRR-Tarifmaßnahme wirkt somit nur noch auf einen deutlich kleineren Teil der Tickets und Fahrgäste im Vergleich zu vorherigen Jahren.

Die konkrete Regelung des Schadensausgleiches zum DeutschlandTicket für das Jahr 2026 steht zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage noch nicht final fest. Jedoch liegt dem VRR ein Entwurf der „Musterrichtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem DeutschlandTicket im Jahr 2026“ vor. Hiernach kann erwartet werden, dass die Ticketpreise des VRR-Tarifs nicht mit einem einheitlichen Prozentsatz fortgeschrieben werden müssen. Stattdessen ist eine individuelle Bepreisung möglich.

Im Dezember-Sitzungsblock 2024 wurde mit Teil A des Marketingplans der Modus für eine Tariffortschreibung beschlossen. Dabei handelt es sich um den schon seit dem Jahr 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. Im Ergebnis liegt der Korridor der Preisgestaltung 2026 zwischen 4,0 % und 6,1 %.

Die VRR AöR wird mit der genannten Tischvorlage eine Kombination aus der linearen Preiserhöhung und einzelnen strategisch besonders fokussierten Tarifbestandteilen (z.B. eezy.nrw im VRR) vorlegen, die im arithmetischen Mittel ein durchschnittliches Erhöhungsmaß innerhalb des o.g. Korridors darstellt.

Der Großteil der VRR-Kund:innen nutzen das DeutschlandTicket oder eine Deutschland-Ticket-Variante. Auf diese Kund:innen wird die Preisanpassung des klassischen VRR-Tarifs keine Auswirkung haben. Die Fortschreibung des klassischen VRR-Tarifs ist dennoch auch weiterhin eine wichtige Komponente zur Finanzierung des ÖPNV im VRR.

## **2. Tarifreform Stufe 2**

### Rückblick

Zum 01.03.2025 wurden im Rahmen der ersten Stufe der Großen VRR-Tarifreform bereits ca. 500 Produkte abgeschafft. Gemäß ersten Auswertungen von März bis Juni 2025 sind die Vielfahrer:innen der wegfallenden Produkte und Preisstufen hauptsächlich in das DeutschlandTicket gewechselt, zu einem geringeren Teil ins Ticket2000. Im Bartarif gab es starke Wechsel hin zu eezy.nrw:

- eezy.nrw im VRR: Der Absatz stieg um 39 %, die Einnahmen stiegen bisher um 41 % ggü. dem Januar/Februar-Durchschnitt des Jahres 2025. Im Bereich der ehemaligen Kurzstrecke kann eine Steigerung um 30 % verzeichnet werden. Im Bereich der Preisstufe A (ehemals A1, A2 und A3) gab es bisher sogar Steigerungen um 61 %.
- Die Fahrtenverluste des 48hTickets wurden von den 24hTickets mehr als kompensiert: Eine Steigerung von ca. 260.000. auf ca. 351.000 verkaufte 24hTickets pro Monat, seit der Abschaffung des 48hTickets, ist zu verzeichnen.
- Die Absätze des 4erTickets sind bisher um 28 % aufgrund des Wegfalls des Rabattes gesunken.
- Die erwarteten Absatzsteigerungen beim EinzelTicket sind bisher sehr verhalten; es ist davon auszugehen, dass ein verstärkter Wechsel zu eezy.nrw statt dem analogen Segment stattgefunden hat.

Die VRR AöR nimmt derzeit detaillierte Auswertungen zur ersten Stufe der Tarifreform vor, die im Dezember-Sitzungsblock vorgestellt werden.

### A) Anpassung VRR-Tarifstruktur

Im Juni-Sitzungsblock wurden die strukturellen Maßnahmen der 2. Stufe der Tarifreform angekündigt (Drucksache Nr. M/X/2025/0910). Zu dem Zeitpunkt waren noch nicht alle Kalkulationen zu den Tarifgebieten und Gesprächen mit den Verkehrsunternehmen abgeschlossen.

Konkret wurden folgende Maßnahmen genauer betrachtet:

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

#### Zusammenführung der 5 geteilten Tarifgebiets-Städte zu jeweils einem Tarifgebiet

Bisher sind die fünf Städte Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen 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.

#### Neugestaltung der Tarifgebiete

Anhand des Kriteriums „Verkehrswege“ wurden mit den Verkehrsunternehmen verschiedene Optionen der Zusammenlegungen von Tarifgebieten erörtert. Dabei wurde berücksichtigt, dass eine Gerechtigkeit zwischen den urbanen und ländlichen Gegenden hergestellt wird und Kund:innen des Bartarifs, inkl. eezy.nrw, von den Änderungen profitieren.

Es wurden Kalkulationen zu den Mindererlösen, welche sich durch die Verschiebungen der Preisstufen (PST) ergeben würden, angefertigt und mit den jeweils betroffenen Verkehrsunternehmen besprochen. Zum Teil werden durch die Veränderungen heutige PST B-Relationen zu PST A-Relationen und heutige PST C-Relationen zu PST B-Relationen, wodurch Mindererlöse erzeugt werden. Gesamthaft betragen die Mindererlöse der Änderungen ca. 509.000,00 EUR.

Die Zusammenlegungen betreffen folgende Tarifgebiete:

- Emmerich / Rees
- Kleve / Bedburg-Hau
- Kalkar / Uedem
- Kranenburg / Goch\*
- Kevelaer / Weeze\*
- Xanten / Sonsbeck / Alpen
- Wesel / Hamminkeln
- Straelen / Rheurdt / Kerken / Wachtendonk\*\*

- Kamp-Lintfort / Neukirchen-Vluyn\*\*
- Oer-Erkenschwick / Datteln / Waltrop
- Herne / Castrop-Rauxel

\*das Tarifgebiet Goch / Weeze wird geteilt, damit die kleineren Tarifgebiete Kranenburg und Kvelaer größeren Tarifgebieten zugeordnet werden können. Diese Änderung erfolgt basierend auf mehreren Rücksprachen mit den betroffenen Verkehrsunternehmen, da die bisherigen Verkehrsströme dem vorliegenden Vorschlag entsprechen und nicht dem aktuellen Stand der Tarifgebietszuschnitte.

\*\*das Tarifgebiet Neukirchen-Vluyn (Kreis Wesel) / Rheurdt (Kreis Kleve) wird geteilt, um eine kreisscharfe Trennung der Tarifgebiete zu gewährleisten. Auch diese Änderung erfolgt nach Rücksprachen mit den betroffenen Verkehrsunternehmen.

Der Vorschlag für den zukünftigen VRR-Tarifgebietsplan findet sich als **Anlage 1**.

#### Abschaffung des 2-Waben-Tarifs sowie der Wabenstruktur

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 die Beschlussfassung durch die VRR AöR zurückgestellt. Durch die Zusammenlegung von Tarifgebieten (s. oben) werden jedoch gewisse Preishärten bereits abgedeckt. Zudem ist eezy.nrw oftmals die preisgünstigere Alternative für die Relationen.

Den 2-Waben-Tarif kennzeichnet die Besonderheit, dass manche Verkehrsunternehmen diesen so gut wie gar nicht anbieten, andere wiederum ihre umsatzstarken Linien in diesen Relationen betreiben. Um einen Überblick über die Betroffenheiten pro Verkehrsunternehmen im Zeitkarten- und Bartarif-Segment zu erhalten, führte die VRR AöR eine Abfrage durch. 23 Verkehrsunternehmen gaben eine Rückmeldung:

- 12 Verkehrsunternehmen können keine Auswertung vornehmen, haben gar keine Absätze / Einnahmen im 2-Waben-Tarif oder gaben diesen Anteil als zu klein an, um eine Auswertung vornehmen zu können.
- Bei den restlichen 11 Verkehrsunternehmen ergab sich folgendes Bild:
  - Zeitkarten: Die Umsatz-Anteile liegen zwischen 0,01 % und 0,54 %.
  - Bartarif: Am Gesamtumsatz des Bartarifs berechnet, betragen die Anteile zwischen 0,02 % und 6,75 % (Mittelwert 2,74 % / Median 2,71 %).

Bei den Auswertungen muss berücksichtigt werden, dass dies nur Schätzungen auf Basis abweichender Ermittlungsmethoden sind.

Zudem wurde die VRR AöR gebeten, mögliche Alternativen zu einem 2-Waben-Tarif vorzulegen. Dazu fanden Gespräche mit den Verkehrsunternehmen statt, die besonders von einer Abschaffung betroffen wären.

Die Beratungen ergaben jedoch, dass die Sonderlösung erneut eine Komplexität generieren würde, die sich durch die Abschaffung der Kurzstrecke und des 2-Waben-Tarifs eigentlich erübrigen sollte. Die Gründe gegen die Umsetzung von Alternativen lauteten u.a.:

- Es gäbe trotz erarbeiteter Kriterien keine verbundweite Einheitlichkeit im Vorgehen, wo eine Sonderlösung umgesetzt wird, und wo nicht.
- Im ÖSPV werden zu unterschiedlichen Tageszeiten unterschiedliche Haltestellen angefahren bzw. es werden kürzere Routen gefahren. Im System müssten die entsprechenden Preise gepflegt und den Kund:innen kommuniziert werden.
- Die „willkürliche“ Zuordnung von Haltestellen zu Waben und somit auch Preisstufen wäre tarifrechtlich nicht konform. Jegliche Änderung erfordert einen politischen Beschluss und einen Tarifantrag.
- Die kundenseitige Kommunikation, wann und wo eine Ausnahme besteht, erfordert erheblichen Mehraufwand.
- Die gesamthafte Abschaffung der Waben wäre nicht möglich, da weiterhin eine Zuordnung zur Definition der Waben vorgenommen werden müsste.

Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen wurden sowohl die Argumente für und gegen eine Abschaffung als auch eine potenzielle Einführung einer Alternative intensiv diskutiert. Als Fazit wird weiterhin die Abschaffung des 2-Waben-Tarifs aufgrund der Tatsache, dass oftmals nicht nachweisbar ist, wie viele Tickets tatsächlich im 2-Waben-Tarif verkauft werden, der weiterhin sinkenden Betroffenheit der Kund:innen im 2-Waben-Tarif und der Abfederung einiger Relationen durch die Anpassung der Flächenzonenzuschnitte, empfohlen. In diesem Zuge wird eine gesamthafte Abschaffung der Waben empfohlen und keine Erarbeitung von Alternativen zum 2-Waben-Tarif.

Bei der Abschaffung der Wabenstruktur ist in der Folge auch der Tarif für Anruf-Sammel-Taxis (AST) anzupassen. Die AöR wird dazu eine Beschlussvorlage in den Dezember-Sitzungsblock einbringen.

### Preisstufe B = Stadt + Nachbarstädte und Abschaffung der Verbundpreisstufe C

Bereits im letzten Sitzungsblock wurde darauf hingewiesen, dass die beiden Maßnahmen gemeinsam mit anderen Tariforganisation in Nordrhein-Westfalen sinnvoll zu gehen sind. Beide Maßnahmen werden daher auf einen noch zu definierenden Zeitpunkt verlagert.

### Weiteres Vorgehen

Die VRR AöR ist weiterhin in einem regelmäßigen Austausch mit den anderen Tariforganisationen in Nordrhein-Westfalen, um zeitlich abgestimmt zu den geplanten Tarifreformen der anderen Räume vorzugehen. Die Beschlussempfehlung zum konkreten Umsetzungszeitpunkt der strukturellen Maßnahmen der 2. Stufe der Tarifreform soll dem Verwaltungsrat für die Beschlussfassung am 10.12.2025 vorgelegt werden.

### B) Tarifreform Stufe 2 – Sortiment

Die Verlagerungen der Nachfrage durch die erste Stufe der Tarifreform zeigte, welche weiteren Tarifprodukte nicht mehr von Kund:innen gekauft werden. Aus diesem Grund sollen zwei weitere Produkte, das Ticket2000 in den Varianten 30-Tage-Ticket und 30-Tage-Ticket 9-Uhr, im Rahmen der regulären Tarifanpassung zum 01.01.2026 entfallen.

Zwar sind die Rückgänge bei den 30-Tage-Tickets nicht in dem relativen Umfang zu verzeichnen, wie es bei den Produkten aus der ersten Stufe der Tarifreform waren, jedoch sind die absoluten Ausgangszahlen sehr gering. Beim Ticket2000 30-Tage-Ticket in der 9-Uhr-Variante ist zwar ein Absatzanstieg zu verzeichnen – allerdings auf einem absolut niedrigen Niveau der verkauften Tickets pro Monat.

#### **Ticket2000 30-Tage-Ticket-Variante**

	Ø Jan – Apr 2024	Ø Jan – Apr 2025	Rückgang
Absatz	62	57	- 8 %
Umsatz	9.798 €	7.344 €	- 25 %

#### **Ticket2000 30-Tage-Ticket 9-Uhr-Variante**

	Ø Jan – Apr 2024	Ø Jan – Apr 2025	Rückgang
Absatz	28	45	+ 61 %
Umsatz	2.188 €	3.820 €	+ 75 %

Bei den beiden Varianten wird davon ausgegangen, dass die Kund:innen zu einem Großteil zum DeutschlandTicket wechseln werden, ein kleinerer Teil zum regulären Ticket2000 Abonnement oder zur Monatskarte.

Da es sich um rein digitale Produkte ohne Vertragsbindung handelt, muss keine Migration der Endkund:innen sondern eine rechtzeitige Information mit Hinweis auf die Alternativprodukte vorgenommen werden.

### **3. Bargeldloses Bezahlen**

#### Bargeldlosstrategie im VRR

Das ausschließlich bargeldlose Bezahlen in den Fahrzeugen im VRR-Gebiet wird aktuell als Verbundprojekt umgesetzt. Ab dem Jahr 2027 soll der ausschließlich bargeldlose Vertrieb in den Fahrzeugen realisiert werden. Aufgrund von Verzögerungen bei der Beschaffung notwendiger Infrastruktur bei einigen Verkehrsunternehmen muss der konkrete Zeitpunkt, zu dem gemeinsam spätestens im Jahr 2027 umgesetzt wird, konkretisiert werden. Hierfür wird im 4. Quartal 2025 eine Abfrage bei den Verkehrsunternehmen durchgeführt und im kommenden Sitzungsblock berichtet. Dabei müssen insbesondere die technischen Rahmenbedingungen berücksichtigt werden.

Bis zur Umsetzung des ausschließlich bargeldlosen Bezahlens in den Fahrzeugen wird ein Parallelvertrieb angeboten, bei dem sowohl Bargeld als auch bargeldlose Zahlungsmethoden verfügbar sind. Einige Verkehrsunternehmen beabsichtigen, bereits im Jahr 2026, auf einen ausschließlichen bargeldlosen Verkauf im Fahrzeug umzustellen. Im Zuge der Projektrealisierung wurde das Ticketsortiment in den Fahrzeugen des VRR bereits zum 01.09.2024 auf die Ticketangebote „EinzelTicket“ und „FahrradTicket“ reduziert.

#### Umgang mit stationären Automaten

Für eine zukunftsfähige Vertriebsinfrastruktur müssen in einer gesamthaften Betrachtung ebenfalls die stationären Automaten eingebunden werden. Die im Rahmen des Verbundprojektes bargeldloses Bezahlen teilweise neu implementierte und verschlankte Infrastruktur kann ebenfalls im Bereich der stationären Automaten angewandt werden. Für dieses Vorgehen bedarf es einer Anpassung unter Kapitel 6.1 „Barzahlung und Bargeldloses Bezahlen“ in der Vertriebsrichtlinie des VRR sowie in der dazugehörigen Anlage 3 „Vertriebsmatrix“. Diese soll dahingehend geändert werden, dass Bargeld oder mindestens eine bargeldlose Zahlungsmethode verpflichtend an den stationären Automaten zu akzeptieren ist.

#### Papierloses Ticketing

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat am 06.02.2025 die Einführung eines papierlosen Verkaufs von Fahrtberechtigungen im EMV-Standard (Europay International, MasterCard und

VISA) 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.

Wie schon im letzten Sachstand erläutert, gelten im Rahmen des Projekts 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 Verbundgebiet zusammenarbeiten.

Die an der Umsetzung des papierlosen Ticketverkaufs beteiligten Verkehrsunternehmen Rheinbahn, SWK Mobil, Ruhrbahn Essen, Ruhrbahn Mülheim, NEW mobil und aktiv Mönchengladbach, NEW mobil und aktiv Vieren und die Duisburger Verkehrsgesellschaft befinden sich derzeit in der Ausschreibungsphase ihrer Systeme. Sobald an dieser Stelle kommunizierbare Ergebnisse vorliegen, wird die VRR AöR in einem der kommenden Sitzungsblöcke hierzu informieren.

Die Rheinbahn und die SWK Mobil als projektverantwortliche Verkehrsunternehmen stehen weiterhin in engem Austausch mit der VRR AöR und integrieren interessierte Verkehrsunternehmen in das Projekt. Zum 01.01.2026 soll gemäß Ausschreibung der Projektstart erfolgen, sodass zum 01.01.2027 das Papierlose Ticketing in den Regelbetrieb einiger Verkehrsunternehmen übergehen kann. Einige der teilnehmenden Verkehrsunternehmen werden auch nach der endgültigen Einführung des Papierlosen Ticketings einen Parallelvertrieb durchführen und weiterhin Papiertickets anbieten.

#### Umsetzung und Perspektive Prepaid-Bezahlverfahren

Für die Umsetzung eines Prepaid-Bezahlverfahrens mittels einer Prepaid-Karte wurden verschiedene Lösungsansätze durch die VRR AöR geprüft. Einerseits sollte kein proprietäres System geschaffen, sondern bestehende Infrastrukturen im Bereich des papierlosen und bargeldlosen Ticketing genutzt werden. Andererseits sollte das Verhältnis zwischen Implementierungs- und Betriebsaufwand in einem angemessenen Rahmen gehalten werden.

Unter diesen Voraussetzungen soll nun eine Prepaid-Karte in der Closed Loop-EMV-Variante – analog zum Ansatz des Verbundprojektes Papierloses Ticketing – umgesetzt werden. Closed Loop-EMV steht für ein geschlossenes Vertriebssystem, d.h. ausgegebene Prepaid-

Karten können in diesem System nur für vorab festgelegte Transaktionen genutzt werden, in diesem Fall ausschließlich für den Kauf von Tickets aus dem Sortiment des VRR-Tarifs. Zusatznutzen sind nicht vorgesehen. EMV steht für den Standard, den eine solche Karte erfüllen muss: Prepaid-Karten in diesem System müssen die Spezifikationen für Chipkarten der Unternehmen Europay International, MasterCard und VISA erfüllen. Die Prepaid-Karte soll verbundeinheitlich bei allen Verkehrsunternehmen für die Kontrolle lesbar und für bargeldlose Zahlungen auf den Fahrzeugen nutzbar sein. Einzelne Verkehrsunternehmen im VRR-Raum planen, alternativ ein Prepaid-Bezahlverfahren über die jeweiligen Apps umzusetzen. Dies soll über eine entsprechende Funktion in der App ermöglicht werden.

Die VRR AöR hat in Zusammenarbeit mit der Rheinbahn AG bereits einen Workshop zur Feststellung und Konkretisierung weiterer Handlungsfelder durchgeführt, dessen Ergebnisse nun in feste Arbeitspakete übertragen werden. Insbesondere ist eine Organisationsstruktur festzulegen, die für die Planung, Umsetzung und Verwaltung einer möglichen Prepaid-Karte notwendig ist. Hierzu befinden sich VRR AöR und Verkehrsunternehmen im Austausch und prüfen verschiedene Ansätze.

#### **4. Preisanpassung und Entwicklung NRW-Tarif 2026**

##### **Einführung neuer Pauschalpreistickets im NRW-Tarif zum 01.01.2026**

Das Kompetenzcenter Marketing (KCM) führt aktuell eine Überarbeitung des NRW-Tarifsorimentes durch. Gemäß der Drucksache Nr. M/X/2025/0910 und Beschluss des Verwaltungsrats der VRR AöR vom 02.07.2025 werden diverse Tarifprodukte des NRW-Tarifs zum 01.01.2026 entfallen. Des Weiteren wurden neue Produkte auf NRW-Ebene erarbeitet, welche zum 01.01.2026 eingeführt werden sollen.

Das EinzelTicket NRW soll sowohl das SchöneReiseTicket NRW als auch das SchöneFahrt-Ticket NRW ersetzen. Dieses Ticket soll für eine einzelne Fahrt innerhalb des gesamten Geltungsbereichs der Pauschalpreistickets in NRW gelten. Die zeitliche Gültigkeit wurde dabei von zwei auf sieben Stunden erhöht, Rund- und Rückfahrten sind untersagt.

Das EinzelTicket NRW Kind wird auf 40 % des Preises für Erwachsene rabattiert. Der Preis soll in den kommenden zwei Jahren (bis 01.01.2028) schrittweise wieder auf das Niveau von 50% des Erwachsenenpreises angehoben werden.

Das NRWupgrade 1. KlasseFahrt soll primär als Auffangprodukt für die bisherigen

Kund:innen des SchöneReiseTicket NRW 1. Klasse dienen. Das NRWupgrade 1. Klasse-Fahrt wird ebenfalls als Pauschalpreisprodukt definiert und lässt sich, analog zu den 1.-Klasse-Zusatztickets der Verbundtarife, mit dem DeutschlandTicket und beliebigen Basistickets der 2. Klasse kombinieren und berechtigt eine Person zum Übergang in die 1. Wagenklasse im gesamten Geltungsbereich für fahrplanmäßige Verbindungen von maximal sieben Stunden.

#### Fortschreibung des NRW-Tarifs zum 01.01.2026

Das KCM empfiehlt bei der Fortschreibung des NRW-Tarifs die Personalkostenentwicklung heranzuziehen, sowie den Kostendeckungsgrad der VDV-Unternehmen im Personenverkehr als Aufwandfortschreibungsfaktor in die Gesamtkalkulation einfließen zu lassen. Die Empfehlung des KCM für die Preisanpassung für das Jahr 2026 fußt auf den zwei Säulen: Indexverfahren und Aufwandfortschreibungsfaktor.

Vor diesem Hintergrund schlägt das KCM die beiliegende Preisfortschreibung (**Anlage 2**) für die Tickets des NRW-Tarifs im gewichteten Mittel von 4,65 % vor. Die Preise für eezy.nrw werden moderat um 2,01 - 2,17 % angepasst. Die Anpassung der konventionellen Tickets des NRW-Tarifs bewegen sich im Bereich von 3,11 – 6,78 %.

## **5. On Demand-Tarif in NRW 2026**

### Ausgangslage

Der Landesarbeitskreis Nahverkehr NRW hat in seiner Sitzung vom 24.06.2025 eine Beschlussempfehlung für die Einführung eines landesweiten On-Demand-Tarifs ausgesprochen.

### Tarifsystematik

Die Preisbildung für den On-Demand (kurz: OD)-Tarif NRW erfolgt grundsätzlich analog zum eTarif eezy.nrw, d.h. gemäß eines OD-Grundpreises und des Produkts der ermittelten Luftlinie zwischen Start und Ziel und eines OD-Arbeitspreises. Abweichend dazu wird bei der Nutzung mehrerer Verkehrsmodi innerhalb eines Check-In-Vorgangs – also einer Fahrtenkette – jede Teilfahrt mit einer separaten Luftlinie entsprechend bepreist.

Die OD-Verkehre werden drei unterschiedlichen Funktionstypen zugeordnet, die ihre jeweiligen OD-Grund und -Arbeitspreise festlegen:

- Grundmobilität: Die ÖPNV-Bedienungsqualität ist gering. Die Sicherung der Daseinsvorsorge steht im Mittelpunkt.
- Lückenschlussmobilität: Die ÖPNV-Bedienungsqualität ist mittel. Das Schließen von Angebotslücken steht im Mittelpunkt.
- Ergänzungsmobilität: Die Bedienqualität des ÖPNV ist hoch. Das Angebot einer bequemeren Alternative als Ergänzung steht im Mittelpunkt.

In der Grundmobilität sind der Grund- und Arbeitspreis im NRW-On-Demand-Tarif im VRR stets identisch zum Grund- und Arbeitspreis in eezy.nrw im VRR. Die Grund- und Arbeitspreise in der Lückenschluss- und Ergänzungsmobilität, werden für alle Verbundräume NRW einheitlich durch das Kompetenzzentrum Marketing NRW (KCM) ermittelt und beruhen auf einer Hochrechnung der eezy.nrw-Preise in den jeweiligen Verbundtarifen. Zur Ermittlung neuer Preise übermitteln die Tariforganisation dem KCM rechtzeitig Änderungen bei den eezy.nrw-Preisen.

In der Lückenschlussmobilität und der Ergänzungsmobilität besteht die Möglichkeit, die Richtpreise der OD-Grund- und Arbeitspreise, um bis zu 20 % heraufzusetzen oder abzusenken (in Schritten von 10 Prozentpunkten). Der OD-Grundpreis und der OD-Arbeitspreis verändern sich dabei um den jeweiligen prozentualen Wert und werden auf volle Cent aufgerundet. Verbundraumübergreifende Fahrten werden analog zum eTarif eezy.nrw bepreist, d.h. hier gilt ein einheitlicher OD-NRW-Grundpreis.

Die Zuordnung erfolgt durch den Anbieter eines OD-Verkehrs und kann innerhalb eines Bedienegebietes während der Hauptverkehrszeit (HVZ) (6:00 – 18:59 Uhr) und der Schwachverkehrszeit (SVZ) (19:00 – 5:59 Uhr) sowie an Wochentagen (Mo – Fr) und Wochenendtagen (Sa – So) unterschiedlich festgelegt werden. Zum Zeitpunkt einer Tarifanpassung im Tarifraum des Bedienegebietes kann der Funktionstyp des Bedienegebietes durch den Anbieter des OD-Verkehrs neu festgelegt werden.

Die vorläufige Preistabelle zum 01.01.2026 ist **Anlage 3** zu entnehmen. Diese gilt vorbehaltlich möglicher preislicher Anpassungen.

## Tarifparameter

Bei den Tarifregelungen gibt es Parameter, die übergreifend für alle drei Funktionstypen gelten sowie Parameter, die differenziert je Funktionstyp ausgestaltet sind.

Funktionstypübergreifend:

Kinder von 6 bis einschließlich 14 Jahren erhalten analog zu eezy.nrw als Mitfahrer\*innen einen Rabatt von 50% auf den Gesamtpreis der Fahrt. Kinder bis einschließlich 5 bzw. bis zum Schuleintritt werden gemäß den Beförderungsbedingungen (BB) NRW unentgeltlich befördert, müssen jedoch bei der Buchung angegeben werden.

Tiere und mitgeführte Sachen werden gemäß den BB NRW unentgeltlich und nach den dort geltenden Regelungen befördert.

Die Fahrradmitnahme ist grundsätzlich ausgeschlossen. Anbieterspezifische Ausnahmen sind möglich, müssen allerdings in den jeweiligen AGB festgehalten sein. Für die Fahrradmitnahme ist ein gültiges Tarifprodukt erforderlich.

Es wird ein fakultativer Gruppenrabatt für maximal zehn Personen gewährt, wobei die maximale Personenanzahl durch das jeweilige Fahrzeug begrenzt wird. Die erste mitfahrende Person erhält 25 % Rabatt, jede weitere mitgenommene Person erhält 50 % Rabatt. Kinder zwischen sechs und einschließlich 14 Jahren sind vom Gruppenrabatt ausgenommen bzw. zählen nicht zur Gruppe. Für diese gelten oben genannte Kinder-Rabatte. Bei Besitz eines Bartarif-Tickets oder einer Zeitkarte wird je Fahrgast der höchste Rabatt angewendet.

Liegen zwischen Buchungszeitpunkt und Abfahrt mehr als 30 Minuten, so ist eine kostenfreie Stornierung der Fahrt möglich. Liegen zwischen Buchungszeitpunkt und Abfahrt 30 Minuten oder weniger, so ist eine kostenfreie Stornierung innerhalb von 60 Sekunden möglich. In weiteren Fällen oder bei Nicht-Antritt der Fahrt ist der volle Fahrtpreis zu zahlen.

Differenziert nach Funktionstyp:

In der Grundmobilität wird durch die Anerkennung von Bartarif-Tickets 100 % Rabatt gewährt, in der Lückenschlussmobilität 30 %. Vorbehaltlich der technischen Umsetzbarkeit in der On-Demand-Ridepooling-Plattform werden Fahrten in der Grundmobilität auf den Preis eines vergleichbaren EinzelTickets (analog zu eezy.nrw im VRR), begrenzt.

Der Umsetzungszeitpunkt dieser Preisdeckelung ist derzeit noch offen.

In der Grundmobilität wird durch die Anerkennung von Zeitkarten 100 % Rabatt gewährt, in der Lückenschlussmobilität 50 % und in der Ergänzungsmobilität 25 %. Dasselbe gilt auch für im Rahmen von Zusatznutzen mitgenommenen Personen.

Die Beförderung schwerbehinderter Fahrgäste und deren Begleitpersonen sowie von Führhunden, Krankenfahrstühlen, orthopädischen Hilfsmitteln und Handgepäck erfolgt in der Grund- und Lückenschlussmobilität unentgeltlich gemäß §§ 228 ff. SGB IX (Sozialgesetzbuch, Neuntes Buch). Auf Verlangen des Personals muss die entsprechende Berechtigung (Schwerbehindertenausweis mit entsprechender Wertmarke) vorgezeigt werden.

## **B) Sachstände**

### **1. Einnahmen und Fahrten**

Die Einnahmen sind im Verbundraum bis Juni 2025 deutlich um + 81,2 Mio. EUR (+ 14,3 %) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegen. Grund für diesen Anstieg sind die hochlaufenden Absätze der DeutschlandTicket-Varianten. Bei den Fahrten kann ein Plus von + 13,6 Mio. Fahrten (+ 2,6 %) verzeichnet werden.

Nach der ersten Stufe der Großen Tarifreform (kurz: GTR) im März 2025 und dem deutlich reduzierten Angebot ist der VRR-Alt-Tarif weiter rückläufig. Nur der Tarif eezy.nrw im VRR entwickelt sich positiv. Des Weiteren sind die VRR 1. Klasse-Tickets im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 20 % gestiegen. Gerade der deutliche Anstieg ab März 2025 lässt vermuten, dass viele ehemalige BärenTicket-Kund:innen auf das DeutschlandTicket umgestiegen sind und die 1. Klasse dazu gekauft haben.

#### Barsortiment und eezy.nrw im VRR

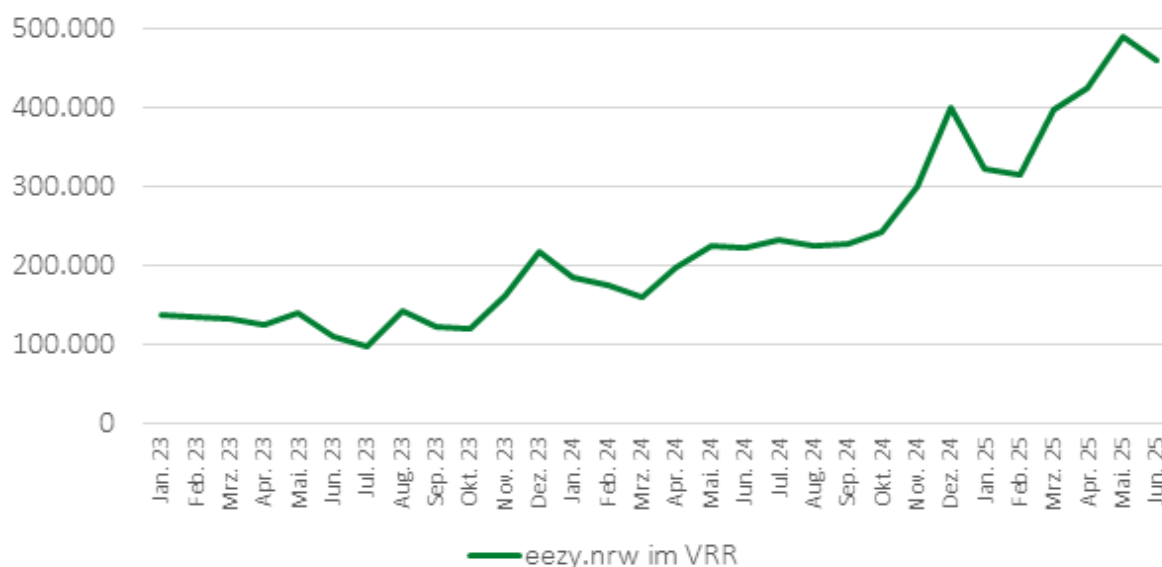
Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind die Einnahmen des Barsortiments von 92,1 Mio. EUR auf 84,3 Mio. EUR (- 7,8 Mio. EUR, - 8,4 %) gesunken. Der Absatzverlauf des Barsortiments hat sich im 1. Halbjahr 2025 auf einem niedrigeren Niveau als im Vorjahr stabilisiert; hier wurden weggefallene Tickets durch die GTR durch andere Tickets des Barsortiments oder eezy.nrw im VRR ersetzt.

## Absatz Bartarif



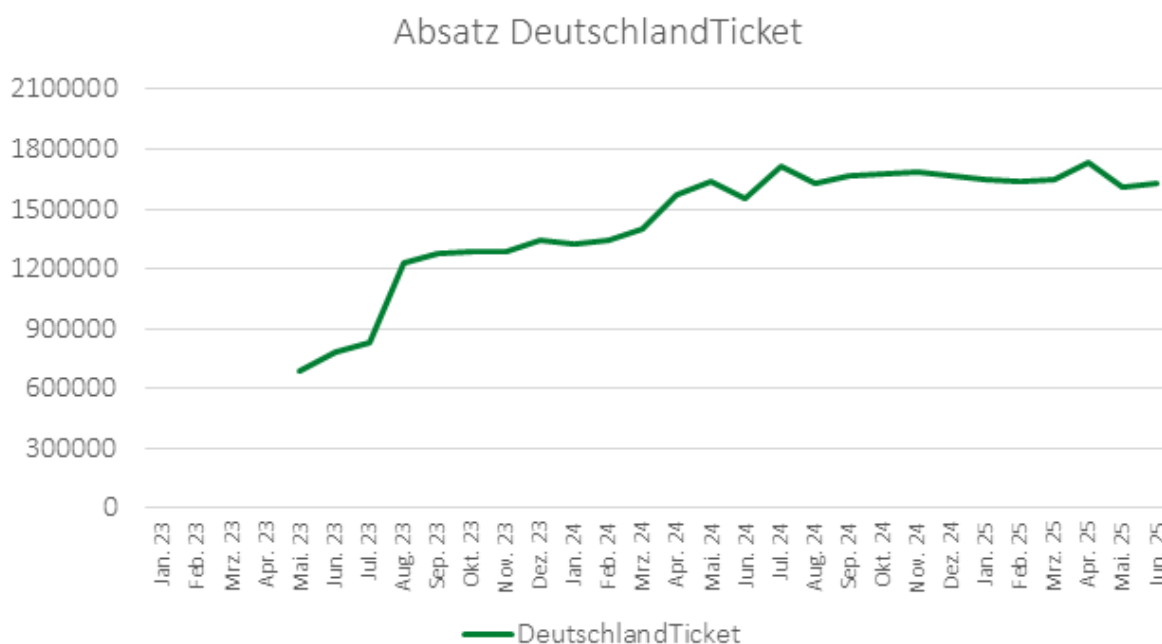
Der elektronische Tarif eezy.nrw im VRR hat sich im 1. Halbjahr 2025 mit einem Plus von 4,3 Mio. EUR (+ 114,1 %) bei den Einnahmen und mit einem Plus von 1,2 Mio. Tickets (+ 106,7 %) bei den Absätzen weiter sehr positiv entwickelt. Gerade ab März sind die Verkäufe nochmals gegenüber den Vormonaten Januar und Februar gestiegen – auch 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 Juni 2025 verzeichnen die Verkehrsunternehmen im VRR mit 1,632 Mio. DeutschlandTicket-Abonnent: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. Halbjahr 2025 lediglich um 1,3 % zurückgegangen, dies entspricht rund 21 Tsd. Kund:innen.

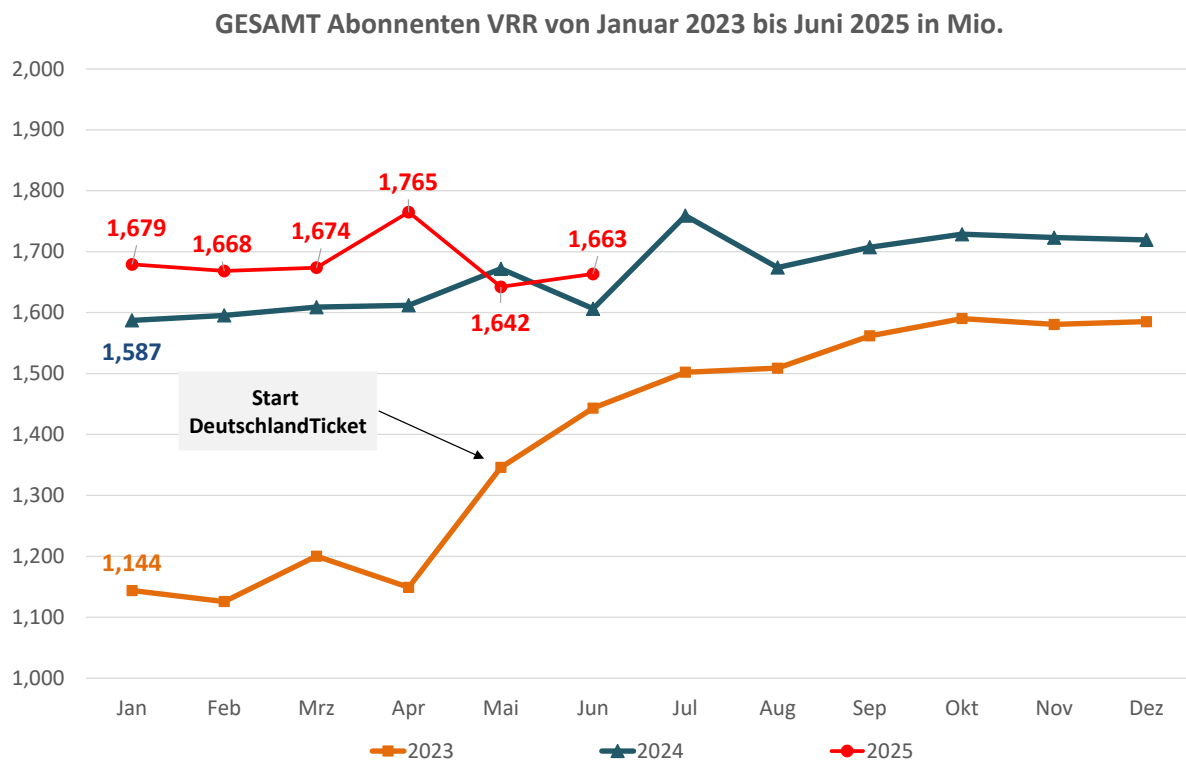


Die DeutschlandTicket-Produktfamilie hat sich in den letzten 12 Monaten auf einem hohen Niveau stabilisiert. Sowohl das DeutschlandTicket Job, wie auch das DeutschlandTicket Sozial verzeichnen trotz Preiserhöhung immer noch positive Entwicklungen.

Im Juni 2025 verteilen sich die DeutschlandTicket-Abonnent:innen wie folgt:

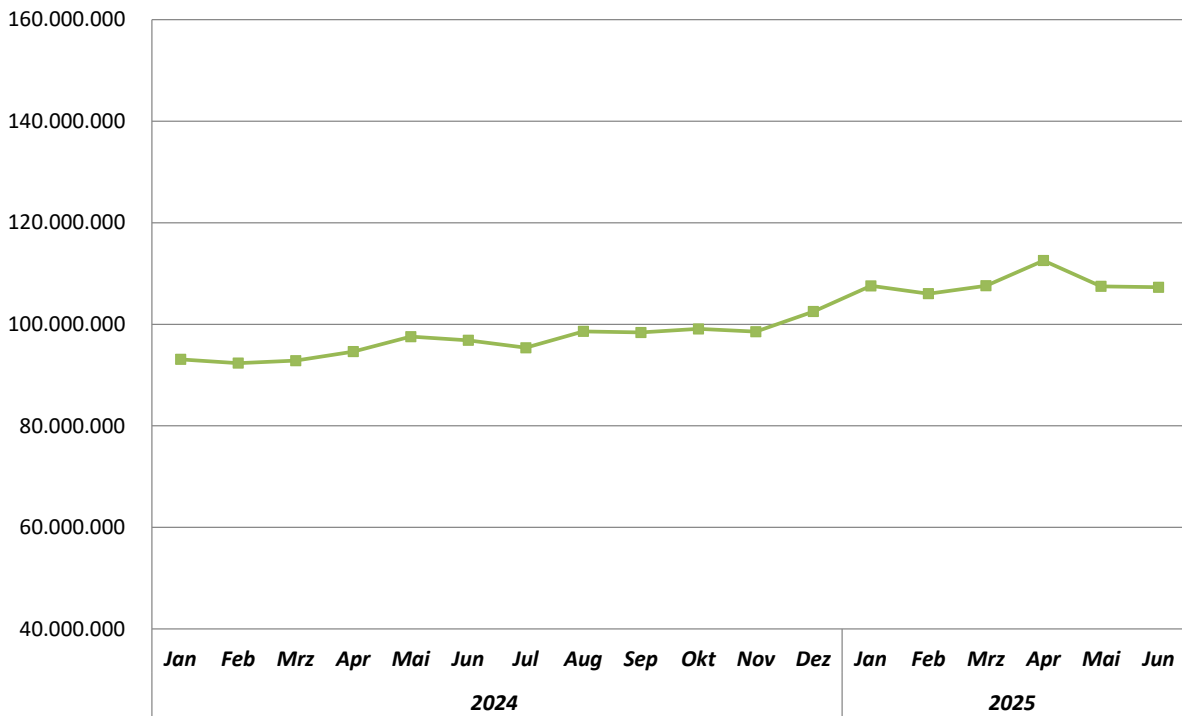
DeutschlandTicket	753 Tsd. (Anteil ca. 46 %)
DeutschlandTicket Schule	413 Tsd. (Anteil ca. 25 %)
Deutschlandsemesterticket	214 Tsd. (Anteil ca. 13 %)
DeutschlandTicket Job	143 Tsd. (Anteil ca. 9 %)
DeutschlandTicket Sozial	109 Tsd. (Anteil ca. 7 %)
<b>Gesamt</b>	<b>1.632 Tsd.</b>

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

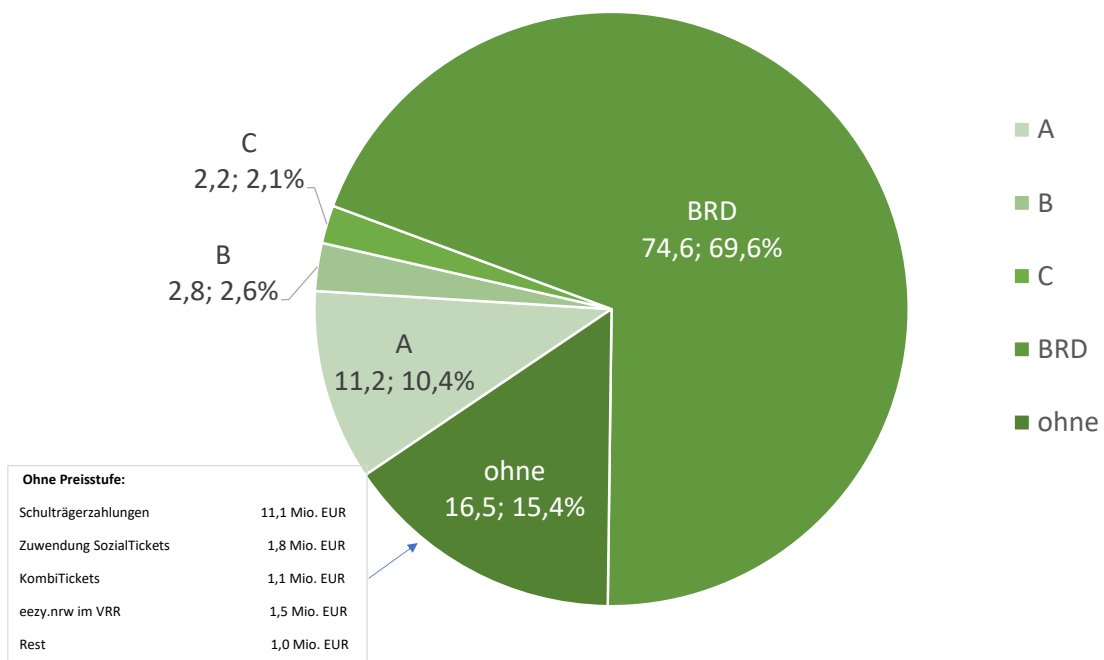


Die Entwicklung der Einnahmen zeigt noch immer die Notwendigkeit einer nachhaltigen und dauerhaften DeutschlandTicket-Finanzierung durch Bund und Länder.

### Entwicklung der Einnahmen von Januar 2024 bis Juni 2025



### Einnahmenanteile Juni 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-Jun 2024	Jan-Jun 2025		
Summe von Absatz	Barsortiment	17.839.889	15.815.971	-2.023.918	-11,3
	davon EinzelTicket Erwachsene	12.790.515	11.786.422	-1.004.093	-7,9
	davon 4erTicket Erwachsene	1.518.827	1.003.541	-515.286	-33,9
	4-StundenTicket	335.439	39.190	-296.249	-88,3
	24h/48h-Varianten	640.187	519.281	-120.906	-18,9
	Flexvarianten	9.367	2.080	-7.287	-77,8
	eezy.nw im VRR	1.165.467	2.408.788	1.243.321	106,7
	FirmenTickets	65.728	34.057	-31.671	-48,2
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	36.670	22.351	-14.319	-39,0
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	13.928	2.840	-11.088	-79,6
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	2.423	506	-1.917	-79,1
	davon FirmenTicket GroKu Vop	10.894	8.360	-2.534	-23,3
	davon FlexJob	1.813	0	-1.813	-100,0
	Regelzeitkarten	173.486	116.841	-56.645	-32,7
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	106.567	83.449	-23.118	-21,7
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	3.525	967	-2.558	-72,6
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	47.005	28.339	-18.666	-39,7
	davon BärenTicket	16.389	4.086	-12.303	-75,1
	Schüler/AzubiTickets	71.133	60.954	-10.179	-14,3
	davon SchokoTicket Selbstzahler	28.443	23.473	-4.970	-17,5
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	5.547	672	-4.875	-87,9
	SemesterTickets	688.310	4.091	-684.219	-99,4
	SozialTickets	165.839	108.045	-57.794	-34,8
	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	13.749	16.461	2.712	19,7
	DeutschlandTicket	8.830.332	9.904.972	1.074.640	12,2
	ÜT-Tarif	103.603	86.062	-17.541	-16,9
	KombiTickets	2.879.592	3.916.246	1.036.654	36,0
	Sonstiges	1	95	94	
Summe von Einnahmen	Barsortiment	92.096.398	84.337.834	-7.758.564	-8,4
	davon EinzelTicket Erwachsene	51.113.617	52.091.786	978.169	1,9
	davon 4erTicket Erwachsene	19.338.158	14.781.684	-4.556.473	-23,6
	4-StundenTicket	1.643.651	203.788	-1.439.863	-87,6
	24h/48h-Varianten	10.351.358	8.968.060	-1.383.298	-13,4
	Flexvarianten	38.474	8.053	-30.421	-79,1
	eezy.nw im VRR	3.781.332	8.094.840	4.313.509	114,1
	FirmenTickets	4.619.861	2.603.517	-2.016.343	-43,6
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	2.382.624	1.579.030	-803.594	-33,7
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	1.167.053	252.669	-914.384	-78,3
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	206.043	44.674	-161.369	-78,3
	davon FirmenTicket GroKu Vop	848.204	727.145	-121.059	-14,3
	davon FlexJob	15.937	0	-15.937	-100,0
	Regelzeitkarten	14.832.312	10.630.808	-4.201.504	-28,3
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	8.579.609	7.207.764	-1.371.845	-16,0
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	268.088	79.189	-188.899	-70,5
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	4.244.104	2.886.222	-1.357.881	-32,0
	davon BärenTicket	1.740.512	457.632	-1.282.880	-73,7
	Schüler/AzubiTickets	4.013.786	3.535.222	-478.564	-11,9
	davon SchokoTicket Selbstzahler	1.213.524	1.056.113	-157.411	-13,0
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	409.046	52.156	-356.890	-87,2
	SemesterTickets	18.570.238	123.043	-18.447.195	-99,3
	SozialTicket inkl. Zuwendung	12.984.480	9.317.548	-3.666.932	-28,2
	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	691.575	873.256	181.681	26,3
	DeutschlandTicket	409.141.393	521.554.660	112.413.267	27,5
	ÜT-Tarif	2.055.361	1.811.426	-243.935	-11,9
	KombiTickets	3.866.184	4.952.081	1.085.897	28,1
	Sonstiges	673.598	702.174	28.576	4,2
Summe von Fahrten	Barsortiment	25.945.354	20.832.315	-5.113.039	-19,7
	davon EinzelTicket Erwachsene	12.786.972	11.695.902	-1.091.070	-8,5
	davon 4erTicket Erwachsene	6.075.308	4.014.164	-2.061.144	-33,9
	4-StundenTicket	838.598	97.975	-740.623	-88,3
	24h/48h-Varianten	2.459.863	1.954.993	-504.870	-20,5
	Flexvarianten	7.401	1.757	-5.644	-76,3
	eezy.nw im VRR	1.161.951	2.645.322	1.483.371	127,7
	FirmenTickets	2.411.461	1.176.329	-1.235.132	-51,2
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	1.004.622	556.700	-447.922	-44,6
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	695.419	137.799	-557.620	-80,2
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	128.683	26.706	-101.977	-79,2
	davon FirmenTicket GroKu Vop	579.619	455.124	-124.495	-21,5
	davon FlexJob	3.118	0	-3.118	-100,0
	Regelzeitkarten	8.332.860	5.806.517	-2.526.343	-30,3
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	5.353.772	4.203.104	-1.150.668	-21,5
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	156.669	44.008	-112.661	-71,9
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	2.232.415	1.412.309	-820.106	-36,7
	davon BärenTicket	590.004	147.096	-442.908	-75,1
	Schüler/AzubiTickets	4.404.699	3.778.476	-626.223	-14,2
	davon SchokoTicket Selbstzahler	1.763.466	1.455.326	-308.140	-17,5
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	338.367	40.992	-297.375	-87,9
	SemesterTickets	17.896.060	106.366	-17.789.694	-99,4
	SozialTicket	7.772.318	5.174.945	-2.597.373	-33,4
	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	450.311.226	491.826.950	41.515.724	9,2
	ÜT-Tarif	174	462	288	165,5
	KombiTickets	701.902	1.151.504	449.602	64,1
	Sonstiges	0	0	0	
<b>Gesamt: Summe von Absatz</b>		<b>31.997.129</b>	<b>32.472.583</b>	<b>475.454</b>	<b>1,5</b>
<b>Gesamt: Summe von Einnahmen</b>		<b>567.326.516</b>	<b>648.536.409</b>	<b>81.209.893</b>	<b>14,3</b>
<b>Gesamt: Summe von Fahrten</b>		<b>518.938.004</b>	<b>532.499.185</b>	<b>13.561.181</b>	<b>2,6</b>

## **2. Jahresbericht KombiTicket**

### Ausgangslage

Das KombiTicket ist eine Leistungskombination aus einer Grundleistung, wie z.B. einer Eintrittskarte für ein Event eines Drittanbieters und einer Zusatzleistung in Form einer ÖPNV-Fahrtberechtigung.

Mit dem Abschluss von KombiTicket-Verträgen sind wirtschaftliche und verkehrspolitische Zielsetzungen verbunden. Zum einen ermöglicht das KombiTicket den Verkehrsunternehmen die Gesamteinnahmen zu halten bzw. zu steigern und zum anderen die Kosten – insbesondere Vertriebskosten – zu senken. Außerdem können durch einen reduzierten Anteil von Beförderungerschleichungen Einnahmen gesichert werden, v.a. bei Großveranstaltungen, die auch ohne eine KombiTicket-Regelung ein hohes Verkehrsaufkommen erzeugen.

Auch den Fahrgästen bietet das KombiTicket viele Vorteile, indem es eine einfache An- und Abreise durch Nutzung des ÖPNV ermöglicht, ohne dass zusätzliches Tarifwissen benötigt wird. Dadurch eröffnen sich für die Verkehrsunternehmen Möglichkeiten, neue Kund:innen an den ÖPNV heranzuführen.

Zudem ist das KombiTicket eines der wenigen Tarifprodukte, welches kaum von den Entwicklungen des DeutschlandTickets betroffen war und ist. Veranstalter, Verkehrsunternehmen und die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR sehen das KombiTicket-Angebot als eine sinnvolle Ergänzung für die Kund:innen.

### **Entwicklung der Verträge und Umsätze**

Die Anzahl von über 100 Verträgen konnte im Jahr 2024 gehalten und gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen neue, z.T. auch kleinere, Partner gewonnen werden.

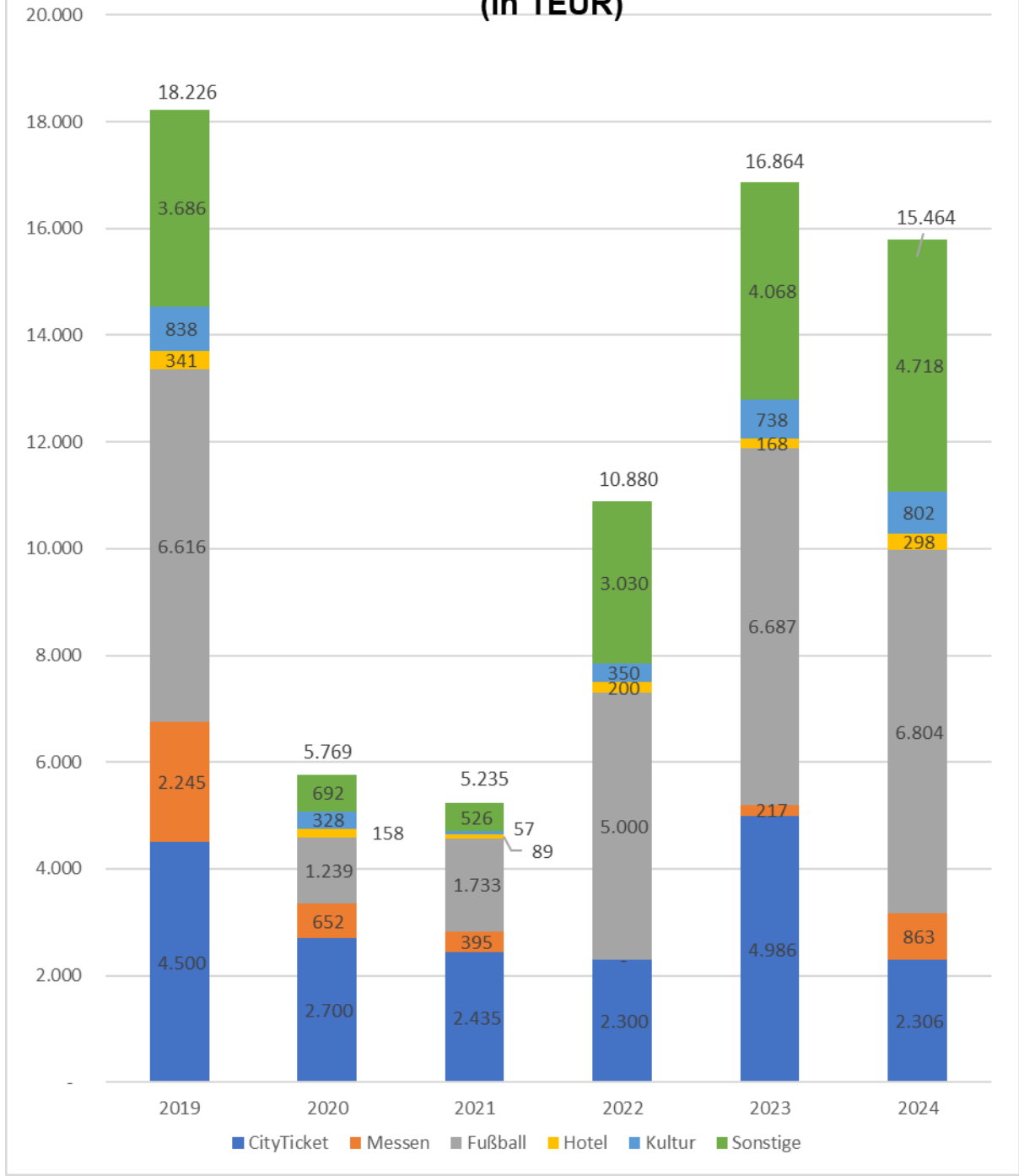
Es ist deutlich erkennbar, dass seit 2023, als die Coronabeschränkungen vollständig aufgehoben wurden und auch Messen wieder stattfanden, die Veranstaltungsbranche keinerlei Einschränkungen mehr unterlag. Allerdings haben die Umsätze noch nicht das Niveau vor der Pandemie erreicht. Im Vergleich zum Jahr 2023 sind die Umsätze im Jahr 2024 nahezu konstant geblieben, mit einem leichten Rückgang von 1,4 Mio. Euro im Gesamtumsatz. Allerdings ist unter diesen Daten die UEFA 2024 noch nicht berücksichtigt worden, siehe Anmerkung im Absatz „Besonderheiten im Jahr 2024“.

Insgesamt war das Jahr 2024 von einer außergewöhnlich hohen Anzahl an Konzerten geprägt:

Neben den mittelgroßen Veranstaltungen zeigte sich insbesondere eine bemerkenswerte Steigerung der Einnahmen durch an mehreren Tagen stattfindenden Großkonzerte von Rammstein und Taylor Swift, welche eine mediale Aufmerksamkeit auf sich zogen und internationales Publikum anreisen ließ.

Mit der Einführung des DeutschlandTickets, welches teilweise das CityTicket sowie die BahnCard 100 inkl. CityTicket ersetzte, kam es zu einer Anpassung der Abschlagszahlungen durch den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV. Diese Änderung erklärt den Rückgang der Umsätze im Zusammenhang mit dem CityTicket.

## KombiTicket-Umsätze im VRR (in TEUR)



## **Besonderheiten im Jahr 2024**

Der KombiTicket-Vertrag für die UEFA EURO 2024 wurde nach Einigung über die Konditionen zwischen der UEFA und dem VDV abgeschlossen. Insgesamt acht Verkehrsverbünde der zehn Spielorte beteiligten sich am KombiTicket-Vertrag. Der VRR-Verbundraum war mit drei Spielorten (Dortmund, Düsseldorf, Gelsenkirchen) und einem verbundnahen Spielort (Köln) vertreten. Zudem übernahm die VRR AöR die Rolle der zentralen bundesweiten Abrechnungsstelle für die KombiTicket-Einnahmen und deren Aufteilung auf die beteiligten Verbünde.

Die Besucher:innen sowie die Volunteers der UEFA EURO 2024, konnten ohne zusätzliche Kosten zu den Spielorten der UEFA EURO 2024 mit dem ÖPNV anreisen. Das Ticket galt für jeweils 36 Stunden und konnte sowohl im VRR- als auch im VRS-Verbundgebiet genutzt werden.

In der Grafik ist die UEFA EURO 2024 nicht gelistet, da es hierfür eine gesonderte Einnahmeaufteilung gibt. Dennoch kann berichtet werden, dass hierbei bundesweit 17,5 Millionen Euro und davon in den Spielstädten des VRR etwa 5,2 Millionen Euro umgesetzt wurden.

## **Ausblick KombiTickets in den nächsten Jahren**

Die Verkehrsunternehmen und die VRR AöR arbeiten weiter an Verlängerungen und Neuabschlüssen von KombiTicket-Verträgen. Für die „World University Games“, welche im Jahr 2025 stattfanden, wurde ein KombiTicket-Vertrag abgeschlossen. Ebenso wurde ein solcher Vertrag bereits für die Landesgartenschau Neuss 2026 vereinbart. Der KombiTicket-Vertrag für die Internationale Gartenausstellung im Jahr 2027 befindet sich derzeit in der Ausarbeitung. Die Gespräche mit den beteiligten Partnern sind bereits im Gange. Des Weiteren ist die VRR AöR mit der RuhrTourismus GmbH im Austausch, inwiefern nach der Einstellung der WelcomeCard Ruhr die Kooperation ausgebaut werden kann.

## **Strategische Ausrichtung und Weiterentwicklungsperspektive**

Auch wenn seit den Corona-Jahren wieder ein Aufschwung bei den KombiTicket-Abnahmen zu verzeichnen ist, arbeitet die VRR AöR an einer ständigen Weiterentwicklung des Produktes. Die VRR AöR hat sich dafür eingesetzt, dass die bundesweite „VDV-Arbeitsgruppe KombiTicket“ unter Leitung des VRR wieder regulär tagt. Ziel der Arbeitsgruppe ist ein Austausch über die Best Practices – vor allem im Bereich der digitalen vertrieblichen Umsetzungen – und die Neuauflage der VDV-Schrift „Empfehlung zur Gestaltung von Kombitickets“, welche zuletzt im Jahre 2006 erschien.

Zudem trifft sich der VRR Anfang November 2025 mit den Verkehrsunternehmen mit der höchsten Anzahl an KombiTicket-Verträgen, um Weiterentwicklungen des KombiTicket zu diskutieren und im Lichte der Möglichkeiten von eezy.nrw und CiBo-System zu prüfen. Hier soll insbesondere eruiert werden, wie ein KombiTicket in eezy.nrw abgebildet werden kann, ohne den Solidargedanken des Tickets zu unterlaufen. Die AöR wird weiter über die Entwicklungen berichten.

Im Herbst 2024, wurde dazu als erster Test eine Gutscheinaktion mit eezy.nrw im VRR in Kooperation mit der RuhrTourismus GmbH (RTG) und dem Produkt RUHR.TOPCARD (RTC) durchgeführt. Dabei erhielten RTC-Kund:innen 5-EUR-Gutscheine für den Ticketkauf in der STOAG-App, welche in den NRW-Herbstferien eingelöst werden konnten. Die Marktforschungsergebnisse lassen erschließen, dass kundenseitig ein Interesse an einem ÖPNV-Ticket in Verbindung mit der RTC besteht. Die RuhrTourismus GmbH und die VRR AöR befinden sich aktuell in Gesprächen und erarbeiten ein Konzept für eine längerfristige Ergänzung der RTC mit einem digitalen ÖPNV-Ticket. Diese Ergebnisse fließen in die weiteren Überlegungen zur KombiTicket-Weiterentwicklung.