

Vorlagennummer: AVV/0162/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 24.02.2025

Tarifreform AVV/VRS 2026 (Rheinlandtarif)

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

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
13.03.2025	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der regionale AVV-Beirat der Stadt Aachen beauftragt die Verbundgesellschaft zur konzeptionellen Ausarbeitung der Tarifreform AVV/VRS und stimmt den dargestellten tarifstrategischen Grundsätzen zu.

Finanzielle Auswirkungen:

	JA	NEIN	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	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.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	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>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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: Hintergrund

Ende 2023 wurde ein fraktionsübergreifendes Positionspapier der Parteien im AVV, VRS und go.Rheinland zur Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen den Verbänden verabschiedet. Dieses betont die Notwendigkeit einer verstärkten Zusammenarbeit und Prozesssynchronisierung zwischen AVV, VRS und go.Rheinland, um den ÖPNV im Rheinland zu stärken. Eines der zentralen Projekte verfolgt das Ziel einer Zusammenführung der beiden heutigen Verbundtarife und Tarifsystematiken des AVV und VRS, um somit Hemmnisse und Barrieren bei der Nutzung des ÖPNV im Rheinland weiter abzubauen.

Die Einführung des Deutschlandtickets zum 01.05.2023 sowie die nachgelagerte Einführung zielgruppenspezifischer Deutschlandtickets (z. B. Deutschlandsemesterticket) hatte einen großen Einfluss auf die bestehende Tariflandschaft im AVV und VRS. So wird mittlerweile der überwiegende Teil der Nachfrage nach Verbund-Zeitkarten durch das Deutschlandticket-Sortiment abgedeckt. Auch aus dem Bartarif ist ca. ein Drittel der Fahrgäste in das Deutschlandticket migriert. Somit werden im Gelegenheitsstarif weiterhin ca. zwei Drittel der Einnahmen des Niveaus vor der Einführung des Deutschlandtickets in den Verbundtarifen erwirtschaftet. Mit der Einführung des Deutschlandtickets mussten sich Fahrgäste nicht mehr mit Verbundraumgrenzen beschäftigen und konnten einfach verbundraumübergreifend den ÖPNV in ganz Deutschland nutzen, was sowohl aus politischer als auch aus Fahrgastsicht als großer Mehrwert erachtet wird. Vor allem in dieser Einfachheit liegt der Erfolg des Deutschlandtickets begründet.

Vor diesem Hintergrund entwickeln AVV und VRS derzeit einen gemeinsamen „Rheinlandtarif“ (Arbeitstitel) als Ersatz für den heutigen AVV- und VRS-Tarif. Zentrales Ziel der Tarifreform ist eine Vereinfachung der Tarifsystematik aus Kundensicht durch den Abbau der vorhandenen Tarifkomplexität. Dies soll unter anderem durch eine deutliche Reduktion von Preisstufen und einer signifikanten Straffung des Ticketsortiments erreicht werden. Während unter dem neuen Tarif im Rheinland das Deutschlandticket mit seinen zielgruppenspezifischen Produkten das zentrale Produkt für Dauerkunden sein wird, soll eezy als einfacher und fairer Digital-Tarif zum zentralen Produkt für Gelegenheitskunden werden und die Überführung derzeitiger Bartarif-Nutzer in den eezy-Tarif weiter vorangetrieben werden.

Abstimmungen in der Arbeitsgruppe bestehend aus Verbundgesellschaften und Verkehrsunternehmen

Mitte 2024 wurden zunächst Abstimmungen zwischen den Verbundgesellschaften zur geplanten Tarifreform angestoßen. Hierbei wurden unter anderem die Verkaufsentwicklungen der beiden Tarife seit Einführung des Deutschlandtickets sowie die Tarifsystematiken umfassend analysiert und Gemeinsamkeiten und Unterschiede identifiziert und mit den Verkehrsunternehmen aus VRS und

AVV abgestimmt.

Die folgenden **tarifstrategischen Grundsätze** sollen bei der konzeptionellen Ausarbeitung der anstehenden Tarifreform im Fokus stehen:

- Die **Wirtschaftlichkeit** wird mindestens auf dem aktuellen Niveau der heutigen Verbundtarife (AVV und VRS) gehalten
- **Einfachheit** im Fokus – tarifliche Sonderlösungen gilt es möglichst zu vermeiden
- **Etablierung von eezy** als Regeltarif im Gelegenheitssortiment – konventionelle Angebote im Gelegenheitssortiment werden in Form eines Rumpfsortiments vorgehalten
- **Deutschlandticket** bleibt am Markt bestehen und ist für ABO-Kunden die attraktivste Ticketvariante
- **Kompatible** Lösungen zu **Nachbarräumen** (inkl. Belgien/NL) werden angestrebt

Im Sinne der **tarifstrategischen Grundsätze** wurde hinsichtlich der Preisbildung im neuen Tarif im Rheinland in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen ein erster Vorschlag erarbeitet. Demnach soll sich die Preisbildung im Jedermann-Segment (exklusive etwaiger zielgruppenspezifischer Angebote) künftig an einer vereinfachten und reduzierten Preisstufenlogik orientieren:

- Preisstufe 1: Stadt/Gemeinde
- Preisstufe 2: Stadt/Gemeinde + Nachbarstadt / Nachbargemeinde
- Preisstufe 3: Rheinlandnetz (heutiges AVV- und VRS-Netz)

Zudem soll in eezy ein einheitlicher Grund- und Arbeitspreis sowie eine einheitliche Preisdeckelungslogik für das Rheinlandgebiet gelten. Ob es, analog zur heutigen Situation im AVV, auch im gesamten Rheinlandgebiet einen fahrtenbezogenen Preisdeckel geben wird, ist derzeit noch Bestandteil von Abstimmungen.

Die Tarifstruktur wird deutlich gestrafft, um den Nahverkehr nutzerfreundlicher und effizienter zu gestalten. Das zukünftige Kernsortiment soll sich auf wesentliche Ticketarten wie eezy, Einzeltickets, 24-Stunden-Tickets, das euregoticket und wichtige Zusatzoptionen konzentrieren. Zielgruppenspezifisch sollen Angebote für Schüler, Jobtickets und Sozialtickets erhalten bleiben. Zudem soll im Bereich des Semestertickets eine Lösung im Rahmen der Tarifreform als

Rückfallebene konzipiert werden, für den Fall, dass das bundesweite Deutschlandsemesterticket entfallen sollte. Spezielle Produkte für Senioren, Azubis oder Touristen sind aufgrund der Ausgestaltung des Deutschlandtickets derzeit nicht vorgesehen.

Bei Handlungsbedarf aufgrund neuer Entwicklungen im Bereich des Deutschlandtickets (z. B. Preisstellung, Einführung neuer Produkte/Abschaffung) soll das bestehende Sortiment umfassend überprüft und gegebenenfalls ergänzt werden.

Von Seiten der Verbundgesellschaften wurden aktuell vier Diskussionspunkte identifiziert, welche im weiteren Verlauf der Abstimmungen noch umfassend diskutiert, gutachterlich analysiert und entsprechende strategische Maßnahmen abgeleitet werden müssen. So soll das etwaige Angebot einer **Monatskarte** im Rahmen der Tarifreform gutachterlich geprüft werden. Gemäß der oben beschriebenen Preisbildungslogik ist im ersten Ansatz keine **Kurzstrecke** mehr vorgesehen. Hier soll jedoch gutachterlich geprüft werden, in welchem Umfang die Fahrgäste von den Preishärten betroffen wären und daraus ableitend die Umsetzbarkeit eines Wegfalls des Tarifprodukts geprüft werden. Im Gleichklang gilt es zu prüfen, wie eine Justierung und Ausrichtung von eezy entstehende Preishärten abmildern könnte. Auch der weitere Umgang mit konventionellen **City-Tarifen** ist einer der strategisch noch zu bewertenden Aspekte. Im Hinblick auf eine strategisch sinnvolle Überführung bestehender City-Tarife in eezy gilt es, zeitnah unter intensiver Mitwirkung der betroffenen Verkehrsunternehmen Gespräche mit Kommunen zu führen, um diesen die Vorteile des Vorgehens aufzuzeigen und die Zustimmung für ein mögliches Übergangsszenario hierzu zu gewinnen. Als vierter Diskussionspunkt ergeben sich die aus der vorgeschlagenen reduzierten Preisstufenlogik resultierenden **Preissprünge**. Auch hier soll gutachterlich geprüft werden, in welchem Umfang die Fahrgäste von den Preishärten betroffen wären und in welchem Ausmaß es zu einer Vergünstigung von Fahrten durch die Nutzung des eezy-Tarifs kommt.

Begleitende Kommunikation

Im Vorfeld der Umsetzung der Tarifreform gilt es, frühzeitig umfassende kommunikative Maßnahmen zu erarbeiten und einzuleiten, um alle Fahrgäste entsprechend mitzunehmen. Insbesondere sollte der eezy-Tarif konsequent als einfache und gerechte Alternative zur konventionellen Kurzstrecke kommuniziert werden. Hiermit könnte sichergestellt werden, dass bei einem etwaigen Wegfall der Kurzstrecke bei Umsetzung der Tarifreform der Großteil der Fahrgäste von partiell im konventionellen Tarif entstandenen Preishärten nicht betroffen wäre.

Eine solche Tarifreform stellt einen umfassenden Prozess dar, der Zeit erfordert, um die Fahrgäste an die neuen Strukturen zu gewöhnen. Eine frühzeitige zielgerichtete Kommunikation ist essenziell, um Akzeptanz und Verständnis auf Seiten der Fahrgäste zu fördern und somit partiell entstehende

Preishärten von den Fahrgästen abzuwenden. Um die Fahrgäste weiter an eazy heranzuführen, gilt es, möglichst zeitnah den Kunden zielgruppenspezifische, leicht zugängliche Informationen zur Verfügung zu stellen und interaktive sowie umfassende persönliche Hilfsangebote bereitzustellen. Es gilt, die Umstellung reibungslos zu gestalten und das Vertrauen der Fahrgäste in eazy zu stärken, um langfristig eine effiziente und nachhaltige Etablierung der Tarifreform zu gewährleisten. Dank der einfachen, digitalen und transparenten Tarifstruktur senkt eazy Hürden bei der Nutzung des ÖPNV. Eine erfolgreiche Umsetzung der Reform schafft langfristig ein effizientes und attraktives Tarifsystem, das mehr Menschen für den ÖPNV gewinnt und somit die Nutzung klimafreundlicher Mobilität stärkt.

Weiteres Vorgehen

Gemeinsam mit den AVV- und VRS-Verkehrsunternehmen werden die Verbundgesellschaften das Grobkonzept zur Tarifreform AVV/VRS nach entsprechenden Beschlüssen der gemeinsamen Zweckverbandsversammlung am 03.04.2025 weiter zu einem Feinkonzept ausarbeiten. Hierbei findet eine gutachterliche Unterstützung statt, bei der auf strategische Aspekte sowie wirtschaftliche Aspekte eingegangen wird. Zudem gilt es, im Rahmen einer Gewinner-Verlierer-Analyse die Auswirkungen auf die Fahrgäste zu ermitteln und zielgerichtete kommunikative Maßnahmen einzuleiten.

Grundsätzliches / Zeitrahmen

Bezüglich der weiteren Konzeptionierung der Tarifreform sieht man sich derzeit noch mit zahlreichen unklaren Rahmenbedingungen, insbesondere der offenen Fragestellung der grundsätzlichen Finanzierung des Deutschlandtickets, konfrontiert. So steht die Tarifreform in Abhängigkeit zu den Entwicklungen und Beschlüssen auf Bundes- und Landesebene, insbesondere bezüglich des Fortbestands und der Preissetzung des Deutschlandtickets ab 2026 sowie dem ausstehenden Erlass zum MUNV-Modell beim Deutschlandticket-Schule. Auch die anstehende Bundestagswahl im Februar 2025 und die damit verbundene unklare Positionierung einer neuen Regierung zum Deutschlandticket stellen einen weiteren Unsicherheitsfaktor dar. Zudem stehen im Herbst 2025 Kommunalwahlen in NRW an.

Im Hinblick auf die künftige Preisstellung des neuen Tarifes (inkl. eazy) sowie die Ermittlung der wirtschaftlichen Auswirkungen ist man zudem noch auf eine Entscheidung des MUNV NRW zur Förderung eines fahrtenbezogenen Preisdeckels in eazy in NRW angewiesen.

Mit Einführung des neuen Tarifs wird auch die Vereinbarung eines gemeinsamen Regelwerks in Bezug auf eine zwischen AVV und VRS abzustimmende Fortentwicklung des „Rheinlandtarifs“ erforderlich werden (z. B. zu Art und Umfang von Preismaßnahmen und Tarifentwicklungen).

Eine weitere wichtige Aufgabenstellung besteht in der Vereinbarung einer sachgerechten Einnahmenaufteilung. Es besteht hierbei im Grundsatz Einvernehmen, dass die Einnahmenaufteilung auch nach Umsetzung der Tarifreform in den jeweiligen Verbundräumen separiert erfolgt.

Die Tarifreform im Rheinland orientiert sich an den landesweiten Entwicklungen in NRW und wird regelmäßig mit den Partnern abgestimmt. Ziel ist es, aufbauend auf der gemeinsamen Konzeptionierung des landesweiten eezy-Tarifs, NRW-weit Barrieren für die Nutzung des ÖPNV weiter abzubauen.

Anlage/n:

Keine