

öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Tarifangelegenheiten			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	Lfd. Nr. BPL
AöR	M/XI/2026/0058	12.06.2026	19

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Empfehlung	29.06.2026	☐
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Empfehlung	01.07.2026	☐
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	09.07.2026	☐

Kurzzusammenfassung:

A) Beschlüsse

1. Abschaffung Firmenticket 100/100-Modell

Die Verkäufe des Firmenticket 100/100-Modell sind auch nach der großen Tarifreform weiter rückläufig. Das Firmenticket 100/100-Modell soll zum 28.02.2027 abgeschafft werden.

2. Änderungen Tarifbestimmungen DeutschlandTicket

Auf der Bundesebene wurden die einheitlichen Tarifbestimmungen um eine Positivliste ergänzt. Hierzu ist eine Aufnahme in den VRR-Tarif ergänzend erforderlich.

3. Ergänzung Mitnahmeoptionen bei 1. Klasse-Nutzung in eezy.nrw im VRR

Fahrgästen mit einem eezy-Ticket sollen erweiterte Möglichkeiten an Mitnahmeoptionen gegeben werden.

B) Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten Januar – März 2026

Darstellung der Einnahmen und Fahrten für den Zeitraum Januar bis März 2026. Zu Fragen zur Erweiterung von eezy.nrw in Richtung Rheinland-Pfalz und zur Nutzungshäufigkeit wird berichtet.

2. Tarifmaßnahme 2027

Der VRR plant die Tarifmaßnahme für den VRR-Tarif zum 01.01.2027. Es sind dabei sowohl eine lineare Erhöhung als auch strukturelle Anpassungen vorgesehen.

3. Bericht GTR

Kurze Darstellung der Reaktionen auf die Tarifreform 2. Stufe zum 01.06.2026.

4. Revision der Schulträgerverträge

Darstellung des Vorgehens zur geplanten Revision der Schulträgerverträge im Jahr 2026.

5. Jahresbericht Einnahmesicherung 2025

Der Jahresbericht zu den Maßnahmen der Fahrgeldsicherung und Fällen des erhöhten Beförderungsentgelts werden für das Berichtsjahr 2025 dargestellt.

6. Jahresbericht Sondertarife 2025

Der Jahresbericht Sondertarife 2025 wird hiermit erstmals deutlich früher im Folgejahr vorgelegt.

7. Internationale Gartenausstellung

Für die internationale Gartenausstellung 2027 wird ein Maßnahmenpaket aus KombiTicket und Kommunikationsmaßnahmen dargestellt.

8. Aktueller Stand DT Azubi

Mit dem Tarifvertrag des Elektrohandwerks in NRW, wurde eine erste Anwendung für ein DeutschlandTicket für Azubis als Solidarmodell umgesetzt. Zur geschaffenen Übergangslösung und dem weiteren Vorgehen wird berichtet.

9. Bericht aus dem Verbundprojekt Bargeldlosstrategie

Bericht über den Stand des Projekts, inkl. Umsetzung der Prepaidkarte und aktuellem Zeitplan.

Beschlussvorschlag:

A) Beschlüsse VRR AöR

1. Abschaffung FirmenTicket 100/00-Modell

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR die Abschaffung des FirmenTickets 100/100-Modells zum 28.02.2027. Eine Preisanpassung zum 01.01.2027 wird nicht mehr vorgenommen.

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. Änderungen Tarifbestimmungen DeutschlandTicket

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR die Anpassung der VRR-Tarifbestimmungen auf Grundlage der Änderungen der bundesweiten Deutschlandticket-Tarifbestimmungen im Hinblick auf die Einführung einer Positivliste für DeutschlandTickets. Ab dem 01.05.2026 wird ein DeutschlandTicket ausschließlich als gültig anerkannt, wenn es von einem Unternehmen ausgegeben worden ist, das auf der Liste der teilnehmenden Unternehmen (Positivliste) steht.

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. Ergänzung Mitnahmeoption bei 1. Klasse-Nutzung in eezy.nrw im VRR

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR und der Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR empfehlen dem Verwaltungsrat der VRR AöR, in Ergänzung zum Beschluss gemäß Drucksache Nr. M/XI/2026/0030 (Ziffer 3 der Beschlüsse) die Zubuchung der 1. Klasse für Hauptnutzende und Mitnahmen in eezy.nrw im VRR ohne Check-In des jeweils Hauptnutzenden in die Tarifbestimmungen von eezy.nrw im VRR aufzunehmen.

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

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

1. Abschaffung FirmenTicket 100/100-Modell

Ausgangslage

Das solidarische FirmenTicket 100/100-Modell existiert seit über 30 Jahren im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und war bis zur Einführung des DeutschlandTicket Job ein beliebtes Ticket für größere Firmen. Die Mindestabnahme pro Monat beträgt bei einem FirmenTicket 100/100-Vertrag 100 FirmenTickets für alle ständigen Mitarbeiter:innen. Im Rahmen der Tarifreformen Stufe 1 und 2 wurde trotz geringer Absatzzahlen vorerst auf die Abschaffung des solidarischen FirmenTickets 100-100-Modell verzichtet, um einerseits die Produktmigrationen der Großkunden abzuwarten und andererseits den Firmen, die keinen Zuschuss zahlen können oder dürfen, eine Alternative zum DeutschlandTicket Job und Großkunden-Vorteilsprogramm bieten zu können.

Ende des Jahres 2025 wurde seitens der VRR AöR eine Abfrage zu der Anzahl der Verträge in den jeweiligen Großkunden-Modellen vorgenommen. Dabei wurde festgestellt, dass 86 % (1.432 Verträge) aller Großkunden-Verträge im DeutschlandTicket Job bestehen, 9 % (144) im Großkunden-Vorteilsprogramm und nur noch 5 % (90) im FirmenTicket 100-100-Modell. Des Weiteren wurde abgefragt, wie viele Mitarbeitende jeweils hinter den Verträgen stehen. Obwohl die Mindestabnahme 100 FirmenTickets beträgt, gibt es kaum Verträge, bei welchen diese Anzahl eingehalten wird. Bei den Verkehrsunternehmen, welche die Anzahl der Abnehmer:innen pro Vertrag gemeldet haben, bestehen 39 Verträge mit Firmen, die nur 1 bis 10 Abnehmer:innen haben.

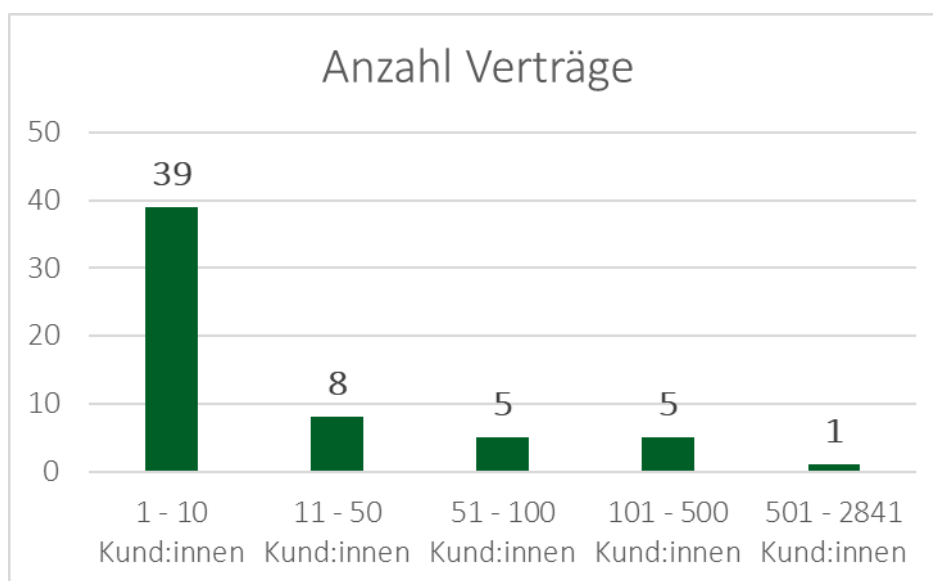


Tabelle 1: Anzahl der Verträge im FirmenTicket 100/100-Modell

61 % der Abnehmer:innen beziehen das Ticket in der Preisstufe (PST) A, 29 % in PST B und 10 % in PST C. Ende 2025 wurden durch das 100/100-Modell monatlich noch knapp 200.000 EUR an Einnahmen generiert.

Abschaffung des Modells

Sowohl die Verkehrsunternehmen als auch die VRR AöR einigten sich, dass sowohl die geringen Umsätze als auch die Nichteinhaltung der Vertragsmodalitäten Anlass geben, das Modell zum nächstmöglichen Zeitpunkt einzustellen. In den letzten Jahren gab es keine neuen Vertragsabschlüsse mehr, zudem haben die Firmen, die keine Zuschüsse zahlen dürfen, z.T. in das reguläre DeutschlandTicket gewechselt.

Da einige Verträge jedoch Kündigungsfristen bis zum 28.02.2027 haben, soll das FirmenTicket 100/100-Modell daher erst zum 28.02.2027 eingestellt werden. Kund:innen soll eine Migration in das DeutschlandTicket Job oder Großkunden-Vorteilsprogramm angeboten werden. Um nicht mehr die Preisanpassung, inkl. Information an die Großkunden für Januar und Februar 2027 umzusetzen, wird eine Aussetzung der Preisanpassung zum 01.02.2027 in diesem Modell empfohlen.

2. Änderungen Tarifbestimmungen DeutschlandTicket

Hintergrund

Seit Einführung des DeutschlandTickets (DT) im Mai 2023 wurde bundesweit gefordert, dass alle DT-ausgebenden Unternehmen am bundesweiten Einnahmeverfahren (bEAV) teilnehmen und die vom Koordinierungsrat beschlossenen Tarifbestimmungen für das DT anwenden. Die rechtliche und tatsächliche Schaffung einer Positivliste soll den **ersten Schritt** für die Nichtanerkennung der DTs von Unternehmen darstellen, die sich nicht an die vertraglich vereinbarten Regelungen zur Ausgabe des DT halten. Ab dem 01.05.2026 müssen DTs von Unternehmen, die diese Anforderungen nicht erfüllen, nicht anerkannt werden bzw. es kann ein Erhöhtes Beförderungsentgelt erteilt werden.

Die Positivliste basiert auf der Vertragsliste, die bereits über die D-TIX GmbH & Co. KG (D-TIX) geführt wird. Auf der Vertragsliste waren im Dezember 2025 mehr als 390 Verkehrsunternehmen und Tariforganisationen enthalten, die den bEAV für das Jahr 2025 unterschrieben haben. Außerdem werden in die Positivliste auch diejenigen Unternehmen aufgenommen, die zwar nicht dem bEAV beitreten, aber der D-TIX über die betroffenen Vertragspartner nachweisen, dass sie DTs im Namen und auf Rechnung eines beigetretenen Unternehmens ausgeben dürfen. Die Pflege und Veröffentlichung der Positivliste erfolgt durch die D-TIX über www.deutschlandticket-verkaeuer.de.

Die Tarifbestimmungen des DT wurden bundesweit dazu wie folgt angepasst (Änderungen kursiv):

„Für die Ausgabe des DeutschlandTickets gelten die Bedingungen des vertragshaltenden Verkehrsunternehmens. *Ein DeutschlandTicket ist nur dann ein gültiges Ticket im Sinne dieser Tarifbestimmungen, wenn es von einem Unternehmen ausgegeben worden ist, das auf der Liste der teilnehmenden Unternehmen (Positivliste) steht. Die Positivliste ist über folgende Internetadresse einsehbar: www.deutschlandticket-verkaeuer.de.*“

Aufgrund der kurzfristigen Anpassung der Tarifbestimmungen wurde der Tarifiertrag bereits bei der Bezirksregierung Düsseldorf eingereicht. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage lag die Genehmigung noch nicht vor.

In einem **zweiten Schritt** sollen noch im Jahr 2026 Prozesse durch die Branche zusammen mit den Herausgebern der Ticketing-Standards – derzeit VDV eTicket Service GmbH & Co. KG (VDV ETS) und Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTV-G) – und der D-TIX definiert werden, unter welchen Voraussetzungen Unternehmen von der Positivliste gestrichen und deren Tickets auf die bundesweite Sperrliste gesetzt werden können. Die Sperrliste entspricht einer Negativliste, da sie die Tickets enthält, die im Rahmen der elektronischen Prüfung als ungültig abzulehnen sind. Dafür ist die Positivliste in eine Negativliste zu übersetzen, indem die D-TIX an die Herausgeber der Ticketing-Standards diejenigen Verkehrsunternehmen meldet, die nicht (mehr) auf der Positivliste stehen. Für die Umsetzung des Prozesses sind bei den kontrollierenden Verkehrsunternehmen keine und bei VDV ETS und DTV-G allenfalls geringfügige Anpassungen notwendig.

3. Ergänzung Mitnahmeoption bei 1. Klasse-Nutzung in eezy.nrw im VRR

Hintergrund

Der Verwaltungsrat der VRR AöR hat in seiner Sitzung vom 25.03.2026 zur Drucksache Nr. M/XI/2026/0030 (Ziffer 3 der Beschlüsse) unter anderem folgenden einstimmigen Beschluss gefasst: „Die Zubuchung von Erwachsenen, Kindern und Fahrrädern in eezy.nrw im VRR in der 2. Wagenklasse ohne Check-In des jeweils Hauptnutzenden wird zum 01.06.2026 in die Tarifbestimmungen von eezy.nrw im VRR aufgenommen.“

Sachstand

Im Anschluss an den Beschluss des Verwaltungsrats der VRR AöR am 25.03.2026 wurde die technische Umsetzung der geplanten Zubuchungsmöglichkeiten angestoßen. Hierbei wurde deutlich, dass eine Umsetzung ausschließlich in der 2. Wagenklasse technisch aufwändig wäre, zu zusätzlichen Kosten führen kann und die Fahrgastnutzung in der App verkomplizieren würde. Auch die Abstimmung mit den VRR-Verkehrsunternehmen ergab eine Zustimmung zur Zubuchungsmöglichkeiten ohne Check-in der jeweils hauptnutzenden Person auch auf die 1. Wagenklasse auszuweiten.

Mit der hiermit vorgelegten Ergänzung des Beschlusses aus März, erhalten Nutzer:innen von eezy.nrw im VRR gemäß Tarifbestimmungen die Möglichkeit, für sich und/oder weitere Fahrgäste die 1. Wagenklasse als Zubuchungsoption für die über eezy.nrw im VRR erworbene Fahrtberechtigung zu buchen, aber auch diese als reine Zubuchung zur bereits bestehenden Fahrtberechtigung, z.B. ein DeutschlandTicket zu tätigen.

Da Zubuchungen gemäß Tarifbestimmungen nicht verpflichtend sind, haben App-Betreiber:innen die Möglichkeit, eine praktikable Auswahl an Zubuchungsmöglichkeiten für ihre App auszuwählen.

B) Sachstände

1. Einnahmen und Fahrten Januar – März 2026

Im 1. Quartal 2026 konnten im Verbundraum insgesamt positive Einnahmenentwicklungen verzeichnet werden: Gegenüber dem Vorjahreszeitraum stiegen die Einnahmen um 23,6 Mio. EUR bzw. 7,31 %. Gleichzeitig ist die Anzahl der Fahrten leicht rückläufig und sank um 0,3 Mio. Fahrten (-0,09 %) auf 266,0 Mio. Fahrten.

Diese Entwicklung verdeutlicht, dass trotz stabiler bis steigender Einnahmen strukturelle Veränderungen im Nutzungsverhalten der Fahrgäste stattfinden, die durch die Einführung und Etablierung neuer Tarifangebote beeinflusst worden sein können.

Im Segment der Regelzeitkarten zeigt sich ein deutlicher Rückgang der Einnahmen. Diese sind von 5,9 Mio. EUR um 1,4 Mio. EUR (-23,95 %) auf 4,5 Mio. EUR gesunken. Ursächlich hierfür ist insbesondere die Migration bestehender Abonentinnen und Abonnenten sowie verstärkte Wechselbewegungen aus dem Einzelkauf hin zum DeutschlandTicket, welches sich weiterhin als attraktives und dominierendes Produkt etabliert.

Auch im Bereich der FirmenTickets ist ein signifikanter Rückgang zu verzeichnen. Hintergrund ist die tarifliche Neuausrichtung seit der Großen Tarifreform im März 2025, in deren Zuge ausschließlich das FirmenTicket 100/100-Modell sowie das Großkundenvorteilsprogramm Bestand haben. Die Einnahmen gingen im Vergleich zum Vorjahr um 0,6 Mio. EUR (-40,28 %) zurück und liegen aktuell bei 0,9 Mio. EUR.

Die VRR-SemesterTickets spielen aktuell nur noch eine untergeordnete Bedeutung, da das Ticket nur noch von einer Hochschule im Verbundraum ausgegeben wird. Hier ist ein Ein-

nahmerückgang von 75 Tsd. EUR (-74,27 %) zu verzeichnen.

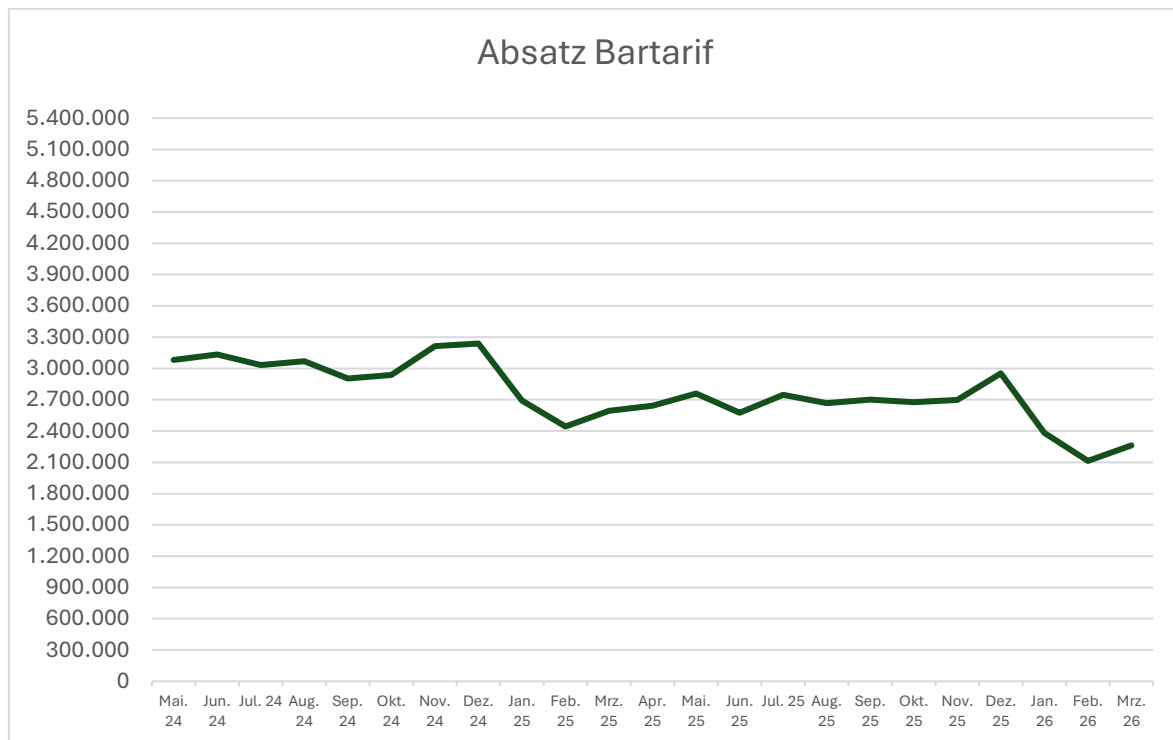
Diese Entwicklung steht in direktem Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandsemestertickets zum Sommersemester 2024, das in weiten Teilen das bisherige Angebot ersetzt hat.

Im Segment der SozialTickets zeigt sich hingegen eine weitgehend stabile Entwicklung. Mit Einnahmen in Höhe von 4,7 Mio. EUR ergibt sich lediglich eine geringe Abweichung von -1,34 % gegenüber dem Vorjahr. Im 1. Quartal 2026 nutzten rund 127.000 Kundinnen und Kunden ein Angebot aus der DeutschlandTicket Sozial-Variante oder eine klassische VRR-SozialTicket-Option.

Insgesamt verdeutlichen die vorliegenden Zahlen, dass die Große Tarifreform sowie die Einführung der DeutschlandTicket-Produktfamilie zu tiefgreifenden Verschiebungen innerhalb der Tarifstruktur geführt haben. Während etablierte Produkte an Bedeutung verlieren, gewinnen vereinfachte, bundesweit gültige Angebote zunehmend an Attraktivität. Gleichzeitig bleibt festzuhalten, dass die Einnahmesituation insgesamt stabilisiert und sogar leicht verbessert werden konnte – ein wichtiges Signal für die langfristige Finanzierung und Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs im VRR.

Barsortiment im VRR

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind die Einnahmen von 41,4 Mio. EUR auf 37,4 Mio. EUR (- 4,0 Mio. EUR, - 9,75 %) gesunken. Der Rückgang der Einnahmen ist auf den Wegfall vieler Ticketvarianten aus dem Barsortiment zurückzuführen.

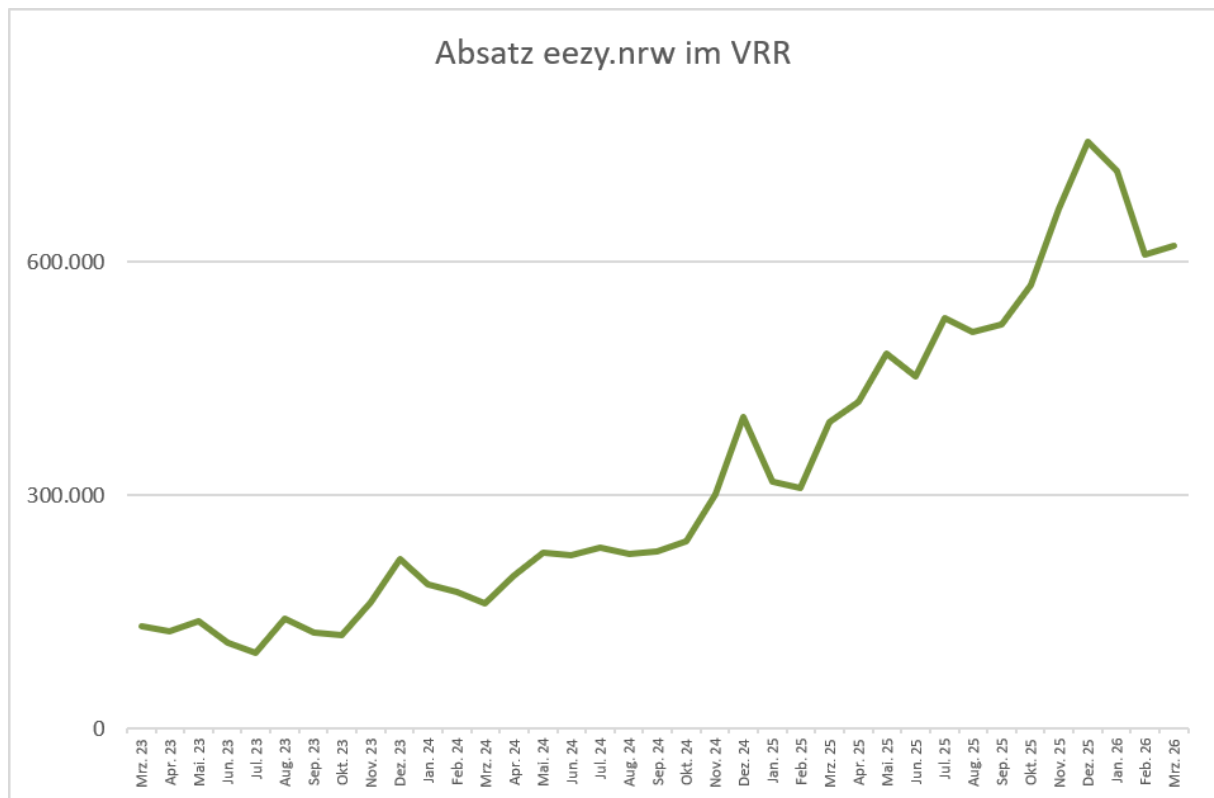


eezy.nrw im VRR

Der elektronische Tarif eezy.nrw im VRR hat sich im 1. Quartal 2026 gegenüber demselben Quartal im Vorjahr mit einem Plus von fast 2,8 Mio. EUR (81,45 %) weiter sehr positiv entwickelt. Der Absatz ist im 1. Quartal 2026 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um ca. 0,9 Mio. Fahrten gestiegen (+ 90,73 %). Der weiterhin positive Trend in eezy.nrw im VRR soll auch im Jahr 2026 durch Marketingaktionen unterstützt werden.

Aufgrund technischer Probleme kann die Kölner Verkehrs-Betriebe AG derzeit keine Vertriebsdaten zu eezy.nrw im VRR an die VRR AöR melden. Dies betrifft alle Zahlen ab Januar 2026. Da sowohl VRR-interne als auch VRR-externe Verkehrsunternehmen aus anderen Verbünden in NRW eezy.nrw im VRR Tickets verkaufen, hängen die Absatzzahlen grundsätzlich von den Verkäufen beider Gruppen von Verkehrsunternehmen ab. Durch die hier fehlenden Meldungen der Kölner Verkehrs-Betriebe AG sind die dargestellten Werte niedriger als die tatsächlichen.

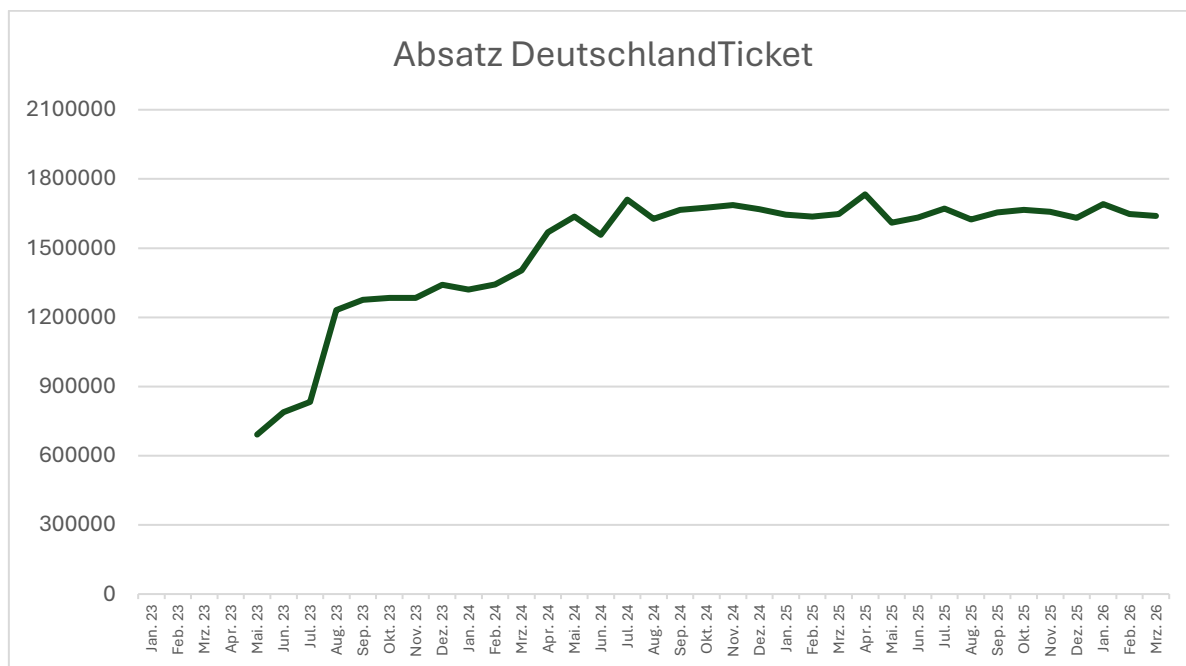
Die VRR AöR hat Informationen zur Ausweitung von eezy.nrw in Richtung Rheinland-Pfalz erbeten, diese lagen zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage jedoch noch nicht vor, so dass hierzu ein mündlicher Bericht im anstehenden Sitzungsblock erfolgt.



VRR-Abonnements und DeutschlandTicket-Varianten

Im März 2026 verzeichnen die Verkehrsunternehmen im VRR mit 1,640 Mio. DeutschlandTicket-Abonent:innen eine noch immer sehr erfreuliche Gesamtentwicklung.

Mit der vom Bund festgesetzten Preiserhöhung von 58,00 auf 63,00 EUR (+ 9 %) sind die Nutzerzahlen aller DeutschlandTicket-Varianten im 1. Quartal 2026 lediglich um 0,45 % zurückgegangen; dies entspricht rund 23 Tsd. Kund:innen.



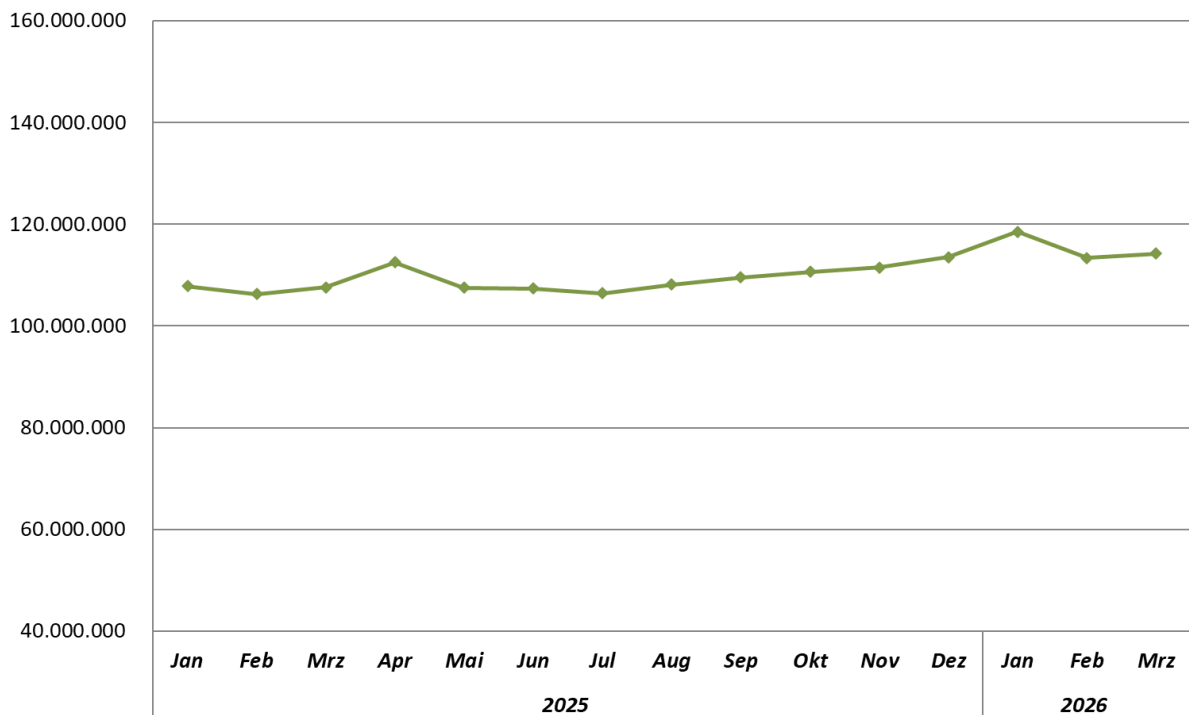
Das DeutschlandTicket für Jedermann hat sich in den letzten Monaten 2025 auf einem hohen Niveau stabilisiert. Sowohl das DeutschlandTicket Job, DeutschlandTicket Schule wie auch das DeutschlandTicket Sozial verzeichnen trotz Preiserhöhung positive Entwicklungen. Ende 2025 wurde die Idee eines solidarischen Deutschlandazubitickets diskutiert, bei dem die Auszubildenden, analog Deutschlandsemesterticket, einen Anteil von 60% zum geltenden DeutschlandTicket Preis erbringen müssen. Bis das Ticket in den Tarifbestimmungen zum DeutschlandTicket aufgenommen und das solidarische Ticket gesetzlich festgesetzt wird, wird das Ticket seit Januar 2026 mit einem Zuschuss aus SPNV-Mitteln als ein DeutschlandTicket Job Azubi ausgegeben und der Transparenz halber als DeutschlandTicket Job für Azubis (siehe unten *kursiv*) separat dargestellt.

Aktuell verteilen sich die DeutschlandTicket-Abonnent:innen wie folgt:

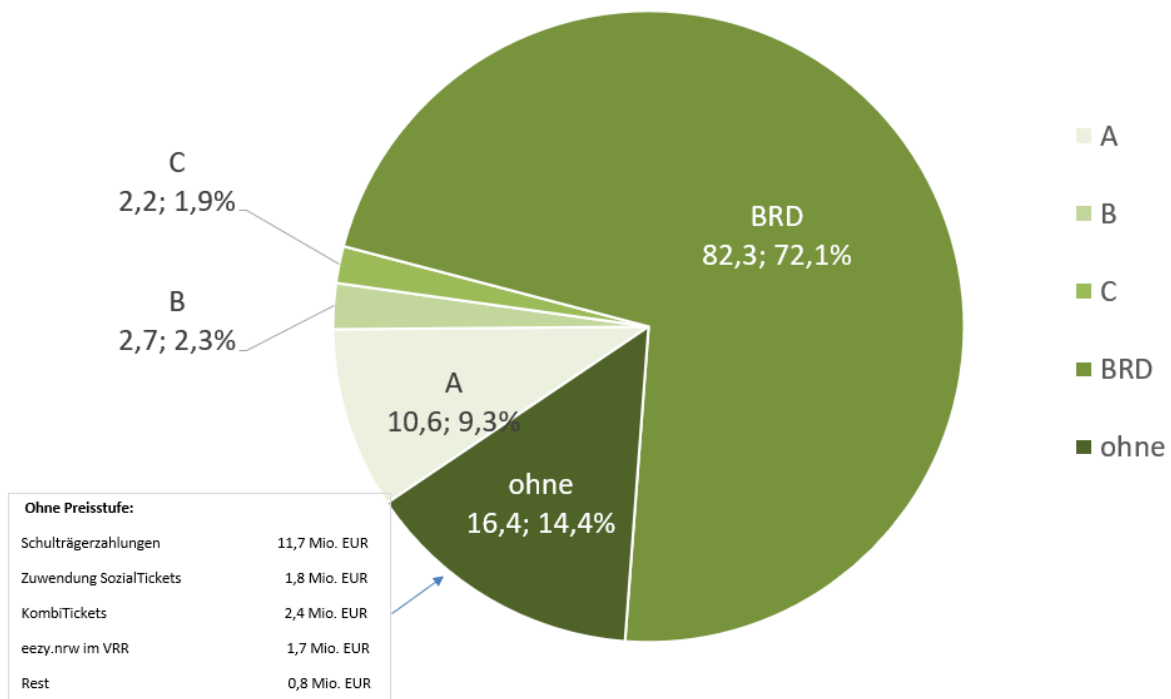
DeutschlandTicket	755 Tsd. (ca. 46 %)
DeutschlandTicket Schule	403 Tsd. (ca. 25 %)
DeutschlandTicket Job	145 Tsd. (ca. 8 %)
<i>DeutschlandTicket Job Azubi</i>	<i>0,436 Tsd. (ca. 0,03 %)</i>
DeutschlandTicket Sozial	108 Tsd. (ca. 7 %)
Deutschlandsemesterticket	231 Tsd. (ca. 14 %)
Gesamt	1.642 Tsd.

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

Entwicklung der Einnahmen von Januar 2025 bis März 2026



Einnahmenanteile März 2026 VRR gesamt in Mio. EUR nach Preisstufen



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

	Ticketgruppe	GESAMT		Veränderung zum Vorjahr absolut	Veränderung zum Vorjahr in %
		Jan-Mrz 2025	Jan-Mrz 2026		
Summe von Absatz	Barsortiment	7.787.005	6.756.181	-1.030.824	-13,2
	davon EinzelTicket Erwachsene	5.840.518	5.019.842	-820.676	-14,1
	davon 4erTicket Erwachsene	568.458	332.991	-235.467	-41,4
	4-StundenTicket	39.202	0	-39.202	-100,0
	24h/48h-Varianten	229.436	357.605	128.169	55,9
	Flexvarianten	2.080	0	-2.080	-100,0
	eezy.nrw im VRR	1.021.136	1.826.512	805.376	78,9
	FirmenTickets	20.732	11.322	-9.410	-45,4
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	13.158	7.975	-5.183	-39,4
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	2.840	0	-2.840	-100,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	506	0	-506	-100,0
	davon FirmenTicket GroKu Vop	4.228	3.347	-881	-20,8
	davon FlexJob	0	0	0	0,0
	Regelzeitkarten	64.493	45.417	-19.076	-29,6
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	43.277	35.211	-8.066	-18,6
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	975	0	-975	-100,0
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	16.155	10.206	-5.949	-36,8
	davon BärenTicket	4.086	0	-4.086	-100,0
	Schüler/AzubiTickets	30.858	42.033	11.175	36,2
	davon SchokoTicket Selbstzahler	11.565	20.963	9.398	81,3
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	685	0	-685	-100,0
	SemesterTickets	3.394	833	-2.561	-75,5
	SozialTickets	57.215	54.536	-2.679	-4,7
	davon SozialTicket Abo	10.027	13.257	3.230	32,2
	davon SozialTicket MoKa	47.188	41.279	-5.909	-12,5
	1. Klasse Zuschlag	7.536	8.057	521	6,9
	DeutschlandTicket	4.955.919	4.978.419	22.500	0,5
	ÜT-Tarif	43.825	54.085	10.260	23,4
	KombiTickets	1.632.524	1.827.097	194.573	11,9
	Sonstiges	31	17	-14	-45,2
Summe von Einnahmen	Barsortiment	41.415.524	37.376.794	-4.038.730	-9,8
	davon EinzelTicket Erwachsene	25.107.538	23.620.951	-1.486.587	-5,9
	davon 4erTicket Erwachsene	7.905.459	5.470.823	-2.434.635	-30,8
	4-StundenTicket	203.850	0	-203.850	-100,0
	24h/48h-Varianten	4.001.765	5.037.039	1.035.274	25,9
	Flexvarianten	8.053	0	-8.053	-100,0
	eezy.nrw im VRR	3.415.095	5.912.931	2.497.835	73,1
	FirmenTickets	1.586.497	947.409	-639.087	-40,3
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	925.191	621.297	-303.894	-32,8
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	252.674	0	-252.674	-100,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	44.674	0	-44.674	-100,0
	davon FirmenTicket GroKu Vop	363.958	326.113	-37.845	-10,4
	davon FlexJob	0	0	0	#DIV/0!
	Regelzeitkarten	5.886.979	4.476.928	-1.410.051	-24,0
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	3.732.371	3.330.793	-401.578	-10,8
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	79.786	0	-79.786	-100,0
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	1.617.190	1.146.135	-471.055	-29,1
	davon BärenTicket	457.632	0	-457.632	-100,0
	Schüler/AzubiTickets	1.759.745	2.323.932	564.188	32,1
	davon SchokoTicket Selbstzahler	520.239	984.781	464.542	89,3
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	53.131	0	-53.131	-100,0
	SemesterTickets	101.513	26.122	-75.391	-74,3
	SozialTicket inkl. Zuwendung	4.792.395	4.728.347	-64.048	-1,3
	davon SozialTicket Abo	419.129	580.657	161.528	38,5
	davon SozialTicket MoKa	4.373.266	4.147.690	-225.576	-5,2
	1. Klasse Zuschlag	399.785	448.936	49.151	12,3
	DeutschlandTicket	260.146.313	286.532.846	26.386.533	10,1
	ÜT-Tarif	812.018	1.051.432	239.414	29,5
	KombiTickets	1.856.084	1.876.819	20.735	1,1
	Sonstiges	322.765	378.537	55.772	17,3
Summe von Fahrten	Barsortiment	10.616.672	8.667.237	-1.949.435	-18,4
	davon EinzelTicket Erwachsene	5.817.180	4.980.890	-836.290	-14,4
	davon 4erTicket Erwachsene	2.273.832	1.331.964	-941.868	-41,4
	4-StundenTicket	98.005	0	-98.005	-100,0
	24h/48h-Varianten	860.638	1.191.413	330.775	38,4
	Flexvarianten	1.757	0	-1.757	-100,0
	eezy.nrw im VRR	1.033.360	1.825.237	791.877	76,6
	FirmenTickets	728.689	375.312	-353.377	-48,5
	davon FirmenTicket 100/100-Modell	336.142	191.400	-144.742	-43,1
	davon FirmenTicket GroKu-Modell	137.799	0	-137.799	-100,0
	davon FirmenTicket Rabatt-Modell	26.706	0	-26.706	-100,0
	davon FirmenTicket GroKu Vop	228.042	183.912	-44.130	-19,4
	davon FlexJob	0	0	0	#DIV/0!
	Regelzeitkarten	3.162.408	2.296.692	-865.716	-27,4
	davon Ticket2000 Abo (inkl. 9 Uhr)	2.179.612	1.776.946	-402.666	-18,5
	davon Ticket1000 Abo (inkl. 9 Uhr)	44.328	0	-44.328	-100,0
	davon Ticket1000/2000 - MK/WK (inkl. 9 Uhr)	791.372	519.746	-271.626	-34,3
	davon BärenTicket	147.096	0	-147.096	-100,0
	Schüler/AzubiTickets	1.912.511	2.606.046	693.535	36,3
	davon SchokoTicket Selbstzahler	717.030	1.299.706	582.676	81,3
	davon YoungTicketPLUS inkl. Vorkursticket	41.785	0	-41.785	-100,0
	SemesterTickets	88.244	21.658	-66.586	-75,5
	SozialTicket	2.684.275	2.672.264	-12.011	-0,4
	davon SozialTicket Abo	491.323	649.593	158.270	32,2
	davon SozialTicket MoKa	2.192.952	2.022.671	-170.281	-7,8
	1. Klasse Zuschlag	0	0	0	0,0
	DeutschlandTicket	245.484.540	246.760.830	1.276.290	0,5
	ÜT-Tarif	257	3.049	2.792	1.086,4
	KombiTickets	485.112	720.180	235.068	48,5
	Sonstiges	0	0	0	0,0
Gesamt: Summe von Absatz		15.624.668	15.604.509	-20.159	-0,1
Gesamt: Summe von Einnahmen		322.494.712	346.081.033	23.586.321	7,3
Gesamt: Summe von Fahrten		266.196.068	265.948.505	-247.563	-0,1

2. Tarifmaßnahme 2027

Ausgangslage

Mit der Einführung des DeutschlandTickets im Mai 2023 hat sich das Tarifgefüge im Verbundgebiet der VRR AöR grundlegend verändert. In den Folgejahren hat sich das DeutschlandTicket als zentrales Produkt etabliert und führt weiterhin zu einer deutlichen Verschiebung der Nachfrage im Tarifsortiment. Die klassischen Tickets des VRR-Tarifs, insbesondere im Barsortiment, haben infolgedessen nachhaltig an Bedeutung verloren. Ein Teil der bisherigen Kund:innen ist auf das DeutschlandTicket oder alternative digitale Tarife wie eezy.nrw gewechselt. Dadurch hat sich die Erlösstruktur im VRR spürbar verändert.

Parallel dazu wurde das Tarifangebot im Rahmen der Großen Tarifreform zum 01.03.2025 deutlich vereinfacht. Das verbleibende Sortiment konzentriert sich seitdem auf ein reduziertes Angebot mit den Preisstufen A, B und C.

Vor diesem Hintergrund wirken sich Tarifmaßnahmen im VRR nur noch auf einen deutlich kleineren Anteil der Fahrgäste und Erlöse aus als in der Vergangenheit. Für die Planungen ab 2027 ist daher weiterhin von einer stabilen Dominanz des DeutschlandTickets sowie einer ergänzenden Nutzung digitaler Tarife auszugehen, während das klassische Ticketsortiment eine untergeordnete Rolle einnimmt.

Tariffortschreibung

Im Dezember-Sitzungsblock 2025 wurde mit Teil A des Marketingplans der Modus für eine Tariffortschreibung beschlossen (Drucksache Nr. M/X/2025/1014). 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 fünf Jahre) und
- einem Kombiindex aus Personalkosten-, Strom- und Dieselpreisentwicklung (geglättet über drei Jahre),

lokalisiert. Im Ergebnis liegt der Korridor der Preisgestaltung für 2027 zwischen 3,3 % und 5,1 %. Die Preisanpassung wirkt nur noch auf ca. 17 % der VRR-Einnahmen.

Tarifstrategische Ansätze

Im Rahmen der laufenden Planungen für die Tarifmaßnahme 2027 werden neben den strukturellen Veränderungen im Tarifgefüge gezielte Anpassungen einzelner Produkte vorgesehen. Ziel ist es, das verbleibende Sortiment marktgerecht weiterzuentwickeln sowie die Tarifstruktur für die Fahrgäste nachvollziehbar und konsistent zu gestalten.

Für das Einzelticket in der Preisstufe C ist vorgesehen, den Fahrpreis weiterhin unterhalb der Schwelle von 20,00 EUR zu halten, um eine akzeptierte Preisobergrenze im Gelegenheitsverkehr sicherzustellen.

Darüber hinaus ist eine Anpassung der Preisstruktur für die 24-StundenTickets in den Preisstufen A bis C vorgesehen. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr nimmt hier bislang eine Sonderrolle ein, da er seit 2014 als einziger Verbund eine nach Personenzahl gestaffelte Preisgestaltung (bis maximal fünf Personen) anbietet. Dabei entrichtet die erste Person einen Grundpreis, während für jede weitere Person ein deutlich reduzierter Zusatzbetrag erhoben wird (beispielsweise derzeit in Preisstufe C 38,40 EUR für die erste Person zuzüglich 6,90 EUR je weitere Person). Künftig soll die Preisstruktur im Sinne einer landesweiten Vereinheitlichung, an die in anderen nordrhein-westfälischen Verkehrsverbünden etablierte Systematik angepasst werden. Vorgesehen ist, das 24-StundenTicket sowohl als Einzelticket für eine Person als auch als Gruppenticket für bis zu fünf Personen anzubieten. Auf die weitere Staffelung für zwei, drei und vier Personen soll verzichtet werden. Diese Maßnahme dient auch der Harmonisierung des Tarifportfolios innerhalb Nordrhein-Westfalens sowie der Schaffung klarer, nachvollziehbarer Angebotsstrukturen für die Fahrgäste.

Zugleich wird damit ein angemessenes Preisgefüge im Vergleich zu anderen, inhaltlich ähnlichen Tarifangeboten sichergestellt.

Im Bereich des ZusatzTickets ist eine strukturelle Weiterentwicklung geplant. Künftig soll eine Differenzierung zwischen einem 1.-Klasse-Aufschlag je Fahrt und einer separaten Option zur Geltungs- bzw. Verbundraumerweiterung erfolgen. Ziel ist es, die Nutzungszwecke klarer abzubilden und eine höhere Transparenz für die Fahrgäste zu schaffen.

Ergänzend wird vorgeschlagen, Zeitkarten in hohen Preisstufen mit geringer Marktrelevanz – wie beispielsweise das Ticket2000 in der Preisstufe C – auf volle Eurobeträge zu runden. Aufgrund des sehr geringen Absatzes in diesen Segmenten sind hier keine wesentlichen Nachfrageeffekte zu erwarten.

Die Rundung dient insbesondere der Vereinfachung der Preisstruktur (z. B. von 288,50 EUR auf 289,00 EUR).

Darüber hinaus wird angeregt, den eezy-Tarif perspektivisch preisstabil zu halten. Als nutzungsabhängiges Angebot erfüllt eezy.nrw eine wichtige Funktion zur Gewinnung neuer Fahrgastgruppen sowie zur Stärkung der Tarifattraktivität. Preisliche Kontinuität kann die Akzeptanz durch einen fairen Zugang und bei Bereitschaft sich in der App zu registrieren unterstützen.

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.

Die VRR AöR berät sich zum Vorgehen mit den Verkehrsunternehmen und wird für den Herbst-Sitzungsblock eine Beschlussvorlage vorbereiten.

3. Bericht Große Tarifreform

Ausgangslage

Zum 01.03.2025 setzte die VRR AöR die erste Stufe der Großen Tarifreform, welche hauptsächlich Reduzierungen im Sortiment und bei den Preisstufen beinhaltete, um. Zum 01.06.2026 folgte die zweite Stufe der Tarifreform, welche sich eher auf strukturelle Änderungen im Bereich der Preisstufensystematik und der Flächenzonenzuschnitte konzentriert.

Über die Auswirkungen der ersten Stufe, wurde bereits im Rahmen der regulären Sachstandsberichte „Einnahmen und Fahrten“ dargestellt, zuletzt im Sitzungsblock März 2026 (Drucksache Nr. M/XI/2026/0030).

Zweite Stufe der Tarifreform

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Vorlage sind die Auswirkungen der zweiten Stufe der Tarifreform nicht absehbar. Im Vorfeld zur Umsetzung gab es vereinzelte Kunden- und Presseanfragen zu den neuen Preisen für die Relationen. Hierbei stand vor allem der Wegfall des 2-Waben-Tarifs im Fokus. Die VRR AöR reagierte auf die Anfragen jeweils schriftlich und legte die Gründe für die Beschlüsse dar.

Ebenso wandte sich der Seniorenbeirat Solingen im Rahmen einer Resolution an die Gremienmitglieder der AöR zur Tarifreform, wobei es dabei zusätzlich um die generelle Tendenz zum bargeldlosen Vertrieb, inkl. den Fokus auf eezy.nrw, ging. Weitere Interessensverbände haben keinen Kontakt aufgenommen.

Die VRR AöR befindet sich aktuell in den Absprachen mit den Verkehrsunternehmen zur Tarifmaßnahme 2027. Einzelne Maßnahmen zielen auch darauf ab, die Preishärten, die ggf. durch die Tarifreform für Nicht-eezy.nrw.-Nutzer:innen entstanden sind, abzufedern (siehe Ziffer 2 der Sachstände dieser Drucksache). Des Weiteren wird die VRR AöR die Entwicklungen in den Absätzen und Umsätzen nach der zweiten Stufe der Tarifreform beobachten und daraus weitere Maßnahmen für die folgenden Jahre ableiten. Beispielsweise können weitere Flächenzonenzusammenlegungen (bspw. auf Basis von Landkreisen), welche für die Reform im Jahre 2026 aufgrund von zu hoher Mindererlöse vorerst verworfen wurden, in den kommenden Jahren erneut aufgegriffen werden.

4. Revision der Schulträgerverträge

Ausgangslage

Das SchokoTicket wurde im Jahr 2002 als günstiges Ticket für selbstzahlende Schüler:innen eingeführt. Für kommunale Schulträger sollte es dadurch keinen finanziellen Vorteil zum vorherigen Verfahren geben, allerdings auch keine finanziellen Nachteile. Stattdessen sollten Schulträger vom neuen SchokoTicket vielmehr durch Verwaltungsvereinfachungen profitieren: Anstelle der Abrechnung jedes Tickets nach Reiseweiten und Preisstufen wurde hierfür ein Verfahren entwickelt, mit dem die bisherige Summe der Schulträgerzahlung pauschal fortgeschrieben wurde. Hierfür wurde unterstellt, dass sich die Anzahl anspruchsberechtigter Schüler:innen genauso entwickeln, wie Schülerzahlen im Allgemeinen. Zur Fortschreibung der Summe „vor SchokoTicket“ wurde die allgemeine Entwicklung der Schülerzahlen gemäß Statistik von IT NRW zugrunde gelegt.

In den vergangenen Jahren wurden allerdings aufgrund stetig sinkender Schülerzahlen Schulstandorte geschlossen und zusammengelegt, was dazu führte, dass Schüler:innen höhere Reiseweiten hatten. Viele bisherige Selbstzahler:innen wurden zu Anspruchsberechtigten, denn die Schülerfahrkostenverordnung NRW definiert die Anspruchsberechtigung nach der Entfernung zwischen Wohnort und Schule. Höhere Reiseweiten führen deswegen zu einem höheren Anteil anspruchsberechtigter Schüler:innen.

Durch den strukturellen Wandel in der Schullandschaft bedingt, stieg die Zahl der Anspruchsberechtigten, obwohl die allgemeinen Schülerzahlen sanken. Das Prinzip der Schokoticket-Pauschale-Fortschreibung anhand der allgemeinen Schülerentwicklung gem. IT NRW spiegelte damit die Entwicklung der Anspruchsberechtigten nicht mehr wider.

Im Jahr 2009 wurde diesem Zustand mittels einer ergänzenden Revisionsklausel zu den SchokoTicket-Verträgen Rechnung getragen. In dieser Revision sollten anspruchsberechtigte Schüler:innen neu erfasst werden, um die vertragliche Regelung, im Einvernehmen zwischen Verkehrsunternehmen und Schulträgern, an die Realität anzupassen. Einigen Verkehrsunternehmen wären bei einer Revision Mindereinnahmen entstanden, daher war die Ergänzung einer Revisionsklausel freiwillig und nicht alle Verkehrsunternehmen führten diese Ergänzung durch.

Sachstand

Im Zuge der Einführung und ersten Abrechnungen des Fond-Modells DeutschlandTicket Schule fielen vereinzelt Abweichungen zwischen dem spitz (pro abgenommenem Ticket) abgerechneten DeutschlandTicket Schule und den bisher gezahlten Pauschalen aus SchokoTicket-Verträgen auf. Dies veranlasste die VRR AöR zur genaueren Betrachtung der "auffälligen" Verkehrsunternehmen. Im Jahr 2023 erfolgte daher die Revision einzelner SchokoTicket-Verträge. Im Zuge der Berichterstattung im Juni-Sitzungsblock 2023 erging der Auftrag an die VRR AöR, im Jahr 2026 eine Revision für alle Schulträgerverträge durchzuführen. Relevant sind hierfür ausschließlich SchokoTicket-Verträge, die nach dem Pauschal-Prinzip abgerechnet werden. Viele Verträge wurden im Laufe der Jahre auf die sogenannte "Spitzabrechnung" umgestellt, welche die tatsächlich abgenommenen Tickets für Anspruchsberechtigte abrechnet.

Ausblick

Der VRR AöR liegen keine schulträgerbezogenen Daten vor – diese werden für die Revision der SchokoTicket-Verträge von den Verkehrsunternehmen erbeten, sobald die Daten für das auslaufende Schuljahr 2025/2026 vorliegen. Die daraus resultierenden Revisionen werden gemeinsam mit den betroffenen Verkehrsunternehmen durchgeführt. Die VRR AöR berichtet nach Fertigstellung, voraussichtlich im Dezember-Sitzungsblock 2026.

5. Einleitungstext EBE-Bericht

Die VRR AöR hat wie in den vergangenen Jahren einen Bericht über die Erschleichung von Beförderungsleistungen und Maßnahmen zu deren Prävention erstellt, den Jahresbericht zur Einnahmesicherung 2025. Dieser Bericht ist den Unterlagen als **Anlage** beigelegt.

6. Jahresbericht Sondertarife 2025

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 beispielsweise die Freifahrt für Bürger*innen der Stadt Monheim am Rhein, bedürfen separate Beschlüsse der VRR-Gremien.

Bisher wurde der Jahresbericht Sondertarife im Herbst-Sitzungsblock vorgelegt. Hiermit wird dieser erstmalig im Sommer-Sitzungsblock präsentiert.

Sondertarife 2025

Im Jahr 2025 wurden acht Sondertarife mit kurzen Gültigkeitszeiträumen durch sechs unterschiedliche Verkehrsunternehmen (DVG, hcr, Ruhrbahn, SWN, Vestische, VGV) angezeigt. Ein weiterer Sondertarif, die Freifahrt für Mitarbeitende des Ordnungsamtes Essen, soll für ein gesamtes Jahr laufen und wird ggf. verlängert. Eine Revision dazu ist für den Sommer 2026 geplant.

Zudem lief über das Jahr 2025 weiterhin der bereits seit 2020 laufende Sondertarif „Freifahrt für Bürger:innen der Stadt Monheim am Rhein“, welcher erneut bis Ende 2029 verlängert wurde. Außerdem hatte die BOGESTRA mit dem sogenannten „MieterTicket“ einen weiteren länger laufenden Sondertarif angeboten, welcher allerdings zum 31.12.2025 aufgrund des nahezu vollständigen Wechsels der Abnehmer:innen zum DeutschlandTicket eingestellt wurde.

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	Anspruchsberechtigte
2 x hcr – „Einzel-Ticket A im Fahrzeug für 2,99 € bei bargeldloser Bezahlung“ zur Steigerung des Anteils bargeldloser Bezahlvorgänge im Bus	TG 27, 28, 36, 37/38 und Waben 174, 176, 260, 262, 290 Herne, Castrop-Rauxel	01. – 31.03.2025 und 01. – 30.11.2025	Alle Fahrgäste
Ruhrbahn – „Bussi 2025 – 5-Euro-Gutscheine für Erstfahrten“ zur Aktivierung „schlafender Fahrgäste“	TG 35/45, Essen	08.05. – 19.06.2025	Kund:innen, die sich zwischen dem 01.01.2024 und dem 31.03.2025 in der Bussi-App registriert haben, aber noch keine Fahrt unternommen haben

Sondertarif	Geltungsbereich	Tage/Dauer	Anspruchsberechtigte
VGW - „Kostenloser ÖPNV im Stadtgebiet Velbert“ im Rahmen des Stadtfestes	TG 55, Velbert	13.06. – 15.06.2025	Alle Fahrgäste
DVG – „myBUS Feierabendverkehr“ im Rahmen des Sommerkinos	TG 23/33, Duisburg	05.07. – 18.08.2025	Alle Fahrgäste
Ruhrbahn – „Lokale Freifahrt-Regelung für das Ordnungsamt Essen“	Beschränkt auf das Essener Stadtgebiet und nur auf den Fahrzeugen der Ruhrbahn	01.08.2025 – 31.07.2026	Mitarbeitende des Ordnungsamts Essen mit Dienstkleidung und Dienstausweis
SWN - „Nemo Shuttle – Werbeaktion“ zur besseren Auslastung des On-Demand-Verkehrs an allen Wochentagen	TG 52, Neuss	01.09. – 31.10.2025	Alle Fahrgäste
VEST – „Kostenloser ÖPNV im Stadtgebiet Gladbeck“	Stadtgebiet der Stadt Gladbeck	07.09.2025	Alle Fahrgäste

Sondertarif	Geltungsbereich	Tage/Dauer	Anspruchsberechtigte
VEST – „Kostenloser ÖPNV im Stadtgebiet Dorsten“ im Rahmen des Herbstfestes	TG 05, Dorsten	05.10.2025	Alle Fahrgäste
BSM – „Freifahrt für Bürger*innen der Stadt Monheim am Rhein“	TG 73, Monheim/Langenfeld	01.04.2020 – 30.09.2028	Bürger:innen mit Erstwohnsitz in der Stadt Monheim am Rhein
BOGESTRA – „Mieterticket“	VRR-Verbundgebiet	01.01.2022 – 31.12.2025	Vertragsverhältnis zwischen VRR, Verkehrsunternehmen, Wohnungsunternehmen und Mietern, basierend auf dem Großkunden-Vorteilsprogramm

7. Internationale Gartenausstellung 2027

Ausgangslage

Zwischen dem 23.04. und dem 17.10.2027 wird die Internationale Gartenausstellung (IGA) in den sogenannten „Zukunftsgärten“ Duisburg, Gelsenkirchen, Dortmund, Emscherland (Castrop-Rauxel/ Recklinghausen) und Lünen stattfinden.

Um die Beförderung der Gäste zu und zwischen den Gärten in Ergänzung zu den Fahrradangeboten sicherzustellen, wird die VRR AöR mit den Verkehrsunternehmen und der Tarifgemeinschaft Münsterland – Ruhr-Lippe GmbH einige Maßnahmen bereitstellen.

Diese beinhalten auch ein KombiTicket.

KombiTicket

Da sich die IGA auf mehrere Räume des VRR und der Region Ruhr-Lippe verteilt, waren neben der VRR AöR sowohl die Verkehrsunternehmen DVG, BOGESTRA, DSW21 als auch die Tarifgemeinschaft Münsterland – Ruhr-Lippe an der Konzipierung des KombiTickets beteiligt. Die Ausgabe und Abrechnung der Tickets wird durch die DSW21 übernommen.

Das KombiTicket wird gemeinsam mit den Tageskarten der IGA jeweils für den Tarifraum des VRR und dem Teilbereich Münsterland - Ruhr-Lippe gültig sein. Die IGA-Tageskarten selbst stellen keinen Fahrausweis dar, sondern berechtigen den jeweiligen Ticketinhaber dazu, über eine von der DSW21 betriebene digitale Bereitstellungsplattform unter Verwendung der individuellen Ticketnummer ein separates, kostenfreies ÖPNV Ticket im Sinne des VRR Tarifs und des WestfalenTarifs abzurufen. Da der Eintritt für Kinder bis 14 Jahren bei der IGA kostenlos sein wird, wird auch das KombiTicket die Mitnahme von bis zu drei Kindern bis 14 Jahren beinhalten. Somit kann vermieden werden, dass für Kinder zwar kein Ticket für die IGA, allerdings für den ÖPNV erworben werden muss.

Ein weiterer KombiTicket-Vertrag wird für das sogenannte Bildungsticket, welches den Eintritt für drei Erwachsene und bis zu 30 Kinder ermöglicht, abgeschlossen.

Kommunikation

Noch in 2026 wird seitens VRR AöR ein Kommunikationskonzept zur Bewerbung des Mobilitätsangebots entwickelt. Die Botschaft wird "Wir bringen euch hin" lauten und dabei das bereits aus der Großen Tarifreform bekannte Bildmotiv der "Biene Maja" einsetzen. Der Werbezeitraum wird über Social Media bereits ab Juni 2026 beginnen, weitere intensivere Kommunikation kurz vor dem Start der IGA.

Die Werbemaßnahmen werden mit der IGA 2027 und den beteiligten Verkehrsunternehmen abgestimmt.

Erste Ideen lauten:

- Social Media
- Teaser und Landingpage auf vrr.de
- Zugbranding
- Plakate im SPNV
- Ticketverkaufsstellen, Monitore
- Ticketautomaten, Displays

8. Aktueller Stand DT Azubi

Hintergrund

Mit der Einführung des DeutschlandTickets im Mai 2023 wurde ein bundesweit gültiges, einfach zugängliches ÖPNV-Ticket geschaffen. Die Produktfamilie wurde bundeseinheitlich um das DeutschlandTicket Job sowie das solidarisch finanzierte Deutschlandsemesterticket erweitert. Vor dem Hintergrund des politischen Ziels, Auszubildenden einen gleichwertigen Zugang zu vergünstigten Mobilitätsangeboten zu ermöglichen, wird auf Ebene des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sowie innerhalb der VRR AöR weiterhin angestrebt, ein Solidarmodell nach dem Vorbild des Deutschlandsemestertickets auch für die Zielgruppe der Auszubildenden zu etablieren.

Sachstand

Für die Einführung eines DeutschlandTickets im Solidarmodell für Auszubildende, ist eine Aufnahme in die bundeseinheitlichen Tarifbestimmungen erforderlich. Der Dialog hierzu erfordert diverse Formate. Um das tarifvertraglich vereinbarte DeutschlandTicket trotzdem einhalten zu können, wurde in NRW für den Zeitraum bis 31.07.2026 eine Interimslösung über das DeutschlandTicket Job beschlossen und mit der Unterstützung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV), umgesetzt.

Die Abstimmungen auf fachlicher und politischer Ebene zur nachhaltigen Gestaltung eines Deutschlandazubiticket im Solidarprinzip laufen weiter. Dies erfordert, dass auch die Prozesse zur Vertragsgestaltung und operativen Umsetzung, dem Solidarmodell mit 100%iger Abnahme für alle Berechtigten folgen. Derzeit werden insbesondere rechtliche Verankerungsmöglichkeiten geprüft. Im Fokus stehen Varianten, bei denen die entsprechenden Regelungen in der Handwerksordnung und/oder dem Berufsbildungsgesetz (BBiG) verankert werden.

Die präferierte Variante folgt dabei den Regelungen analog zum Hochschulgesetz mit einer Öffnungsklausel. Kammern würden ermächtigt werden, Beiträge für Mobilitätszwecke zu erheben. Dieses Modell wäre vergleichbar zum Modell der Studierendenschaften und würde die verbindliche Teilnahme aller Auszubildenden ermöglichen und gilt nach aktueller Einschätzung als tragfähigste und langfristig sinnvollste Lösung.

Ausblick

Die Ausarbeitung der rechtlichen, organisatorischen und vertrieblichen Rahmenbedingungen für ein solidarisch finanziertes Deutschlandazubiticket wird aktuell weiter vorangetrieben.

Die VRR AöR wird dazu gemeinsam mit der Handwerkskammer HWKT ein Gutachten in Auftrag geben. Parallel hierzu arbeitet die VRR AöR gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und weiteren Tarifräumen in NRW an der Konkretisierung notwendiger Umsetzungs-, Kontroll-, und Revisionsprozesse. Ziel bleibt weiterhin die bundesweit einheitliche Einführung eines tragfähigen und effizienten Modells, wobei absehbar ist, dass eine Umsetzung zum 01.08.2026 aufgrund des Vergabeprozesses und anschließenden Gutachtens nicht mehr erfolgen kann. Über den weiteren Fortschritt wird in den kommenden Gremiensitzungen berichtet.

9. Bericht aus dem Verbundprojekt Bargeldlosstrategie

Ausgangslage

Ursprünglich hatte der Verwaltungsrat der VRR AöR in seiner Sitzung am 25.01.2024 folgende Beschlussempfehlung ausgesprochen: „Der Ticketverkauf in Fahrzeugen ist nach dem Jahr 2026 ausschließlich bargeldlos (beim Fahrpersonal als auch im Fahrzeug).“ Dieser Beschluss wurde von der VRR AöR sowie den Verkehrsunternehmen im VRR als zentrale Zielsetzung für das gesamte Verbundprojekt Bargeldlosstrategie definiert.

Der ursprünglich angedachte Zeitplan kann nicht von allen Verkehrsunternehmen eingehalten werden. Zwar befinden sich einige Verkehrsunternehmen bereits im Parallelvertrieb – d.h. auf den Fahrzeugen wird sowohl der bargeldlose als auch der bargeldbehaftete Verkauf angeboten – und sehen ab 2027 eine Umstellung auf den ausschließlich bargeldlosen Verkauf vor, andere benötigen hier jedoch noch mehr zeitlichen Spielraum für ihre Umsetzung. Gründe hierfür liegen in aller Regel in der Dauer der Vergabeprozesse.

Mit den VRR-Verkehrsunternehmen wurde nun abgestimmt, die Beschlussempfehlung für den konkreten Umsetzungszeitpunkt auf das ausschließlich bargeldlose Zahlen in den Fahrzeugen in den Sitzungsblock Dezember 2026 einzubringen.

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 AG und SWK MOBIL GmbH beschlossen (Drucksache Nr. M/X/2025/0833). Weitere Verkehrsunternehmen haben in der Folge ebenfalls begonnen, die Umsetzung des papierlosen Ticketings einzuleiten.

Die an der Umsetzung des papierlosen Ticketverkaufs beteiligten Verkehrsunternehmen Rheinbahn AG, SWK MOBIL GmbH, Ruhrbahn GmbH (Essen und Mülheim a.d.R.), NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH, NEW mobil und aktiv Viersen GmbH, NIAG, die Flughafen Düsseldorf GmbH und die Duisburger Verkehrsgesellschaft AG befinden sich derzeit in unterschiedlichen Umsetzungsstufen des Projekts. Grundsätzlich streben die Verkehrsunternehmen jedoch eine Umsetzung im Laufe des Jahres 2027 an. Weitere Verkehrsunternehmen haben ihr Interesse bekundet, ebenfalls das papierlose Ticketing umsetzen zu wollen.

Prepaid-Karte

Im Workshop Unternehmensbeirat der KViV-Gesellschafterversammlung im Mai 2025, wurde die Umsetzung einer Prepaid-Funktion in der VRR App sowie die nicht-verpflichtende Ausgabe einer Prepaid-Karte beschlossen und im Workshop 2026 bestätigt. Die Prepaid-Karte wird demnach verpflichtend verbundeinheitlich bei allen VRR-Verkehrsunternehmen für die Kontrolle lesbar und für bargeldlose Zahlungen auf den Fahrzeugen nutzbar sein. Die Ausgabe der Prepaid-Karte ist den Verkehrsunternehmen freigestellt. Die Organisation folgt dabei einer zentralen Struktur. Ein Verkehrsunternehmen wird zentral die Bestellung der Karten, die Bereitstellung eines Kartenkontoverwaltungssystems und die Abrechnung übernehmen. Die Prepaid-Karten werden voraussichtlich Ende 2026 zur Verfügung stehen.