

öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	M/X/2025/1014	07.11.2025	16

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	01.12.2025	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	03.12.2025	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	10.12.2025	<input type="checkbox"/>

Kurzzusammenfassung:

A) Beschlüsse

1. Umsetzungszeitpunkt Tarifreform 2. Stufe

Festlegung des Umsetzungszeitpunktes für die Große Tarifreform Stufe 2 im Jahr 2026.

2. Preisfortschreibungsmodus im Rahmen des Marketingplans

Generelle Darstellung und Fortsetzung des bisherigen Preisfortschreibungsmodus für den VRR-Tarif (ohne Deutschland-Ticket).

3. Bürgerticket Monheim

Anpassung der Nutzungserhebung für das Bürgerticket Monheim aufgrund lokaler Gegebenheiten.

4. VRR On-Demand-Tariftabelle

Fortschreibung der VRR On-Demand-Tariftabelle hinsichtlich der allgemeinen Tarifierhöhungsmaße.

5. Anerkennung Schwerbehindertenausweis

Ausweitung der Anerkennung des Schwerbehindertenausweises auf Linien in die Niederlande.

6. Schülerticket VRR/VRS

Beschluss zu den Ergänzungsaufpreisen für die verbundübergreifenden Tarifprodukte zum AVV und VRS. Diese werden regulär immer einen Sitzungsblock nach der regulären Preisanpassung beschlossen.

B) Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten (Januar bis August 2025)

Auswertung zu den Einnahmen und Fahrten im VRR, inkl. der DeutschlandTicket-Produkte, eazy.nrw im VRR und den Auswirkungen der Großen Tarifreform Stufe 1.

2. Jahresbericht Sondertarife im VRR (inkl. Mieterticket)

Die Richtlinie Sondertarife ermöglicht es, lokal beschränkte tarifliche Sonderaktionen durchzuführen. Die evtl. entstehenden Mindererlöse werden durch Dritte finanziert. Der Bericht liefert eine Übersicht über die tariflichen Sonderaktionen im VRR-Gebiet im Jahr 2024.

3. Verbundprojekt Bargeldlosstrategie

Umsetzungsstand zu dem Verbundprojekt Bargeldlosstrategie, inkl. Bericht zum papierlosen Ticketing (CALO) sowie einer möglichen Prepaidkarte.

4. City Ticket: Neue Aufnahmekriterien

DB-Fernverkehr hat die Kriterien für das CityTicket erweitert, damit weitere Städte in das Angebot aufgenommen werden können und den sinkenden Absatzzahlen entgegengewirkt werden kann.

Beschlussvorschlag:

A) Beschlüsse VRR AöR

1. Umsetzungszeitpunkt Tarifreform Stufe 2

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR die Tarifreform Stufe 2 zum 01.06.2026 umzusetzen.

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. Preisfortschreibungsmodus im Rahmen des Marketingplans

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR, den Preisfortschreibungsmodus aus dem Marketingplan 2025-2027 auch für im Jahr 2026 zu beschließende Preismaßnahmen, anzuwenden.

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. Bürgerticket Monheim

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR, die im Rahmen des Bürgertickets Monheim für das Jahr 2026 anstehende SrV-Haushaltsbefragung ins dritte Quartal 2027 zu verschieben. Hiermit verbunden und zur Wahrung des Zwei-Jahres-Rhythmus wird weiterhin die Verschiebung der sich anschließenden Haushaltsbefragung um jeweils ein Jahr empfohlen, sofern das Projekt verlängert wird.

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. VRR On-Demand-Tariftabelle

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR die Preistabelle des VRR On-Demand-Tarifs gemäß **Anlage** ab dem 01.04.2026 zu beschließen.

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. Anerkennung Schwerbehindertenausweis

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR die Anerkennung von Schwerbehindertenausweisen auf ein- und ausbrechenden Verkehren in den Niederlanden sowie im Vor- und Nachlauf, in dem der VRR-Tarif gilt, mit Ausnahme der Linien des niederländischen Verkehrsunternehmens Arriva zum 01.01.2026.

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

6. Schülerticket ÜT VRR/VRS ab dem 01.01.2026

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR den Preis des SchülerTickets Übergangstarif VRR/VRS entsprechend der Preisanpassung im VRR zum 01.01.2026 auf 47,25 € anzupassen.

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. Umsetzungszeitpunkt Tarifreform 2. Stufe

Tarifreform Stufe 2

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat die 2. Stufe der Großen VRR-Tarifreform (Drucksache Nr. M/X/2025/0968) in seiner Sitzung vom 25.09.2025 beschlossen. Der Beschluss beinhaltete folgende Vorhaben:

- a) Zusammenführung der fünf geteilten Städte zu jeweils einem Tarifgebiet
- b) Neugestaltung der Tarifgebiete
- c) Abschaffung des 2-Waben-Tarifs und Abschaffung der Waben

Umsetzungszeitpunkt

Bereits bei der Ankündigung der 2. Stufe der Tarifreform wurde darauf verwiesen, die Maßnahmen synchron zu den geplanten Tarifreformen der anderen Tariforganisationen in Nordrhein-Westfalen vornehmen zu wollen. Zum Zeitpunkt des Beschlusses der inhaltlichen Anpassung waren die Termine der anderen Tariforganisationen noch nicht bekannt. Mittlerweile ist konkret zu erwarten, dass die VRS GmbH und AVV GmbH ihre Tarifreform zum 01.06.2026 umsetzen werden, vorbehaltlich der Beschlussfassung der VRS und AVV-Gremien am 12.12.2025. Der WestfalenTarif wird eine Tarifreform voraussichtlich erst im Jahr 2027 umsetzen. Um die Vorbereitungen im VRR-Verbundgebiet frühzeitig angehen zu können, wird bereits jetzt empfohlen, das Umsetzungsdatum auf den 01.06.2026 festzulegen. Sollten die VRS GmbH und AVV GmbH unerwartet auf einen späteren Termin ausweichen, würde die VRR AöR auch unabhängig davon zum 01.06.2026 umsetzen.

Des Weiteren sind die Verbünde VRR, VRS und AVV derzeit in Gesprächen zu einer Anpassung der Kragentarife, welche sich durch die Tarifreformen im Rheinland ergeben werden. Die VRR AöR wird im März-Sitzungsblock 2026 dazu berichten.

2. Preisfortschreibungsmodus im Rahmen des Marketingplans

Im September-Sitzungsblock 2023 hat der VRR als Sachstand erste Überlegungen zu einer leicht veränderten Struktur des Marketingplans eingebracht (Drucksache Nr. M/X/2023/0591). Der Kern der strukturellen Veränderung besteht darin, den jährlichen, gem. §13 (2) Verbundgrundvertrag für die Tariffortschreibung, beschlussrelevanten Teil aus dem Marketingplan explizit herauszulösen. Der Grund dafür: In der Praxis hat sich schon seit Langem herausgestellt, dass in der Marketingarbeit und damit auch dem Marketingplan – abgesehen von der ohnehin jährlich in den Gremien behandelten Tariffortschreibung – deutlich längere zeitliche Perspektiven angesetzt werden und deshalb nicht alljährlich zu überarbeiten sind.

Im Dezember-Sitzungsblock 2024 wurde mit der Vorlage „Tarifangelegenheiten“ (Drucksache Nr. M/X/2024/0810) der Marketingplan 2025-2027 beschlossen. Hierin enthalten ist neben „Teil A: Tariffortschreibung“ auch eine Beschreibung des aktuellen Modus für die Tariffortschreibung. Sie bezieht sich auf die Tarifprodukte, über deren Preisfortschreibung allein die VRR-Gremien entscheiden.

Der mit solchen Tarifprodukten erzielte Umsatz beläuft sich nach Einführung der DeutschlandTicket-Produktfamilie auf ca. 20% des Gesamt-Tarifumsatzes.

Die Verwaltung empfiehlt, diesen bewährten Modus, der auch im laufenden Jahr für die Preisanpassung zum 01.01.2026 eingesetzt wurde, für Fortschreibungen im Jahr 2027 anzuwenden.

Aktueller Modus für die Fortschreibung

Für den prozentualen Rahmen der Tariffortschreibung werden seit dem Jahr 2018 zwei Indizes betrachtet:

- Der Verbraucherpreisindex (VPI, geglättet über 5 Jahre) und
- ein Kombiindex aus Personalkosten-, Strom- und Dieselpreisentwicklung (geglättet über 3 Jahre).

Der damit entstehende Korridor gibt einen Rahmen für prozentuale Preiserhöhungen, mit denen die preispolitische Beschlussfindung i.d.R. eröffnet wird. Der Rahmen ist dabei nicht starr: Abweichungen nach oben (vgl. z.B. Preiserhöhung zum 01.01.2024) oder nach unten sind möglich, zumal in die Tariffortschreibung nicht nur ökonomische, sondern auch umweltpolitische und soziale Überlegungen einbezogen werden.

Der aktuelle Tariffortschreibungskorridor beinhaltet mit dem VPI eine Größe, die in der Bevölkerung weitgehend bekannt ist. Preisänderungen in der Größenordnung des VPI werden im Großen und Ganzen als plausibel wahrgenommen. Mit dem Kombiindex für den Aufwand sind drei zentrale Größen berücksichtigt, die ebenfalls gut nachvollziehbar sind.

Eine prinzipiell denkbare, reine Orientierung an der Gesamtaufwandsentwicklung führt perspektivisch zu Erhöhungsmaßen, die nicht marktorientiert sind.

Unter Anwendung des Tariffortschreibungsmodus hat sich zum 01.01.2025 eine Preiserhöhung von 5,5% und zum 01.01.2026 von 4,9% ergeben.

3. Bürgerticket Monheim

Ausgangslage

In der Verwaltungsratssitzung vom 01.10.2024 wurde beschlossen, den Tarifpiloten „BürgerTicket Monheim“ in das Projekt „BürgerTicket Monheim“ zu überführen und dessen Laufzeit bis zum 30.09.2028 zu verlängern.

In diesem Rahmen wurde auch beschlossen, die SrV-Haushaltsbefragung – eine Verkehrserhebung im Stadtverkehr, die das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in deutschen Städten untersucht – künftig alle zwei Jahre durchzuführen (Drucksache Nr. M/X/2024/0768).

Aktuelle Problematik

In den letzten Monaten haben die Stadt Monheim am Rhein und die Bahnen der Stadt Monheim (BSM) Informationen von anderen öffentlichen Bauträgern erhalten, die die Verkehrssituation in und um Monheim erheblich beeinflussen werden und ernsthafte Zweifel an einer sinnvollen Durchführung der Haushaltsbefragung im geplanten Zeitraum Herbst 2026 aufkommen lassen. Hierbei handelt es sich um Bauarbeiten an Straße und Schiene, die zusammengefasst, vom vierten Quartal 2025 bis einschließlich zum dritten Quartal 2027 andauern werden. Die Maßnahmen sind so umfangreich, dass eine SrV-Befragung im Herbst 2026 keine realistischen Mobilitätswerte für Monheim am Rhein liefern würde und ein Vergleich mit den Vorjahren nicht möglich ist.

Weiteres Vorgehen

Eine diskutierte Verschiebung der Befragung auf das erste Quartal 2026 ist nach Rücksprache mit dem Erhebungsinstitut, der TU Dresden, nicht durchführbar. Stattdessen empfiehlt das Institut eine Verschiebung auf das dritte Quartal 2027. Nach Rücksprache mit den BSM

empfiehlt auch die VRR AöR eine Verschiebung auf das dritte Quartal 2027. Die hier generierten Daten bilden die Grundlage für eine mögliche Verlängerung des Projekts ab Herbst 2028.

4. VRR On-Demand-Tariftabelle

Ausgangslage

Gemäß ursprünglicher Beschlussfassung zum VRR-On-Demand-Tarif wird dieser aufgrund des hohen vertrieblichen Aufwands bei der Umstellung nur alle zwei Jahre preislich angepasst. Im Jahr 2025 ist keine Preisanpassung im VRR-On-Demand-Tarif erfolgt. Für das Jahr 2026 ist daher eine Anpassung vorgesehen, welche eine Angleichung der Preise im VRR-On-Demand-Tarif zum 01.01.2026 sowohl um das Erhöhungsmaß des Jahres 2025 (+ 5,5 %), als auch des Jahres 2026 (+ 4,9 %) umfasst. Zur Berechnung der neuen Preise werden die Richtpreise aus dem Jahr 2024 mit den kombinierten Erhöhungsmaßen multipliziert und anschließend jeweils die Zu- oder Abschläge bestimmt.

Umsetzungszeitpunkt

Ursprünglich war eine Anpassung der Preise im VRR-On-Demand-Tarif zum 01.01.2026 vorgesehen. In Rahmen der Beratung mit Verkehrsunternehmen im VRR-Raum wurde berichtet, dass bei einigen Verkehrsunternehmen im Dezember 2025 ggf. beschlossen werden könnte, die On-Demand-Angebote im 1. Quartal 2026 einzustellen. Die Preisanpassung zum 01.01.2026 mit dem damit verbundenen vertrieblichen Anpassungsaufwand ist daher nicht sinnvoll. Aus diesem Grund wurde das Datum zur Anpassung der Preistabelle des VRR On-Demand-Tarifs in der Beschlussempfehlung auf den 01.04.2026 gesetzt. Unabhängig von diesem Beschluss werden einige Verkehrsunternehmen im Laufe des Jahres 2026 zum NRW-On-Demand-Tarif wechseln (Drucksache Nr. M/X/2025/0968).

5. Anerkennung Schwerbehindertenausweis

Ausgangslage

Das Ministerium für Naturschutz, Umwelt und Verkehr (MUNV) ist aufgrund verschiedener Anfragen von Bürger:innen an die VRR AöR herangetreten, um eine Erweiterung der Gültigkeit von Schwerbehindertenausweisen bis Venlo/Arnhem anzufragen. Bisher gilt, dass auf den Strecken nach Venlo und Arnhem zwar (weitgehend) der komplette VRR-Tarif und das DeutschlandTicket anerkannt werden, die Schwerbehindertenausweise aber nicht. Die durch die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen entstehenden Fahrgeldausfälle werden gemäß SGB IX erstattet. Im Bereich des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-

Lippe (NWL) gilt der Ausweis schon heute auf den Linien RB51 und RB64 bis Enschede. Die VRR AöR hat die Anfrage des MUNV geprüft.

Weiteres Vorgehen

Um eine verständliche Kundenkommunikation und ein einheitliches Vorgehen in NRW realisieren zu können, soll der Schwerbehindertenausweis bis Arnhem und Venlo auf den SPNV-Linien ab dem 01.01.2026 anerkannt werden. Zusätzlich soll der Ausweis überall dort genutzt werden, wo der VRR-Tarif im Übergang sowie im Vor- und Nachlauf zu den Bahnhöfen in den Niederlanden gilt. Eine Ausnahme bilden die Linien des Verkehrsunternehmens Arriva, da tarifrechtlich diese Verbindungen innerhalb der Niederlande nicht unter den VRR-Tarif fallen.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen wurden durch den VRR-Eigenbetrieb abgeschätzt: Die Mindererlöse sind dort, wo keine Erstattung der Fahrgelderlöse erfolgen kann, als sehr geringfügig einzuschätzen. Die Verkehrsunternehmen im VRR teilen diese Einschätzung.

6. SchülerTicket ÜT VRR/VRS zum 01.01.2026

Begründung

Das SchülerTicket VRR/VRS gilt im Geltungsbereich des großen Tarifkragens und beträgt immer den Preis desjenigen SchülerTickets (VRR oder VRS), der aktuell höher ist, um den jeweils anderen Verbundtarif nicht zu unterlaufen. Der Preis entspricht aktuell dem des SchokoTickets und beträgt 45,45 EUR. In Absprache mit der VRS GmbH wird eine Preisanpassung zum 01.01.2026 auf den dann gültigen VRR-SchokoTicket-Preis von 47,25 EUR vorgeschlagen. Die VRS GmbH wird diesen Preis in ihre Gremien zur Entscheidung einbringen. Die Beschlussempfehlung gilt – analog dem Vorgehen der vorherigen Jahre – somit vorbehaltlich der Beschlussfassung der VRS GmbH.

Ausblick VRS- und AVV-Tarifreform

Vorbehaltlich der Beschlussfassungen der Gremien des VRS und des AVV im Dezember 2025 werden der VRS- und der AVV-Tarif voraussichtlich zum 01.06.2026 eine umfängliche Tarifreform erfahren und zum neuen „Go-Rheinland-Tarif“ verschmelzen. Im Zuge dessen beraten die beteiligten Verbünde und die VRR AöR über die Abschaffung des SchülerTickets im Kragentarif zum Schuljahreswechsel 2026/2027. Die VRR AöR wird im Sitzungsblock März 2026 umfänglich in den VRR-Gremien berichten.

B) Sachstände

Einnahmen und Fahrten Januar bis August 2025

Die Einnahmen sind im Verbundraum bis August 2025 deutlich um + 101,8 Mio. EUR (+ 13,4 %) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegen. Grund für diesen Anstieg sind die hochlaufenden Absätze der DeutschlandTicket-Varianten. Bei den Fahrten kann ein Plus von + 10,5 Mio. Fahrten (+ 1,5 %) verzeichnet werden. Nach der ersten Stufe der Großen Tarifreform (kurz: GTR) im März 2025 und dem deutlich reduzierten Angebot ist der VRR-Alt-Tarif zwar weiter rückläufig, jedoch entwickelt sich eezy.nrw im VRR-Gebiet sehr positiv.

Zur Vorbereitung der ersten Stufe der GTR hat die VRR AöR Annahmen getroffen, in welche Produkte die Kund:innen der wegfallenden Produkte und Preisstufen (PST) wechseln würden. Das Beratungsunternehmen mobilité hat ebenfalls Kalkulationen vorgenommen und die Annahmen der VRR AöR verifiziert.

Gesamthaft wurden dabei eher konservative Annahmen der Wechsler:innen getroffen, um den „Worst Case“ als Grundlage für den Beschluss zu nutzen. Zudem muss natürlich erwähnt werden, dass die weggefallenen Produkte und Preisstufen Elemente des Angebotes waren, die ohnehin seit der Einführung des DeutschlandTickets kaum noch nachgefragt wurden. Nach mittlerweile acht Monaten – wovon sechs Monate an Absatz- und Umsatzzahlen vollumfänglich vorliegen – seit der Umsetzung der GTR, kann nun grob nachvollzogen werden, ob die ursprünglichen Annahmen eingetroffen sind.

Barsortiment und eezy.nrw im VRR

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind die Einnahmen des Barsortiments von 124,0 Mio. EUR auf 113,2 Mio. EUR (- 10,8 Mio. EUR, - 8,7 %) gesunken. Der Absatzverlauf des Barsortiments hat sich bis August 2025 auf einem niedrigeren Niveau als im Vorjahr stabilisiert; hier wurden weggefallene Tickets nach der GTR durch andere Tickets des Barsortiments und hauptsächlich eezy.nrw im VRR ersetzt.

EinzelTicket Erwachsene und Kinder

Beim EinzelTicket sind im Rahmen der Tarifreform die PST K und C weggefallen und die PST A1 bis A3 wurden zur PST A zusammengefasst. Vor der Umsetzung der GTR waren die Absatzzahlen der EinzelTickets rückläufig (- 6 %). Es wurde angenommen, dass die EinzelTicket-Kund:innen hauptsächlich in den Tickets verbleiben, jedoch eine andere Preisstufe wählen. Seit der GTR sind die Absatzzahlen bei den Erwachsenen nicht mehr rückläufig, sondern haben sich ab März 2025 stabilisiert.

Hier kann also davon ausgegangen werden, dass sich die Kund:innen an die neuen PST gewöhnt haben und keine Wechsel stattgefunden haben. Bei den Kindern sind die Absatzzahlen nach der GTR im März sogar gestiegen; hier sind auch Wechsler:innen von den 4erTickets (s. unten) zu den EinzelTickets Kinder zu vermuten.

4erTickets Erwachsene und Kinder

Bei den 4erTickets ist der Rabatt entfallen, sodass dieses dem Preis von vier EinzelTickets entspricht, wodurch die Absätze der 4erTickets deutlich gesunken sind. Hier wurde angenommen, dass nur 12 % der Kund:innen zu eezy.nrw wechseln würden, was ca. 65.000 Fahrten entsprochen hätte, und der Rest sich an den EinzelTickets orientiert. Dies ist nicht vollumfänglich eingetroffen – stattdessen haben sich durch die Rücknahme des Rabattes bei den 4erTickets die Wechsler:innen erfreulicherweise eher für eezy.nrw im VRR entschieden.

Es kann nicht detailliert nachgewiesen werden, ob es genau die ehemaligem 4erTicket-Kund:innen sind, die zu eezy.nrw gewechselt sind, jedoch wird sich sicherlich ein großer Anteil aus den 65.000 Fahrten in den 1,8 Mio. eezy.nrw-Tickets (s. unten) wiedergefunden haben. Bei den 4erTickets Kinder sieht es etwas anders aus: Zwar sind auch hier die Absätze rückläufig, aber wie oben schon beschrieben, wurde für die Fahrten überwiegend das EinzelTicket Kinder genutzt.

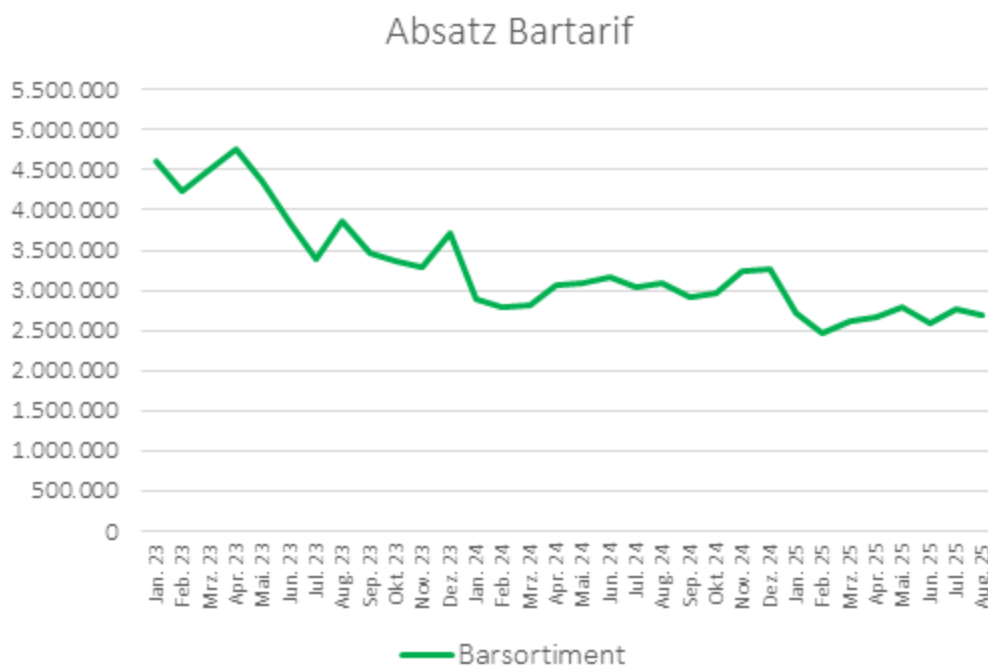
24-/48-StundenTickets

Es wurde angenommen, dass 100 % der ehemaligen 48-Stunden-Ticket-Nutzer:innen (ca. 4.500 Nutzer:innen pro Monat) zum 24-StundenTicket wechseln würden. Betrachtet man bei den 24-StundenTicket Tickets die Fahrtenentwicklung, ist festzustellen, dass die Fahrten ab März gegenüber den beiden ersten Monaten im Jahr 2025 um über + 40 % (+ 116 Tsd. Fahrten) gestiegen sind; demnach wurden die 48-StundenTickets in der Tat überwiegend mit 24-StundenTickets kompensiert, bzw. es kann auch davon ausgegangen werden, dass die ehemaligen Nutzer:innen der HappyHourTickets und 4-StundenTickets zu eezy.nrw im VRR, zum 24-StundenTicket und zum EinzelTicket gewechselt sind.

Kurzstrecke

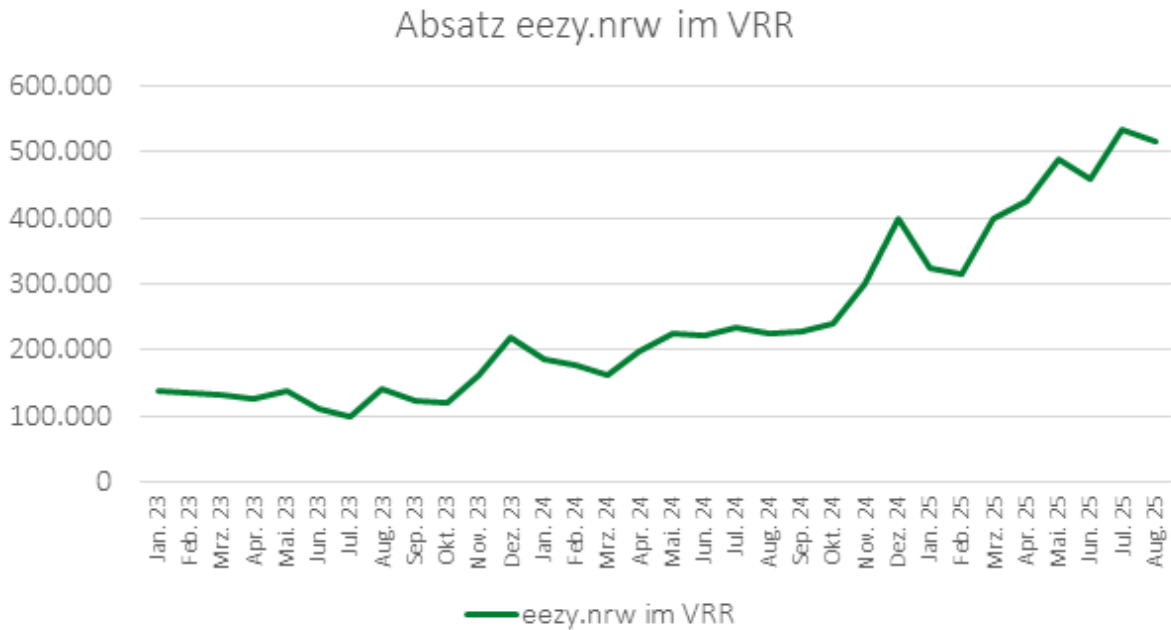
Ab März 2025 wurde der Verkauf der Kurzstrecke eingestellt. Die Erwartung, dass Kund:innen zukünftig die Preisstufe A lösen (90 % der Wechsler:innen) oder eezy.nrw im VRR (10 % der Wechsler:innen) nutzen, hat sich nur zum Teil bestätigt, denn die Nachfrage stieg eher in Richtung eezy.nrw an. Gerade bei den EinzelTickets haben sich die Verkaufszahlen der ehemaligen PST Kurzstrecke und A1 - A3 in den ersten beiden Monaten gegenüber der Preisstufe A ab März 2025 kaum verändert.

Dafür gab es bei eezy.nrw im VRR einen Anstieg von 38 % im Bereich der ehemaligen Kurzstrecke, bei Preisstufe A (ehemals A1, A2 und A3) einen Anstieg von 71 %, was wiederum 164.000 Fahrten entspricht. eezy.nrw hat somit noch nicht vollumfänglich die Kurzstrecke ersetzt (ehemals ca. 360.000 Tickets pro Monat), jedoch kann auch hier vermutet werden, dass ein Teil der Nutzer:innen zum 24-Stunden-Ticket gewechselt ist. Zudem fiel in den betrachteten Monaten die Sommerzeit, in welcher die Kurzstrecken-Absätze tendenziell immer bedeutend niedriger lagen als in der Winterzeit.



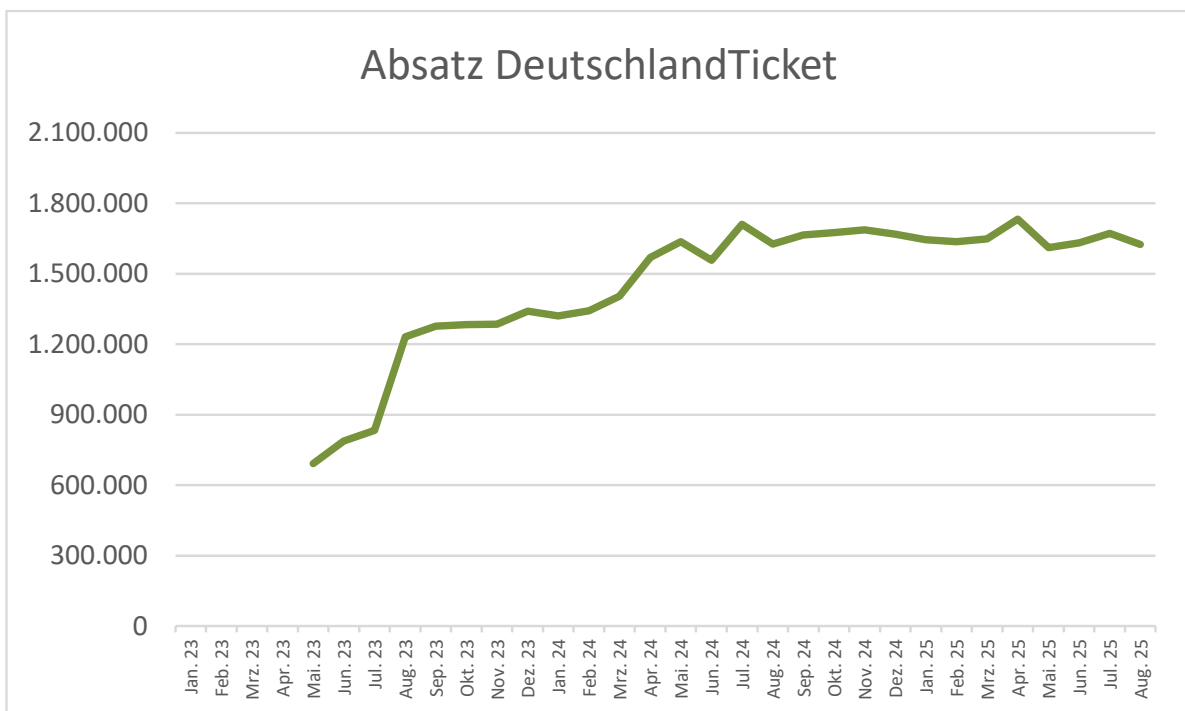
eezy.nrw

Der elektronische Tarif eezy.nrw im VRR hat sich bis August 2025 gegenüber des Vorjahreszeitraums mit einem Plus von 6,3 Mio. EUR (+ 119,6 %) bei den Einnahmen und mit einem Plus von 1,8 Mio. Tickets (+ 113,0 %) bei den Absätzen weiter sehr positiv entwickelt. Damit nutzen aktuell ca. 14 % der Gelegenheitskund:innen eezy.nrw im VRR. Im Vergleichszeitraum 2024 waren es noch 6 %. Gerade ab März sind die Verkäufe nochmals gegenüber den Vormonaten Januar und Februar gestiegen – hier werden die Erwartungen der Tarifreform mehr als bestätigt. Kund:innen, die vorher vom Markt genommene Tickets genutzt haben, sind überwiegend zum attraktiven eezy.nrw im VRR gewechselt.



VRR-Abonnements und DeutschlandTicket-Varianten

Im August 2025 verzeichnen die Verkehrsunternehmen im VRR mit 1,625 Mio. Deutschland-Ticket-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 DeutschlandTicket-Varianten im Mittel von Januar bis August 2025 gegenüber dem 2. Halbjahr 2024 lediglich um 0,9 % zurückgegangen; dies entspricht rund 15 Tsd. Kund:innen.

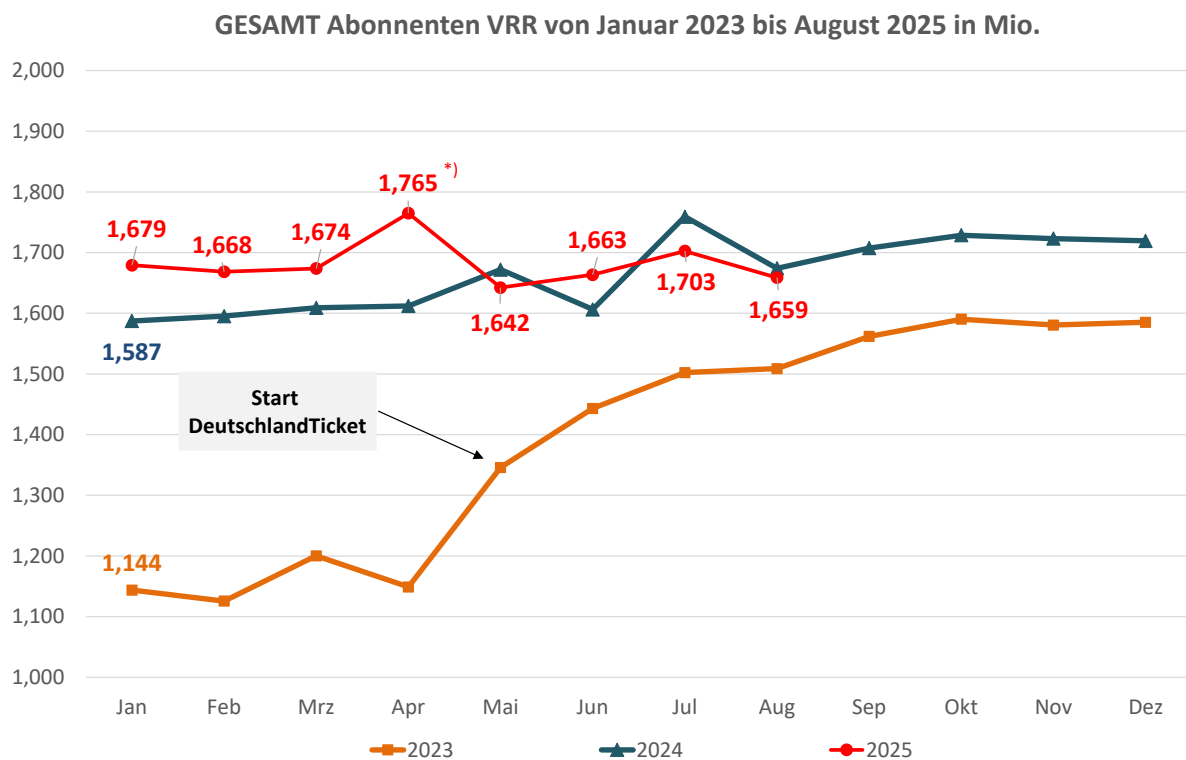


Die DeutschlandTicket-Produktfamilie hat sich in den letzten 12 Monaten auf einem hohen Niveau stabilisiert. Sowohl das DeutschlandTicket Job, als auch das DeutschlandTicket Sozial, verzeichnen trotz Preiserhöhung immer noch positive Entwicklungen.

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

DeutschlandTicket	775 Tsd. (Anteil ca. 48 %)
DeutschlandTicket Schule	391 Tsd. (Anteil ca. 24 %)
Deutschlandsemesterticket	206 Tsd. (Anteil ca. 13 %)
DeutschlandTicket Job	144 Tsd. (Anteil ca. 9 %)
DeutschlandTicket Sozial	109 Tsd. (Anteil ca. 7 %)
Gesamt	1.625 Tsd.

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



VRR-Abonent:innen ohne DeutschlandTicket

Im gesamten VRR nutzen noch ca. 34 Tsd. Kund:innen ein Abonnement des Altтарifes. Darunter fallen ca.:

- 14 Tsd. SchokoTickets
- 13 Tsd. Ticket2000 / 2000 9 Uhr
- 4 Tsd. FirmenTickets
- 3 Tsd. SozialTickets
- 200 SemesterTickets

Diese Alt-Abonent:innen sind seit der Umsetzung der GTR im März 2025 auf dem gleichen Niveau geblieben. Es wurde angenommen, dass die ehemaligen Nutzer:innen des Ticket1000, zu 10 % ins DeutschlandTicket wechseln würden und zu 90 % zum Ticket2000. Beim YoungTicketPLUS wurde angenommen, dass 100 % ins DeutschlandTicket wechseln würden. Beim BärenTicket wurde ebenfalls kalkuliert, dass 100 % ins DeutschlandTicket wechseln würden und sich zusätzlich 40 % ein 1. Klasse Abo-/Monatsticket und 10 % ein Fahrrad Abo-/Monatsticket dazu buchen würden. Da sowohl die Abnehmerzahl des Ticket1000, als auch des YoungTicketPLUS und BärenTicket vor der GTR verhältnismäßig geringfügig war (ca. 5.000 Abonent:innen), ist fast nicht nachzuweisen, ob sich diese in den monatlichen Schwankungen zum DeutschlandTicket seit März wiederfinden, da der Anstieg zeitweise mehr als 5.000 Stück betrug.

Da es beim Ticket2000 jedoch keine Steigerungen gab, kann davon ausgegangen werden, dass sich die Abonent:innen zum DeutschlandTicket orientiert haben.

Sichtbar sind jedoch die Steigerungen um 22 % in den Absatzzahlen der VRR 1. Klasse-Tickets im Vergleich zum Vorjahreszeitraum Januar bis August (+ 4.000 Tickets). Durch den deutlichen Anstieg ab März 2025 verstärkt sich die Vermutung analog den Annahmen, dass viele ehemalige BärenTicket-Kund:innen auf das DeutschlandTicket umgestiegen sind und die 1. Klasse dazu gekauft haben.

Fazit Große Tarifreform Stufe 1

Die erste Stufe der GTR wurde zum 01.03.2025 umgesetzt. Seitdem zeigen sich erfreuliche Entwicklungen hin zu eezy.nrw, die die ursprünglichen Erwartungen weit übertroffen haben.

Zwar kann nicht immer im Detail genannt werden, in welche Produkte und Preisstufen die Kund:innen tatsächlich gewechselt sind, jedoch zeigt die Gesamtentwicklung im Absatz und Umsatz, dass die gefassten Ziele zur GTR (Drucksache Nr. M/X/2024/0768) erreicht wurden:

- Die DeutschlandTicket-Produktfamilie wird weiter gestärkt; dabei werden die Einnahmanteile im VRR-Raum gehalten.
- eezy wird als der Zukunftstarif für den Gelegenheitsmarkt etabliert. Siehe hierzu auch die Drucksache Nr. M/X/2025/1015 Marketingangelegenheiten, hier: Aktuelles aus der Marktforschung.
- Kund:innen wird das attraktivste Produkt angeboten.
- Die Vertriebskosten werden reduziert und es findet eine Verlagerung auf digitale Kanäle statt.

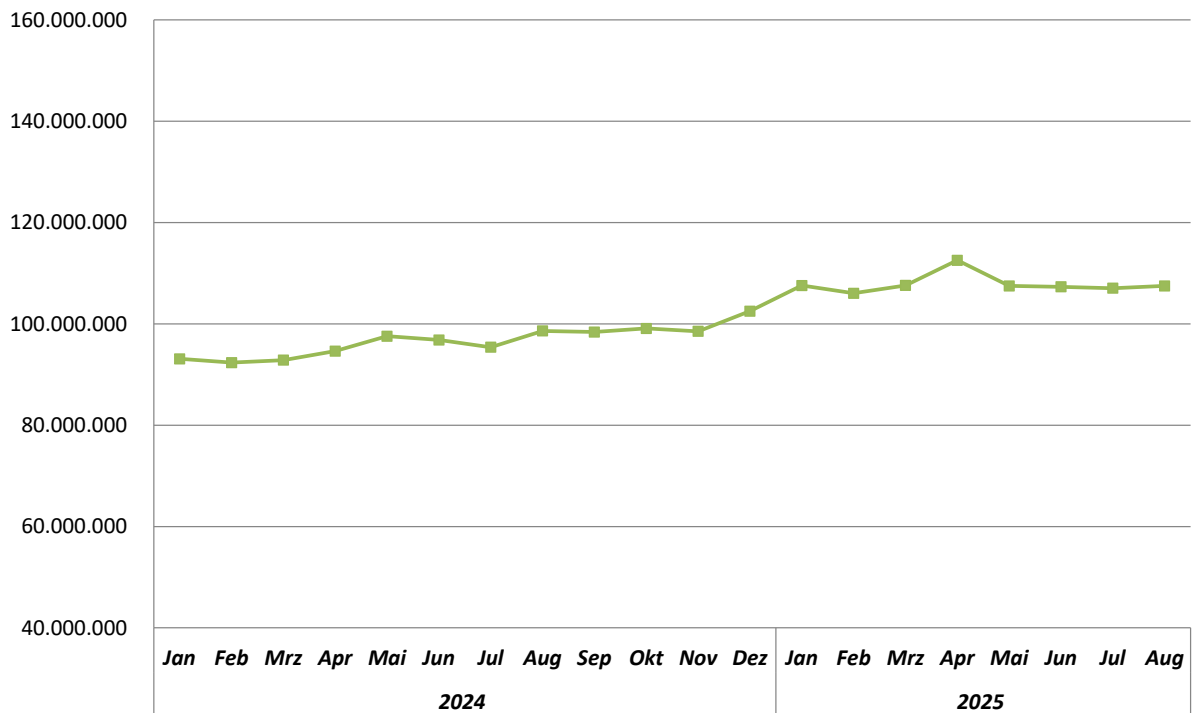
Es wurde prognostiziert, dass die Maßnahmen im Sortiment und in der Struktur im Jahr 2025 ein Defizit von ca. – 335.807 EUR ausmachen würden, wobei hier noch die Abschaffung des 2-Waben-Tarifs als Teil der ursprünglichen Beschlussvorlage mit einbezogen war. Zum aktuellen Zeitpunkt können keine Mindererlöse durch die GTR verzeichnet werden, sondern stattdessen sogar Einnahmesteigerungen.

Die VRR AöR wird im Laufe des Jahres die Auswirkungen der GTR weiter beobachten und im März-Sitzungsblock 2026 berichten.

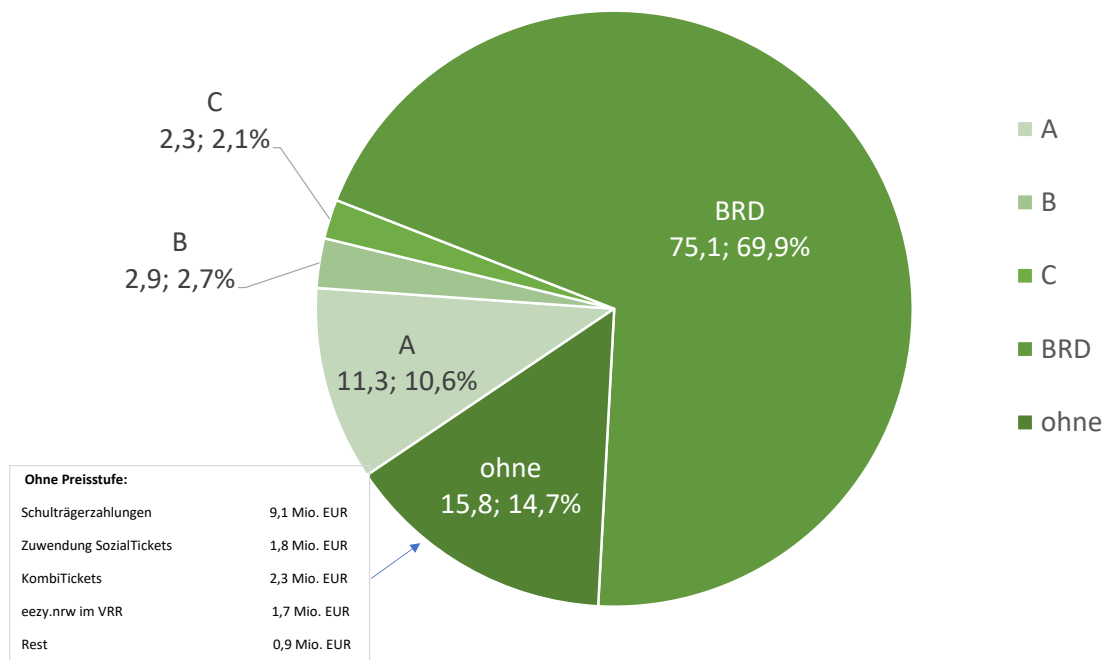
Einnahmen

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 August 2025



Einnahmenanteile August 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-Aug 2024	Jan-Aug 2025			
Summe von Absatz	Barsortiment	23.977.843	21.270.069	-2.707.774	-11,3	
	davon EinzelTicket Erwachsene	17.081.060	15.774.893	-1.306.167	-7,6	
	davon 4erTicket Erwachsene	2.013.388	1.271.885	-741.503	-36,8	
	4-StundenTicket	445.703	39.190	-406.513	-91,2	
	24h/48h-Varianten	880.696	727.508	-153.188	-17,4	
	Flexvarianten	12.258	2.080	-10.178	-83,0	
	eezy.nrw im VRR	1.623.032	3.457.800	1.834.768	113,0	
	FirmenTickets	84.092	42.699	-41.393	-49,2	
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	47.730	28.428	-19.302	-40,4	
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	17.220	2.840	-14.380	-83,5	
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	3.096	506	-2.590	-83,7	
	davon FirmenTicket GroKu Vop	14.233	10.925	-3.308	-23,2	
	davon FlexJob	1.813	0	-1.813	-100,0	
	Regelzeitkarten	224.838	149.649	-75.189	-33,4	
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	138.851	108.999	-29.852	-21,5	
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	4.736	967	-3.769	-79,6	
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	59.835	35.597	-24.238	-40,5	
	davon BärenTicket	21.416	4.086	-17.330	-80,9	
	Schüler/AzubiTickets	92.156	84.351	-7.805	-8,5	
	davon SchokoTicket Selbstzahler	36.470	34.222	-2.248	-6,2	
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	6.746	672	-6.074	-90,0	
	SemesterTickets	735.909	4.524	-731.385	-99,4	
	SozialTickets	203.203	138.972	-64.231	-31,6	
	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	18.156	22.187	4.031	22,2	
	DeutschlandTicket	12.168.205	13.201.331	1.033.126	8,5	
	ÜT-Tarif	133.226	115.224	-18.002	-13,5	
	KombiTickets	5.245.607	6.314.671	1.069.064	20,4	
	Sonstiges	1	110	109		
	Summe von Einnahmen	Barsortiment	124.037.905	113.189.383	-10.848.522	-8,7
		davon EinzelTicket Erwachsene	68.625.340	70.206.421	1.581.081	2,3
davon 4erTicket Erwachsene		25.645.030	18.995.795	-6.649.236	-25,9	
4-StundenTicket		2.183.945	203.788	-1.980.157	-90,7	
24h/48h-Varianten		14.389.751	12.565.568	-1.824.183	-12,7	
Flexvarianten		51.102	8.053	-43.050	-84,2	
eezy.nrw im VRR		5.287.212	11.608.887	6.321.676	119,6	
FirmenTickets		5.935.341	3.262.127	-2.673.214	-45,0	
davon FirmenTicket 100/100-Modell		3.108.025	2.011.948	-1.096.077	-35,3	
davon FirmenTicket GroKu-Modell		1.437.312	252.674	-1.184.637	-82,4	
davon FirmenTicket Rabatt-Modell		262.644	44.674	-217.970	-83,0	
davon FirmenTicket GroKu Vop		1.111.423	952.831	-158.592	-14,3	
davon FlexJob		15.937	0	-15.937	-100,0	
Regelzeitkarten		19.239.017	13.600.455	-5.638.562	-29,3	
davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)		11.185.022	9.420.047	-1.764.975	-15,8	
davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)		361.390	79.189	-282.200	-78,1	
davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)		5.418.227	3.643.587	-1.774.640	-32,8	
davon BärenTicket		2.274.379	457.632	-1.816.747	-79,9	
Schüler/AzubiTickets		4.958.161	4.507.097	-451.064	-9,1	
davon SchokoTicket Selbstzahler		1.555.788	1.541.107	-14.681	-0,9	
davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket		497.860	52.156	-445.704	-89,5	
SemesterTickets		19.892.929	136.418	-19.756.510	-99,3	
SozialTicket inkl. Zuwendung		16.059.802	12.177.832	-3.881.970	-24,2	
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		913.247	1.177.020	263.774	28,9	
DeutschlandTicket		554.034.413	691.834.191	137.799.778	24,9	
ÜT-Tarif		2.673.773	2.366.622	-307.151	-11,5	
KombiTickets		7.390.625	8.304.205	913.579	12,4	
Sonstiges		897.225	947.708	50.483	5,6	
Summe von Fahrten		Barsortiment	34.836.478	27.780.007	-7.056.471	-20,3
		davon EinzelTicket Erwachsene	17.074.357	15.652.601	-1.421.756	-8,3
	davon 4erTicket Erwachsene	8.053.552	5.087.540	-2.966.012	-36,8	
	4-StundenTicket	1.114.258	97.975	-1.016.283	-91,2	
	24h/48h-Varianten	3.423.186	2.764.316	-658.870	-19,2	
	Flexvarianten	9.542	1.757	-7.785	-81,6	
	eezy.nrw im VRR	1.617.367	3.690.860	2.073.493	128,2	
	FirmenTickets	3.081.879	1.463.221	-1.618.658	-52,5	
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	1.301.364	702.622	-598.742	-46,0	
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	855.936	137.799	-718.137	-83,9	
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	164.356	26.706	-137.650	-83,8	
	davon FirmenTicket GroKu Vop	757.105	596.094	-161.011	-21,3	
	davon FlexJob	3.118	0	-3.118	-100,0	
	Regelzeitkarten	10.805.864	7.465.635	-3.340.229	-30,9	
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	6.978.986	5.491.204	-1.487.782	-21,3	
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	211.544	44.008	-167.536	-79,2	
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	2.844.358	1.783.327	-1.061.031	-37,3	
	davon BärenTicket	770.976	147.096	-623.880	-80,9	
	Schüler/AzubiTickets	5.706.926	5.229.090	-477.836	-8,4	
	davon SchokoTicket Selbstzahler	2.261.140	2.121.764	-139.376	-6,2	
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	411.506	40.992	-370.514	-90,0	
	SemesterTickets	19.133.634	117.624	-19.016.010	-99,4	
	SozialTicket	9.474.307	6.690.368	-2.783.939	-29,4	
	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	613.423.758	655.677.754	42.253.996	6,9	
	ÜT-Tarif	280	657	377	134,6	
	KombiTickets	891.348	1.391.922	500.574	56,2	
	Sonstiges	0	0	0		
	Gesamt: Summe von Absatz		44.506.268	44.801.587	295.319	0,7
	Gesamt: Summe von Einnahmen		761.319.650	863.111.948	101.792.298	13,4
Gesamt: Summe von Fahrten		698.971.840	709.507.138	10.535.298	1,5	

2. Jahresbericht Sondertarife im VRR (inkl. Mieterticket)

Ausgangslage

Die VRR-Verkehrsunternehmen erhalten Anfragen zu ticketfreien Aktionstagen oder Ähnlichem von Dritten, wie z. B. von Kommunen. Um den Umgang hierzu eindeutig und einheitlich zu regeln, wurde im Jahr 2020 eine Richtlinie über tarifliche Sonderangebote im Verkehrsverbund Rhein Ruhr erlassen (Drucksache Nr. M/IX/2020/0811).

Die Richtlinie ermöglicht u. a. kurzzeitige Freifahrtregelungen oder Preisreduzierungen, solange die Kostendeckung sichergestellt ist und der finanzielle Ausgleich in geeigneter Weise gegenüber dem VRR angezeigt wurde. Die VRR AöR ist gehalten, die Zulässigkeit von Sondertarifen auf Basis der gesetzlichen Vorgaben und der Kriterien des Kooperationsvertrages, zu prüfen und gegenüber der Genehmigungsbehörde anzuzeigen bzw. zur Genehmigung vorzulegen. Längerfristige Sondertarife mit einem hohen Umsatzvolumen, wie bspw. die Freifahrt für Bürger*innen der Stadt Monheim am Rhein, bedürfen separate Beschlüsse der VRR-Gremien.

Sondertarife 2024

Im Jahr 2024 wurden sieben Sondertarife mit kurzen Gültigkeitszeiträumen durch fünf unterschiedliche Verkehrsunternehmen (STOAG, DVG, SWK, WSW, SWN) angezeigt. Zusätzlich wurde ein Sondertarif über die VRR AöR für alle Verkehrsunternehmen im VRR angezeigt.

Zudem liefen über das Jahr 2024 drei längerfristige Sondertarife, u.a. der bereits seit 2020 laufende Sondertarif „Freifahrt für Bürger:innen der Stadt Monheim am Rhein“. Des Weiteren bestand das Angebot der Stadt Neuss, sieben Haltestellen der Linie 709 für 20 Monate kostenfrei anzubieten, noch im Jahr 2024. Der Sondertarif zur Linie 709 wurde zum 31.08.2024 eingestellt, da der Rat der Stadt Neuss der Verlängerung des Projektes über den 31.08.2024 hinaus nicht zugestimmt hatte (Drucksache Nr. M/X/2024/0768). Außerdem hatte die BOGESTRA mit dem sogenannten „MieterTicket“ einen weiteren länger laufenden Sondertarif angeboten. Auch dieser wird voraussichtlich zeitnah eingestellt, da durch die Einführung des DeutschlandTickets die Abnahmemengen gesunken sind.

Bei allen Sondertarifen haben jeweils Dritte die Mindererlöse vollumfänglich ausgeglichen. Im Gegenzug entfiel jeweils ein Endkundenpreis, wurde reduziert oder im Rahmen der Veranstaltungen mit den Eintrittskarten verrechnet.

Sondertarif	Geltungsbereich	Tage/Dauer	Anspruchs-berechtigte
2 für 1 - Aktion in eezy.nrw	Bereich der Gültigkeit der eezy-Tarife in NRW	23.03.2024 – 07.04.2024 (Osterferien)	Alle Nutzer*innen von eezy: <ul style="list-style-type: none"> • eezy VRR • eezy avv • eezy VRS • eezy Westfalen • eezy.nrw
Revierflitzer STOAG - Werbeaktion zur besseren Auslastung des On-Demand-Verkehrs an Wochentagen	TG 24, Oberhausen	04.04., 11.04., 18.04. und 25.04.2024	Alle Fahrgäste
72-Stunden-Aktion des Bundes der Deutschen Katholischen Jugend (BDKJ) und seiner Verbände	TG 23/33, Duisburg	18.04.2024 – 21.04.2024	Träger des Armbändchens zur 72-Stunden-Aktion des BDKJ 2024
2 x Baustellenshuttle für Brücke Hausbend	Relation zur Umfahrung der Baustelle auf der Brücke/Eisenbahnüberführung „Hausbend“ in Krefeld Linn	12.06.2024 – 30.06.2024 und 20.10.2024 – 03.11.2024	Alle Fahrgäste
Langer Tisch 2024 (95. Geburtstag der Stadt Wuppertal)	TG 65/66, Wuppertal auf WSW Linien	29.06.2024	Alle Fahrgäste

2 x NEMO Shuttle - Werbeaktion zur besseren Auslastung des On-Demand-Verkehrs an allen Wochentagen	TG 52, Neuss	19.08.2024 – 18.11.2024 und 19.11.2024 – 31.12.2024	Alle Fahrgäste
Freifahrt für Bürger*innen der Stadt Monheim am Rhein	TG 73, Monheim/ Langenfeld	01.04.2020 - 31.05.2025	Bürger*innen mit Erstwohnsitz in der Stadt Monheim am Rhein
Freifahrt auf der Linie 709 Neuss	Linienabschnitt der Linie 709 in Neuss zwischen den Haltestellen Theodor-Heuss-Platz, Neuss Hbf, Niedertor, Glockhammer, Neuss Markt, Landestheater und Neuss Stadthalle	01.01.2023 - 31.08.2024	Alle Fahrgäste
Mieterticket	VRR-Verbundgebiet	01.01.2022 – 31.12.2025	Vertragsverhältnis zwischen VRR, Verkehrsunternehmen, Wohnungsunternehmen und Mietern, basierend auf dem Großkunden-Vorteilsprogramm

3. Verbundprojekt Bargeldlosstrategie

Ausgangslage

Der Projektplan des Verbundprojekts Bargeldlosstrategie sieht vor, dass bis Anfang 2027 in allen Fahrzeugen, sowohl beim Fahrpersonal als auch am 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 Ziel „ausschließlich bargeldloses Bezahlen“ übergangsweise ein Parallelverkauf mit Bargeld und bargeldlosen Zahlungsmöglichkeiten in den Fahrzeugen angeboten werden. Im Oktober 2025 hat die VRR AöR bei den Verkehrsunternehmen im VRR den aktuellen Stand bei der Umsetzung des bargeldlosen Bezahlers abgefragt. Diese Abfrage diente vor allem zur Koordination der zugehörigen Marktkommunikation. Durch die Abfrage wurde deutlich, dass bei den verschiedenen Verkehrsunternehmen im VRR-Raum z. T. aufgrund der Ausschreibungsprozesse bisher unterschiedliche Umsetzungsstufen erreicht wurden, sodass eine etwas spätere Wiederholung der Abfrage vonnöten ist, bevor konkrete Marketingaktivitäten geplant werden können.

Ungeachtet dessen hat die VRR AöR die Arbeiten zur Schaffung und Vereinbarung eines einheitlichen Signets und einer einheitlichen Bildsprache zur Kennzeichnung der bargeldlosen Bezahlvorgänge und -terminals gestartet und wird hierzu in den nächsten Sitzungsblöcken berichten.

Teilprojekt papierloses Ticketing

Im Februar 2025 wurde die Einführung des papierlosen Verkaufs von Fahrtberechtigungen im EMV-Standard ab Januar 2026 im Rahmen eines Pilotprojekts in Federführung von Rheinbahn und SWK beschlossen (Drucksache Nr. M/X/2025/0833). Die Umsetzung des Projekts schreitet weiter voran, sodass voraussichtlich mit ersten Anwendungen im ersten Quartal 2026 zu rechnen ist. Bis zum Abschluss des Pilotprojekts bleibt die Ticketausgabe auf Papier ein Bestandteil der verbindlichen VRR-Vertriebsrichtlinie. Die Darstellung der Vertriebswege in der VRR-Vertriebsrichtlinie wird gemäß des o. g. Beschlusses um die CALO-Validatoren ergänzt.

Bedienoberfläche der Validatoren für das papierlose Ticketing (CALO) und die Bargeldlosstrategie

Des Weiteren haben die Verkehrsunternehmen im VRR über die Umsetzung einheitlicher Bedienoberflächen bei den Validatoren sowohl für das Projekt Bargeldlosstrategie als auch das Projekt CALO beraten. Ziel der Vereinheitlichung ist es, Missverständnisse und Bedienfehler zu vermeiden, die Akzeptanz neuer Bezahl- und Ticketing-Verfahren zu steigern und das Serviceerlebnis im gesamten VRR-Gebiet zu verbessern. Darüber hinaus sollen durch eine standardisierte Oberfläche Synergien bei der Wartung, Schulung und Weiterentwicklung geschaffen werden.

Die Vereinheitlichung von Vertriebssystemen und Bedienoberflächen ist im Verbundgrundvertrag der VRR AöR ausdrücklich festgehalten.

Die VRR AöR hat auf der Basis der von der Rheinbahn in Abstimmung mit Schwerbehindertenvertreter:innen erstellten Mock-Ups Darstellungen für die Bedienoberfläche erstellt, welche mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt werden, um anschließend im Rahmen einer Anpassung der Vertriebsrichtlinie in die politischen Gremien eingebracht zu werden.

Guthaben-Karte

Gemäß den Ergebnissen des Workshops der Verkehrsunternehmen im Mai 2025 sollen im VRR-Raum im Rahmen der Anpassung der Vertriebsstrategie Prepaid-Funktionen erarbeitet werden. Ein Teil dieser Arbeiten beschäftigt sich mit der Einführung einer verbundweiten Guthaben-/Prepaid-Karte, die allerdings nicht verpflichtend für alle Verkehrsunternehmen sein soll. Die VRR AöR und ein zentrales Verkehrsunternehmen sollen in einer gemeinsamen Organisationsstruktur das Projekt vorantreiben. Zurzeit ist noch in Klärung, welches Verkehrsunternehmen die Rolle des zentralen Verkehrsunternehmens übernimmt, wobei eine finale Entscheidung zeitnah zu erwarten ist. Ungeachtet dessen werden die konkreten Prozessabläufe abgestimmt und beschrieben, so dass ein einheitlicher Umgang, z.B. in Bezug auf die Auflade- und Auszahlungsvorgänge, -höhen sowie Zahlungsflüsse im gesamten VRR-Raum gewährleistet ist.

Bundesweites Vorgehen

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat eine Management Skizze erstellt, um zu eruieren, wie Verkehrsunternehmen bundesweit die bank- und kreditkartenbasierten Vertriebstechnologien nutzen können und dabei sicherstellen, dass die für die Kontrolle relevanten Komponenten für alle Beteiligten zugänglich sind. Dazu ist ein sogenannter Token- und Ticketspeicher das Schlüsselsystem, das den hergestellten Bezug in Form eines Tokens zwischen Bank- bzw. Kreditkarte und Tarifprodukt speichert und den angeschlossenen Verkehrsunternehmen auf Anfrage bereitstellt. In der o.g. Skizze wurde erfreulicherweise festgehalten, dass die bei der Rheinbahn im CALO-Projekt erarbeitete Schnittstellenstruktur zwischen Transit-PSP, Terminal und Kontrollsystem als Blaupause für die bundesweite Standardisierung des Token- und Ticketspeichers dienen kann. Siehe hierzu auch den Sachstandsbericht (Drucksache Nr. GP/X/2025/1003, lfd. Nr. 5.)

4. City Ticket: Neue Aufnahmekriterien

Ausgangslage

Das CityTicket ist eine Fahrkarte der DB Fernverkehr AG (DB Fv), welche ermöglicht, in 130 Städten innerhalb eines bestimmten Geltungsbereichs im ÖPNV zum Bahnhof hin oder vom Bahnhof aus weiterzufahren. Im Flexpreis der DB Fv ist das CityTicket kostenfrei enthalten, im Super Sparpreis und Sparpreis wird das CityTicket kostenpflichtig und abhängig von der gewählten Verbindung zusätzlich ausgegeben. Im VRR-Verbundgebiet ist das CityTicket für folgende 20 Städte erhältlich: Bochum, Bottrop Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Herne, Krefeld, Mönchengladbach, Moers, Mülheim, Neuss, Oberhausen, Recklinghausen, Remscheid, Solingen, Witten und Wuppertal.

Aufgrund sinkender Verkäufe des CityTickets wurde im Jahr 2024 gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und den Verbänden, welche dem Rahmenvertrag zum CityTicket beigetreten sind, eruiert, welche Maßnahmen getroffen werden können, um das Angebot attraktiver zu machen. Maßgeblich für die sinkenden Verkäufe waren die Auswirkungen des DeutschlandTickets: Im Rahmen der Marktforschung wurde im Jahr 2024 ermittelt, dass mittlerweile ca. 40 - 50 % der Fernverkehrs-Bucher über ein DeutschlandTicket verfügen. Dies führt seit Einführung des Deutschland-Tickets zu geringeren Nutzungsquoten, die sich entsprechend in der Abrechnung für die einzelnen Städte niederschlagen. Bisher lauteten die Kriterien für die Aufnahme als CityTicket-Stadt eine Einwohnerzahl von über 50.000 und mehr als 20.000 Fahrten pro Jahr mit City-Ticket-Berechtigung.

Die neuen Kriterien für die Aufnahme lauten:

- Kriterien für Fernverkehrshalte
 - 2 Stunden FV Takt (zwischen 7 und 20 Uhr)
 - oder
 - 80 Tsd. Ein/Aussteiger
- Kriterien für Nahverkehrshalte
 - 50 Tsd. Einwohner
 - oder
 - 50 Tsd. Ein/Aussteiger (FV Reisende)

Somit können durch die Anpassungen ab dem 01.01.2026 folgende Städte in die Ticketkooperation aufgenommen werden: Coburg, Ansbach (VGN), Wolfenbüttel (VRB), Rosenheim (MVV), Riesa (VVO), Montabaur (VRM), Limburg Süd, Rüsselsheim, Wetzlar (RMV) und Bad Hersfeld (NVV).

Die Prüfung und Abstimmungen zur Aufnahme weiterer Städte auf Seiten der Verbünde – hauptsächlich VBB, NVM und VRN – laufen derzeit noch, werden aber voraussichtlich nicht mehr zum 01.01.2026 umgesetzt. Das VRR-Verbundgebiet wurde geprüft, ist allerdings nicht betroffen.