

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Jahresbericht zur Einnahmensicherung 2025



Inhalt

Ausgangslage	4
1. Kontrollmaßnahmen	5
2. EBE-Statistik	6
3. Ergänzende Maßnahmen	9
Ausblick	10

Ausgangslage

Die Erschleichung von Beförderungsleistung verursacht Jahr für Jahr bundesweite Einnahmehausfälle in Millionenhöhe, welche auch die Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) über entsprechend höhere Fahrpreise oder Steuerzuschüsse wieder ausgleichen müssen. Die Beförderungsererschleichung, d.h. das „Erschleichen von Leistungen“, bedeutet für Verkehrsunternehmen nicht nur den Ausfall von Einnahmen, sondern führt auch zu Mehrkosten, die durch die Kontrollen und nachgelagerten Verwaltungsprozesse entstehen – zum Schaden der ehrlichen Fahrgäste und Steuerzahler*innen. Die Beförderungsererschleichung wird in §265a des Strafgesetzbuchs geregelt. Demnach ist die Fahrausweisprüfung eine betriebswirtschaftlich unverzichtbare Maßnahme im öffentlichen Verkehr. Aus diesem Grund werden im Jahresbericht der Einnahmensicherung nicht nur die Statistiken zum Erhöhten Beförderungsentgelt (EBE), sondern auch die qualitativen Maßnahmen zur Einnahmensicherung (z.B. Ticketkontrollen, Senkung der Quote der Beförderungsererschleichung) dargestellt.

Zur Umsetzung der gemeinsamen Maßnahmen stehen Vertreter*innen der Verkehrsunternehmen und der VRR-Verwaltung in regelmäßigem Austausch mit dem Ziel, einen Überblick über die unterschiedlichen Betriebszweige zu erlangen und daraus Handlungsempfehlungen abzuleiten.



1. Kontrollmaßnahmen

Im Jahr 2025 bleibt die Sicherung der Fahrgeldeinnahmen ein wesentlicher Bestandteil zur Sicherung einer stabilen Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs im VRR. Trotz der fortschreitenden Digitalisierung und der breiten Nutzung des DeutschlandTickets ist weiterhin festzustellen, dass ein Teil der Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis unterwegs ist.

Zwar erleichtern digitale Vertriebswege und das DeutschlandTicket den Zugang zu gültigen Tickets erheblich und senken damit grundsätzlich die Hürde für den rechtmäßigen Ticketerwerb, dennoch verhindern sie nicht vollständig, dass einzelne Personen bewusst oder unbewusst ohne gültigen Fahrausweis fahren. Um die Einnahmen der Verkehrsunternehmen nachhaltig zu schützen, ist ein konsequentes Vorgehen gegen das Fahren ohne Fahrausweis und eine deutliche Reduzierung der Beförderungerschleichung unerlässlich. Hierzu sind proaktive Maßnahmen der Verkehrsunternehmen, wie etwa Schwerpunktkontrollen, notwendig. Durch die Einführung des DeutschlandTickets werden besonders die Kontrollen digitaler Tickets zunehmend wichtiger. Dabei werden sowohl Verkehrsunternehmen als auch Prüfer:innen immer wieder mit technischen Problematiken konfrontiert.

Schwerpunktkontrollen sind Kontrollmaßnahmen einer größeren Gruppe von Fahrausweisprüfer:innen der Verkehrsunternehmen, die innerhalb kürzester Zeit mehrere Fahrscheine prüfen. Hierzu gehören verstärkte Kontrollen zu besonderen Anlässen, wie z.B. Kirmesveranstaltungen und Prüfung aller Ein- und/oder Aussteiger:innen an Bahnsteigen und U-Bahnhöfen. Sie unterscheiden sich somit von alltäglichen Kontrollen, in denen das Prüfpersonal linienbezogen über einen längeren Zeitraum Kontrollmaßnahmen durchführt.

Während der Schwerpunktkontrollen setzen die Bahnen ihre Fahrt so lange nicht fort, bis alle Fahrgäste kontrolliert wurden. Während der Kontrolle ist es nicht möglich, das Fahrzeug zu verlassen, ohne das Ticket vorgezeigt zu haben. Der Zeitdruck ist bei einer Schwerpunktkontrolle hoch, da der Betrieb nicht unnötig lange aufgehalten werden sollte. Um eine Eskalation während der Kontrollmaßnahmen zu vermeiden, ist die Polizei oftmals zur Unterstützung beteiligt. Eine andere Variante der Schwerpunktkontrollen sind Prüfungen an allen Ausgängen von einzelnen oder mehreren Stadtbahnstationen.

Im Jahr 2025 haben die Verkehrsunternehmen im VRR umfangreiche Schwerpunktkontrollen durchgeführt, um die Einnahmesicherung zu stärken und die Beförderungerschleichung wirksam einzudämmen. Über das gesamte Verbundgebiet hinweg wurden zahlreiche groß angelegte Kontrollaktionen umgesetzt, die sowohl im Linienbetrieb als auch an stark frequentierten Knotenpunkten stattfanden. Im Jahresverlauf wurden dabei mehrere hunderttausend Fahrgäste kontrolliert. Allein die Rheinbahn AG führte über 1.000 Schwerpunktkontrollen durch und prüfte dabei rund 293.000 Fahrgäste, woraus mehr als 8.400 Feststellungen resultierten.

Neben den regulären Schwerpunktkontrollen wurden auch anlassbezogene Maßnahmen durchgeführt, etwa zu Großveranstaltungen oder im Umfeld stark frequentierter Haltestellen. Bei Einstiegskontrollen zeigte sich, dass weiterhin eine relevante Zahl von Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis unterwegs ist. Gespernte oder abgelaufene Tickets wurden in größerem Umfang eingezogen, was die Bedeutung sichtbarer Kontrollpräsenz unterstreicht.

2. EBE-Statistik

Die Auswertungen basieren auf den von den Verkehrsunternehmen im VRR gemeldeten Prüfstunden und EBE Daten. Die Daten wurden aggregiert ausgewertet. Beiträge der Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen nur teilweise vor, sodass deren Ergebnisse in einzelnen Bereichen nicht vollständig abgebildet sind

Monatsvergleich - Prüfaufwand in Stunden in den Jahren 2023, 2024 und 2025

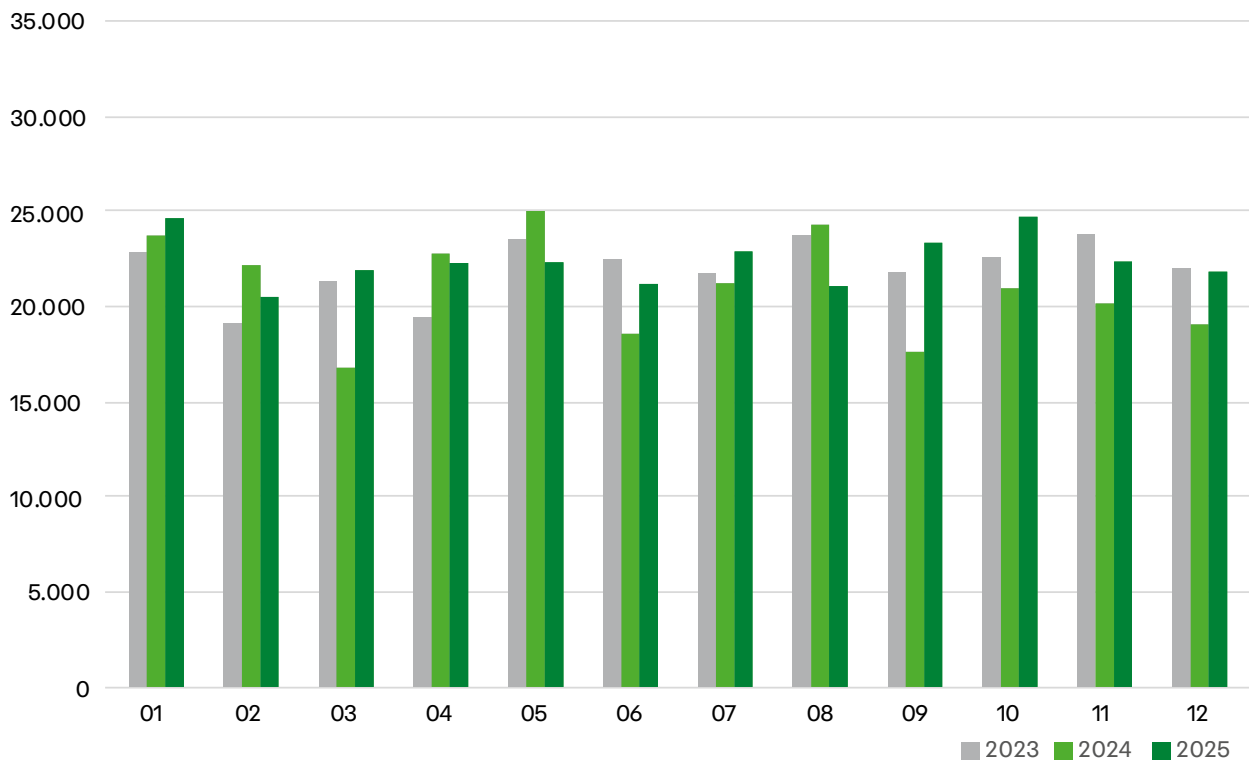


Abbildung 1: Prüfaufwand in Stunden pro Monat

Der monatliche Prüfaufwand der Verkehrsunternehmen im VRR zeigt in den Jahren 2023 bis 2025 ein insgesamt stabiles, jedoch weiterhin moderates Niveau. Im direkten Vergleich wird deutlich, dass der Prüfaufwand im Jahr 2025 in acht Monaten über den Werten des Vorjahres liegen. Gleichzeitig bleiben andere Monate hinter den Vorjahreswerten zurück, sodass sich insgesamt ein ausgeglichenes Jahresbild ergibt. Grundsätzlich liegt das aktuelle Niveau weiterhin knapp ein Drittel unterhalb des früheren Kontrollvolumen vor Einführung des 9-Euro-Tickets im Jahr 2022.

Anzahl Fälle mit Erhöhtem Beförderungsentgelt

Jahr		2023	2024	2025
Zahlung in voller Höhe	beim Fahrausweisprüfer	7.897	5.759	3.446
	vor Anmahnung	96.713	60.627	48.815
	nach Anmahnung	24.598	19.083	15.559
Zahlung in voller Höhe (gesamt)		129.208	85.469	67.820
Ermäßigt	wegen vergessener Zeitkarte	73.196	76.894	68.934
	nach interner Beurteilung	12.642	10.800	10.012
Ermäßigt (gesamt)		85.838	87.694	78.946
Niedergeschlagen (gesamt)		20.412	16.776	18.820
Summe EBE		235.458	189.939	165.586

Tabelle 1: Fälle mit Erhöhtem Beförderungsentgelt

Die Auswertung der EBE Fälle in **Tabelle 1** zeigt, dass die Gesamtzahl der ausgestellten Erhöhten Beförderungsentgelte im Jahr 2025 erneut zurückgegangen ist. Nach dem deutlichen Rückgang zwischen 2023 und 2024 setzt sich dieser Trend auch 2025 fort: Die Summe aller EBE Fälle sank von rund 190.000 im Jahr 2024 auf rund 166.000 im Jahr 2025. Damit liegt das aktuelle Niveau deutlich unter den Werten der Vorjahre. Besonders auffällig ist der erneute Rückgang der Fälle, in denen das EBE in voller Höhe beglichen wurde. Während im Jahr 2023 noch über 129.000 vollständige Zahlungen registriert wurden, waren es im Jahr 2024 nur noch rund 85.000 und im Jahr 2025 schließlich knapp 68.000. Die Zahl der ermäßigten Zahlungen bleibt hingegen weiterhin hoch, zeigt jedoch erstmals wieder einen Rückgang: Nach einem Anstieg von 2023 auf 2024 (rund 86.000 auf knapp 88.000 Fälle) sank die Zahl der ermäßigten EBE im Jahr 2025 auf rund 79.000. Besonders die Fälle aufgrund vergessener Zeitkarten gingen spürbar zurück. Die Zahl der niedergeschlagenen Fälle stieg im Jahr 2025 leicht an und liegt mit rund 18.800 Fällen über dem Vorjahreswert.

Insgesamt zeigt sich, dass die Verkehrsunternehmen im VRR im Jahr 2025 deutlich weniger EBE Fälle verzeichneten als in den Vorjahren. Der Rückgang betrifft sowohl vollständige als auch ermäßigte Zahlungen und setzt den seit 2023 beobachtbaren Trend fort. Die Entwicklung der EBE Zahlen im Jahr 2025 zeigt, dass die Verkehrsunternehmen deutlich weniger Fälle bearbeiten müssen, gleichzeitig aber mit einer sinkenden Zahlungsquote konfrontiert sind. Während die Gesamtzahl der EBE Fälle weiter zurückgeht, nimmt der Anteil vollständig beglichener Entgelte spürbar ab. Insgesamt deutet die Entwicklung darauf hin, dass weniger Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis angetroffen werden, die Durchsetzung der Forderungen jedoch anspruchsvoller wird.

Monatsvergleich - Prüfaufwand in Stunden im Verhältnis zu beanstandenden Tickets im Jahr 2025

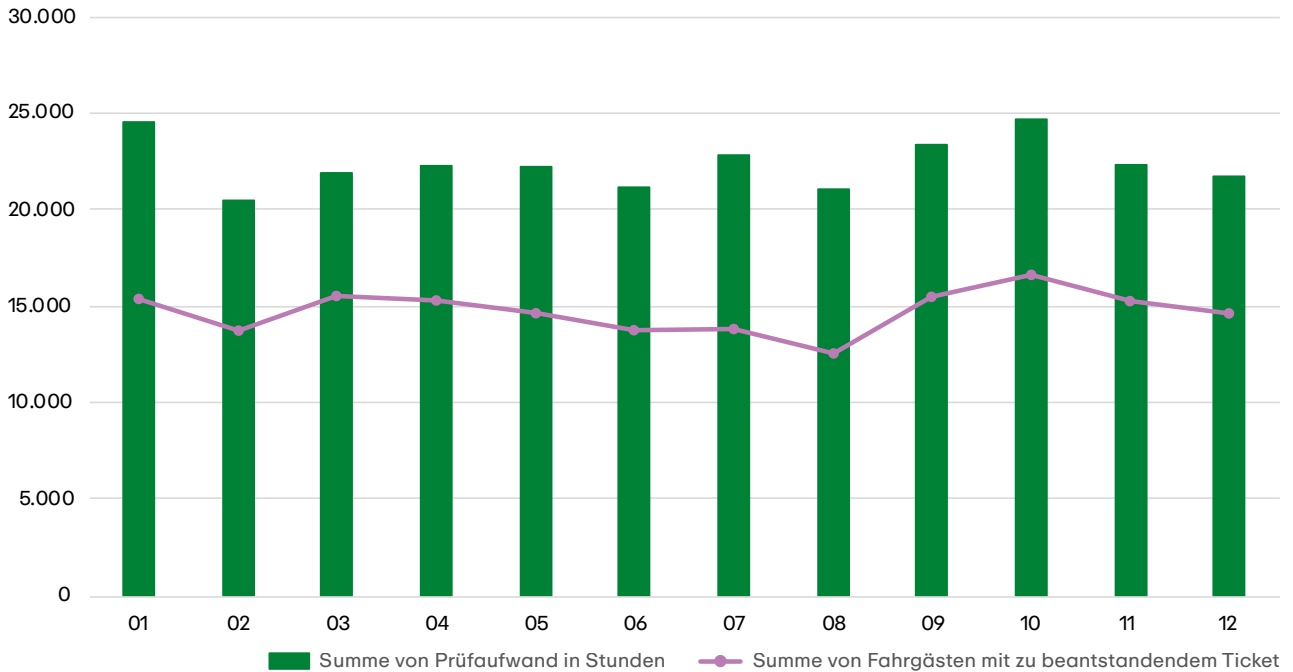


Abbildung 2: Monatsvergleich - Prüfstunden und zu beanstandende Tickets im Jahr 2025

Abbildung 2 zeigt den monatlichen Aufwand an Prüfstunden sowie die Anzahl der beanstandeten Tickets im Jahr 2025. Der durchschnittliche Aufwand pro Beanstandung liegt bei 1,52 Prüfstunden und damit nahezu auf dem Niveau des Vorjahres. Im Jahr 2024 betrug der entsprechende Wert 1,53 Prüfstunden pro Beanstandung. Damit bestätigt sich, dass die Prüfeffizienz im VRR über beide Jahre hinweg stabil geblieben ist, auch wenn das Kontrollvolumen weiterhin unter dem Niveau früherer Jahre liegt.

Insgesamt zeigen die Auswertungen, dass sich der Prüfaufwand im VRR in den Jahren 2023 bis 2025 auf einem stabilen, jedoch weiterhin moderaten Niveau bewegt. Gleichzeitig geht die Zahl der ausgestellten EBE Fälle weiter zurück, wobei insbesondere die vollständig beglichenen Entgelte deutlich abgenommen haben. Die Prüfeffizienz bleibt mit rund 1,5 Prüfstunden pro Beanstandung nahezu konstant, während die Durchsetzung offener Forderungen zunehmend herausfordernder wird.

3. Ergänzende Maßnahmen

Neben der Beförderungerschleichung ist auch die Manipulationen von Fahrausweisen ein Problem. Daher sind nicht nur die Kontrollen von Fahrausweisen wichtig für die Einnahmensicherung, sondern auch der präventive Einsatz von verschiedenen Schutz- und Sicherungsmaßnahmen.

Die Entwicklung hin zu digitalen Tickets und weg von analogen Papiertickets wurde durch die Einführung des DeutschlandTickets massiv beschleunigt. Dadurch verschieben sich auch die Schwerpunkte von Schutz- und Sicherungsmaßnahmen. Diese werden nun eher über die technischen Hintergrundsysteme getroffen und sind wesentlich agiler als noch in der Vergangenheit. Es wird stetig daran gearbeitet, das DeutschlandTicket zunehmend mit einheitlichen Sicherheitsstandards zu versehen, die Fälschungen in der Zukunft verhindern sollen. Neben dem DeutschlandTicket bleibt auch das sonstige Ticketsortiment im Fokus der Diskussionen.

Mit der zum 01.01.2026 verpflichtenden Einführung der Kontrollfähigkeit des dynamischen MOTICS-Barcodes wird ein wichtiger Schritt zur Erhöhung der Manipulationssicherheit umgesetzt. MOTICS ist ein dynamischer, sich regelmäßig erneuernder Barcode, der bei jedem Öffnen des Tickets neu generiert wird. Er verknüpft das digitale Ticket eindeutig mit dem jeweiligen Endgerät und verhindert dadurch, dass Screenshots oder kopierte Darstellungen als gültiger Fahrausweis genutzt werden können. Durch die eindeutige Verknüpfung von Smartphone und Ticket wird der Missbrauch digitaler Fahrausweise deutlich erschwert und die Prüfbarkeit verbessert.

Auf der Ausgabeseite erfolgt die Einführung des MOTICS-Barcodes derzeit auf freiwilliger Basis. Einzelne Verkehrsunternehmen setzen MOTICS bereits ein; ein verpflichtender Beschluss zur flächendeckenden Ausgabe besteht aktuell nicht. Technisch ist die Ausgabe bereits weitgehend möglich: Rund 97 % aller Smartphones sind MOTICS fähig, für die verbleibenden Geräte werden weiterhin statische Barcodes bereitgestellt. Die dynamischen MOTICS-Barcodes können auf iOS und Android Geräten sowie in der Google Wallet genutzt werden; Gespräche zur Integration in die Apple Wallet laufen.

Die VRR AöR beteiligt sich an der bundesweiten Einführung eines mandantenfähigen Produktverantwortungssystems (MPS), da das bestehende regionale PV System die zukünftigen Anforderungen an Sicherheit, Interoperabilität und Manipulationsschutz perspektivisch nicht mehr vollständig erfüllen kann. Durch die Teilnahme an der gemeinsamen Branchenlösung wird ein einheitlicher technischer Standard gewährleistet, der die zuverlässige Abwicklung von Ticketausgaben, Sperrungen und Kontrollprozessen unterstützt. Dies ist insbesondere für die Einnahmesicherung relevant, da ein stabiles und manipulationssicheres Hintergrundsystem Voraussetzung für wirksame Kontroll- und Sperrmechanismen ist. Der Wirkbetrieb des Systems ist bundesweit zum 01.01.2028 vorgesehen.

Darüber hinaus treiben die Verkehrsunternehmen im VRR die durchgängige Einführung des bargeldlosen Bezahlens weiter voran. Ziel ist es, den Ticketkauf für Fahrgäste zu vereinfachen, den Vertrieb zu modernisieren und gleichzeitig die Sicherheit im Zahlungsprozess zu erhöhen.

Ausblick



Im Jahr 2025 zeigte sich eine weitgehende stabile Entwicklung im ÖPNV. Die Auswertung der EBE-Zahlen und der Kontrollaktivitäten verdeutlicht, dass sich die Kontroll- und Einnahmesicherungsmaßnahmen nach den starken Veränderungen der Vorjahre, die insbesondere durch die Einführung des DeutschlandTickets geprägt waren, zunehmend auf einem konstanten Niveau bewegen und die Prüfeffizienz zeigt sich stabil.

Die bundespolitische Diskussion rund um Sanktionen im ÖPNV bleibt weiterhin relevant. Auf Bundesebene wird sowohl über eine mögliche Erhöhung des Erhöhten Beförderungsentgelts (derzeit 60 Euro) als auch über eine Entkriminalisierung des Erschleichens von Beförderungsleistungen (§ 265a StGB) debattiert. Auf der einen Seite wird auf den hohen Aufwand für Justiz und Vollzug verwiesen, der erhebliche personelle Ressourcen binde. Andererseits wird die Bedeutung des Straftatbestands, da Verkehrsbetriebe durch „Trittbrettfahrer“ geschädigt würden und ohne strafrechtliche Grundlage das Festhalten von Verdächtigen im Rahmen von Kontrollen erschwert wäre, angeführt und auch vom Verband deutscher Verkehrsunternehmen vertreten.

Darüber hinaus bleibt es wichtig, die Trends bei Beförderungerschleichung, Prüfstunden und EBE-Fällen aufmerksam zu beobachten, um frühzeitig auf Veränderungen reagieren zu können. Die VRR AöR wird diesen Prozess weiterhin aktiv begleiten und sich für sichere, effiziente und moderne Kontrollstrukturen einsetzen, die sowohl den Verkehrsunternehmen als auch den Fahrgästen zugutekommen.

