

Vorlagennummer: AVV/0174/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 28.05.2025

eTarif

Vorlageart: Entscheidungsvorlage
Federführende Dienststelle: Aachener Verkehrsverbund
Beteiligte Dienststellen:
Verfasst von: Aachener Verkehrsverbund

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
26.06.2025	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der regionale AVV-Beirat der Stadt Aachen nimmt die Ausführungen zustimmend zur Kenntnis und stimmt der Umsetzung eines landesweiten Fahrtendeckels im beschriebenen Umfang zu.

Finanzielle Auswirkungen:

	JA	NEIN	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Folge-kosten (alt)	Folge-kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Keine

Klimarelevanz:**Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung** (in den freien Feldern ankreuzen)Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
☐	☐	☐	☐

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
☐	☐	☐	☐

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
☐	☐	☐	☐

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	☐	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	☐	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	☐	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	☐	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	☐	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	☐	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine **Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen** erfolgt:

☐	vollständig
☐	überwiegend (50% - 99%)
☐	teilweise (1% - 49 %)
☐	nicht
☐	nicht bekannt

Erläuterungen:

Strategische Einordnung

Im Rahmen der geplanten Tarifreform AVV/VRS ist es erklärtes Ziel, den eTarif eezy kurz- bis mittelfristig zum zentralen Tarif für Gelegenheitsfahrer zu etablieren. Dank eezy ist ein einfacher, digitaler und landesweit konsistenter Zugang zum ÖPNV gegeben, der es sich zum Ziel gesetzt hat, heutige Zugangsbarrieren aus tariflicher und vertrieblicher Sicht abzuschaffen. Die strategische Verankerung des eezy-Tarifs ist ein wichtiger Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs und somit die Chance neue Nutzergruppen an den ÖPNV heranzuführen.

Die Positionierung von eezy als Standardtarif für Gelegenheitsfahrer ist eine strategische Leitentscheidung. Ein stimmiges Zusammenspiel zwischen kommunaler, regionaler und landesweiter Ebene ist dafür unerlässlich. Der AVV und die beteiligten Partnerunternehmen im AVV sind bereit, diesen Weg entschlossen weiterzugehen und setzt dabei auf die enge Einbindung und Unterstützung der politischen Gremien.

Aktuelle Entwicklungen

Die Entwicklung des eezy-Tarifs im AVV zeigt, dass der Luftlinientarif zunehmend Akzeptanz erfährt. Besonders im Dezember 2024 war ein signifikanter Anstieg der Fahrten zu verzeichnen, unter anderem begünstigt durch die NRW-weite Mitnahmeaktion in der Adventszeit. Dieser Aufwärtstrend setzte sich mit einem nur leichten Rückgang im Januar 2025 fort. Auch landesweit sind positive Entwicklungen erkennbar. Im **April 2025** konnte mit über **600.000 Fahrten** ein neuer Höchststand erreicht werden, und insgesamt nähert sich die Nutzung von eezy.nrw der Marke von neun Millionen Fahrten seit Einführung des Tarifs im Dezember 2021.

Diese Entwicklungen sind ein deutliches Signal dafür, dass eine Nachfrage nach einfachen, digitalen und flexiblen Tarifangeboten im Gelegenheitsverkehr vorhanden ist. Dennoch bleibt der Anteil von eezy am Gesamtverkauf aller Bartarife bislang gering. Das macht deutlich, dass die strategische Zielsetzung – eezy als zentralen Tarif für Gelegenheitsfahrer im AVV und NRW-weit zu etablieren – konsequent weiterverfolgt und durch wirkungsvolle Marketingmaßnahmen flankiert werden muss.

Gerade mit Blick auf die anstehende Tarifreform ist es essenziell, die Menschen mit geeigneten Formaten umfassend über die Vorteile von eezy zu informieren und sie aktiv zur Nutzung zu motivieren. Die größte Herausforderung besteht darin, das gewohnte Ticketkauf- und

Nutzungsverhalten zu verändern und eezy als selbstverständliche Option im Alltag zu verankern. Dafür sind eine zielgerichtete strategische Kommunikation sowie passende Anreize notwendig, um Nutzungshürden weiter abzubauen und die Bekanntheit des Tarifs zu steigern.

Ein wesentlicher Hebel zur Unterstützung dieses Ziels ist die **Einführung eines landesweiten Fahrtendeckels**. Diese Maßnahme, die auf Initiative des nordrhein-westfälischen Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr und den NRW-Verkehrsverbünden angestoßen wurde, dient der Stärkung des Preisvertrauens und der Vereinfachung der Tarifkommunikation, da somit eezy Fahrten nie teurer als der bisherige konventionelle Tarif sind – NRW-weit. Die durch den Fahrtendeckel entstehenden Mindererlöse sollen in den Jahren 2026 und 2027 vollständig gefördert werden, wodurch ein verlässlicher finanzieller Rahmen für die Verkehrsunternehmen geschaffen wird. Die landesweite **Umsetzung ist für den 1. Januar 2026** geplant.

Parallel zur tariflichen Weiterentwicklung werden auch die strategischen Steuerungsinstrumente im AVV ausgebaut. Ein systematisches Erfolgscontrolling stellt sicher, dass die Verbundgesellschaft gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen gezielt auf die landesweiten Zielvorgaben hinarbeitet. Ein wichtiger Bestandteil ist hierbei die Analyse von Fahrtenzahlen, Erlösen und der Bekanntheit von eezy, um daraus fundierte Maßnahmen ableiten zu können.

Kommunale Subventionierung als Hebel zur Etablierung des eezy-Tarifs

Auch die kommunale Ebene leistet einen wichtigen Beitrag zur Etablierung von eezy. Die gezielte kommunale Förderung von Fahrten im eezy-Tarif erweist sich als unterstützendes Instrument, um die Nutzung des digitalen, landesweit einheitlichen Luftlinientarifs vor Ort zu steigern und die Attraktivität nachhaltiger Mobilitätsangebote zu erhöhen. Erste Erfahrungen im AVV-Gebiet zeigen, dass solche Maßnahmen vor allem dann Wirkung entfalten, wenn sie auf die lokalen Gegebenheiten abgestimmt sind und strategisch mit bestehenden Tarifangeboten zusammenspielen.

Aktuell fördern die Kommunen Baesweiler, Wassenberg und Stolberg die Nutzung von eezy avv. In Stolberg wird für alle Fahrten im eezy-Tarif der Arbeitspreis übernommen, während in Baesweiler und Wassenberg der Grundpreis subventioniert wird. Diese unterschiedlichen Ansätze zeigen, dass kommunale Förderung flexibel gestaltet werden kann – je nach lokalen Zielen, Verkehrsangeboten und finanziellen Rahmenbedingungen.

Auch in weiteren Städten wird derzeit über eine kommunale Unterstützung diskutiert. So plant die Stadt Eschweiler, den Arbeitspreis im eezy avv-Tarif künftig parallel zum bestehenden City-Tarif zu subventionieren. Eine Umsetzung ist nach jetzigem Kenntnisstand zur Jahresmitte 2026 geplant.

In der Stadt Düren laufen derzeit Prüfungen, wie der bestehende City-Tarif XL im Rahmen der anstehenden Tarifstrukturreform weiterentwickelt werden kann. Eine kommunale Subventionierung von eezy wird dabei als eine mögliche Option betrachtet. Die Verbundgesellschaft wurde in diesem Zusammenhang gebeten, auf Landesebene die Möglichkeit zu prüfen, auch eine anteilige kommunale Übernahme des Grund- oder Arbeitspreises zuzulassen. Ein solches Modell könnte insbesondere größeren Kommunen einen finanziell tragbaren Einstieg in die Förderung digitaler Tarife ermöglichen und einen gleitenden Übergang von bestehenden City-Tickets hin zu eezy schaffen.

Die Verbundgesellschaft unterstützt interessierte Kommunen bei der Prüfung geeigneter Fördermodelle, analysiert gemeinsam mit den Städten und Gemeinden die regionalen Ausgangslagen und leitet auf Wunsch Umsetzungsszenarien ab.

Anlage/n:
Keine