

# WestfalenTarif-Reform 2027

## Kernergebnisse & Beschlussempfehlung der AG Tarifreform

**Kurzfassung** nach Abstimmung mit AG Tarifreform

### **PROBST & CONSORTEN**

#### **MARKETING-BERATUNG**

Altleutowitz 11  
01157 Dresden

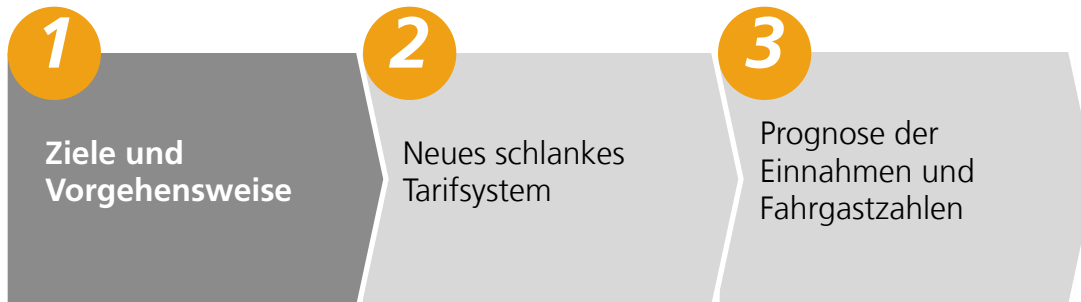
Telefon +49 351 42440-0  
Telefax +49 351 42440-15  
info@probst-consorten.de  
www.probst-consorten.de



**WESTFALENTARIF**

Dresden, 6. Februar 2026  
Christoph Stadter, Dr. Michael Klier,  
Tobias Rensch, Chajim Meinhold

# 1 Ziele und Vorgehensweise



# 1 Ausgangslage – Fahrpreistabelle

Heute passt der WestfalenTarif „kompakt“ auf 20 Seiten. Dies überfordert die Seltennutzer – die meisten anderen haben eh ein D-Ticket.

## Fahrpreistabellen WestfalenTarif

Preise für die Teilräume Münsterland – Ruhr-Lippe, Paderborn-Höxter, TeutoOWL, Westfalen-Süd und für Westfalen

**Gültig ab 1. August 2025**



[www.westfalentarif.de](http://www.westfalentarif.de)



# 1 Auslöser und Ziele der Tarifreform

**Der WestfalenTarif soll massiv einfacher werden. Das geht nicht gänzlich ohne Härten – aber dafür steht der faire eezy-Tarif schon bereit!**



# Seit Dez. 2021 fährt man ohne Tarifwissen durch ganz NRW: einfach am Handy ein- und auschecken und nur für die Luftlinie bezahlen.

## Neuer „Fahrtendeckel“ ab 1.1.2026:

Jede eezy-Fahrt wird gekappt beim Preis des EinzelTickets, falls die Luftlinie teurer wäre!

Vorher gab es solche Deckel bereits in den Stadttarifen MS, HAM, BI, Paderborn, Gütersloh und Detmold.

- ✓ **Preisvorteil zum Einzel-Ticket**
- ✓ **Berechnung der Luftlinie**
- ✓ **Nie mehr als 63 € im Monat**
- ✓ **Kein Abo**

Quellen: <https://eezy.westfalentarif.de> ;  
<https://www.vrr.de/tickets-tarife/eezy-nrw> ;  
 eezy-Marktforschung des KCM im Mai 2025

### Luftlinie zahlen

Bei eezy.nrw in Westfalen zahlst du die Luftlinie – also die kürzeste Entfernung zwischen Start- und Zielpunkt und nicht die insgesamt zurückgelegten Streckenkilometer oder die Anzahl der Haltestellen.

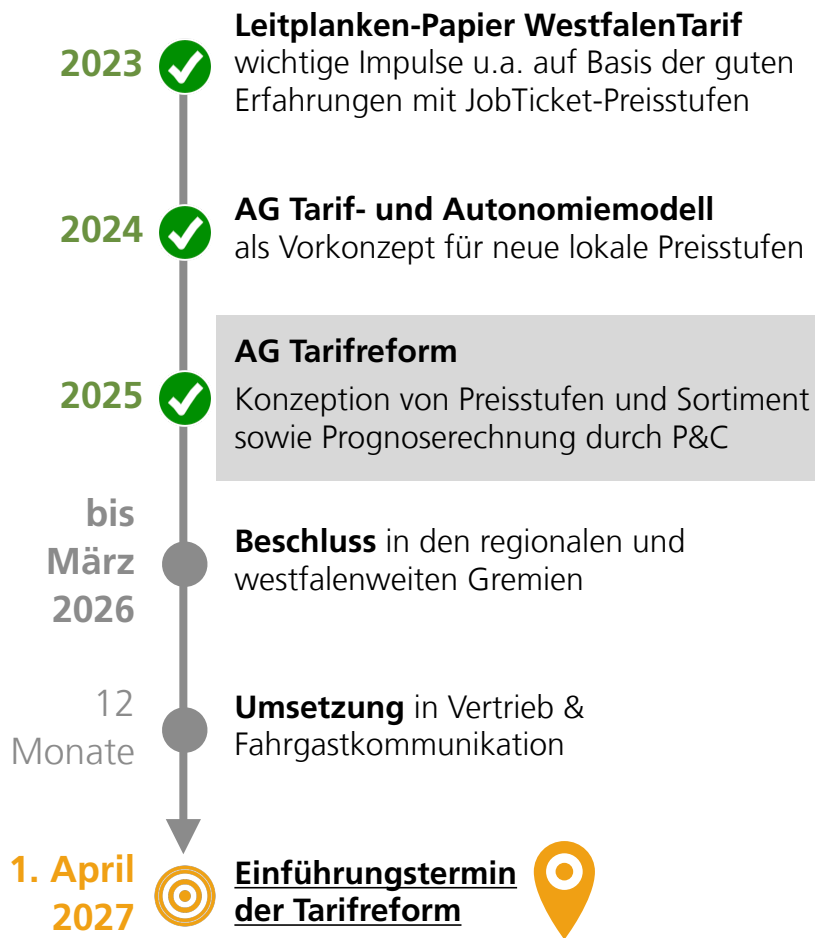
Das kostet eezy.nrw in Westfalen

Grundpreis	1,58 €	+	Luftlinienkilometer pro angefangenem Luftlinienkilometer	0,30 €
------------	--------	---	--	--------



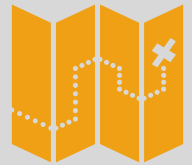
# 1 Vorgehensweise & Zeitplan

Hinter uns liegen 9 intensive Monate der Konzeption und Kalkulation. Für eine Umsetzung in 2027 muss im Q1/26 alles beschlossen werden.



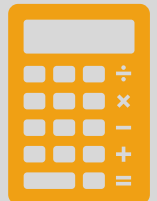
## Konzeption

- ▶ **klare Preisprinzipien:** z.B. 1 Gemeinde = 1 Preis
- ▶ **Impulse aus NRW:** VRR und Rheinland steuern auf dreistufige Preissysteme zu → MUNV drängt auch Westfalen in diese Richtung
- ▶ **Lokale Autonomie:** Preissetzung vor Ort vs. einheitliches Gesamtbild
- ▶ **Schlankes Sortiment:** Welche Produkte spielen trotz D-Ticket noch eine Rolle?

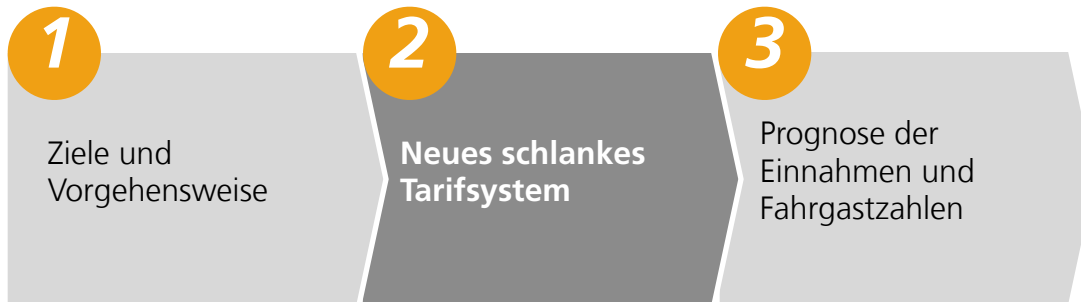


## Kalkulation

- ▶ **Annahmen & Prämissen:** z.B. Intensität der Preisreaktion, Preisentwicklung D-Ticket, Wanderung zu eazy
- ▶ **Mischpreisbildung** für jedes Produkt in jeder Preisstufe (z.T. separat pro Kreis/Stadtbustadt)
- ▶ **Definition erlösoptimaler Preise** u.a. durch Gruppenbildung für lokale Preisstufen
- ▶ **Zweimalige Kalkulation** der Erlöse und Nachfrage → dazwischen Preisoptimierung



## 2 Neues schlankes Tarifsystem



## 2 Zielbild nach der Tarifreform

**D-Ticket und eezy.nrw bilden künftig die Tarif-Grundpfeiler. Für übrige lokale Fahrten bietet der Westfalentarif ein schlankes Grundangebot.**

Häufignutzende  
lokal & deutschlandweit



Gelegenheitskunden  
lokal & NRW-weit



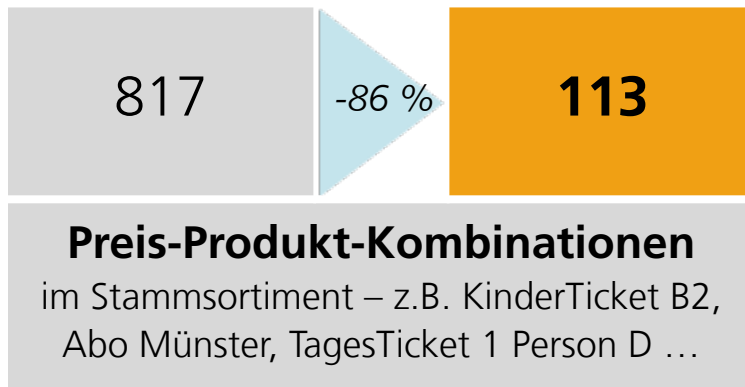
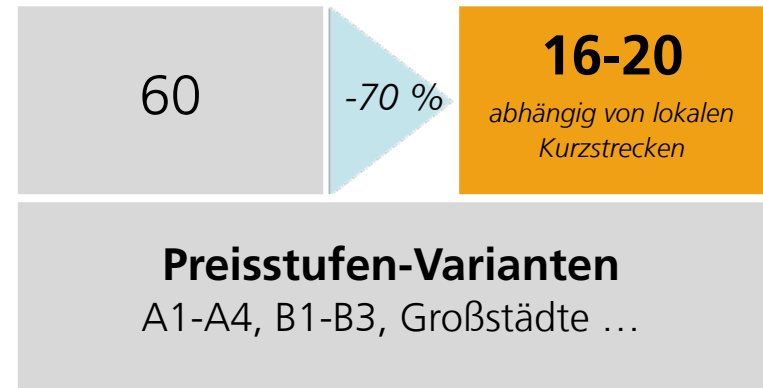
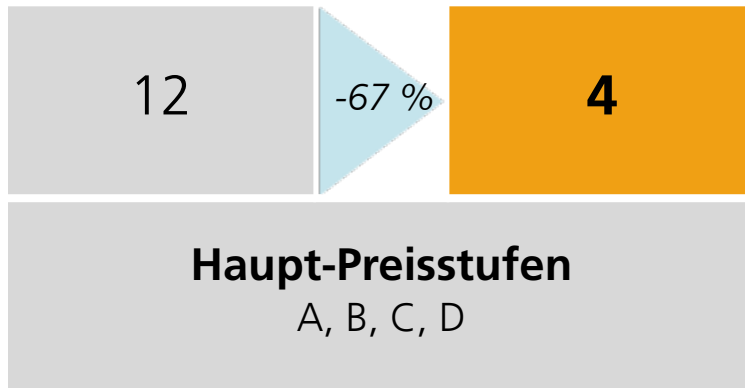
Übrige lokale Nutzungen  
in Westfalen



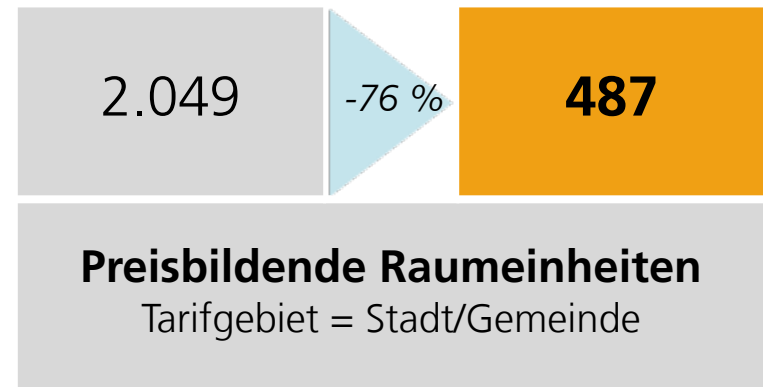
→ Gegenwärtig werden rund 68% der Einnahmen im Westfalentarif durch das Deutschlandticket erzielt, 32% kommen aus dem regulären Westfalentarif (inkl. eezy). *(mit Schüler-/Sozial-/Jobtickets)*

## 2 Tarifreform 2027 – Kennzahlen

### Die Reform entschlackt den WestfalenTarif: Weniger Preisstufen, weniger Tarifprodukte – aber immer noch genug für alle Bedürfnisse!



*(ohne Ausbildungs-/Sozialtickets und lokale Produkte)*



*(In Siegen und Olpe bleiben Tarifgebiete mit Kurzstrecke bestehen)*

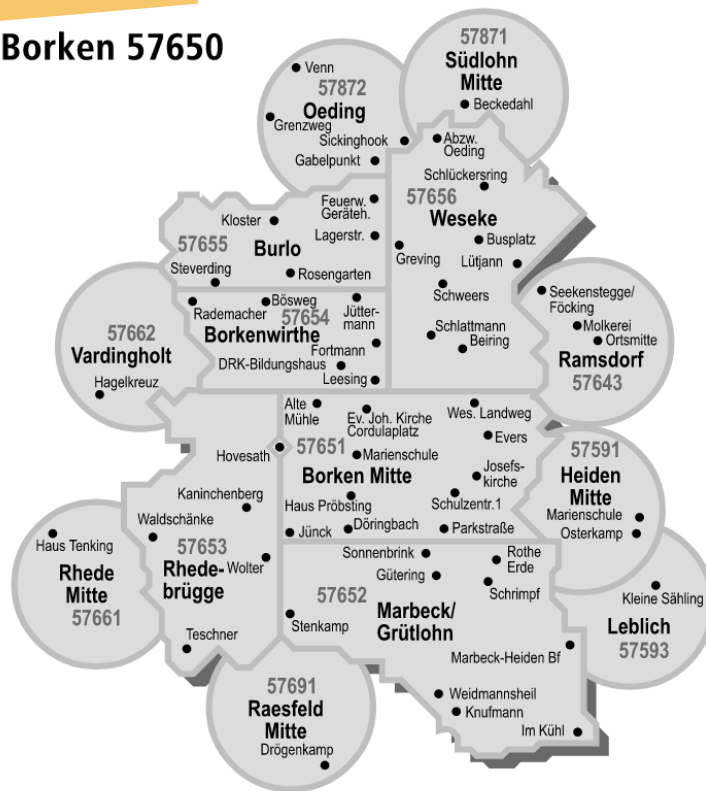
## 2 Räumliche Preisbildung

**Anstatt > 2.000 tarifbildenden Raumeinheiten, die kaum ein Fahrgast versteht, sind zukünftig nur noch Gemeindegrenzen relevant!**

**BISHER: 270 Tarifgebiete mit 1.779 Teilzonen**

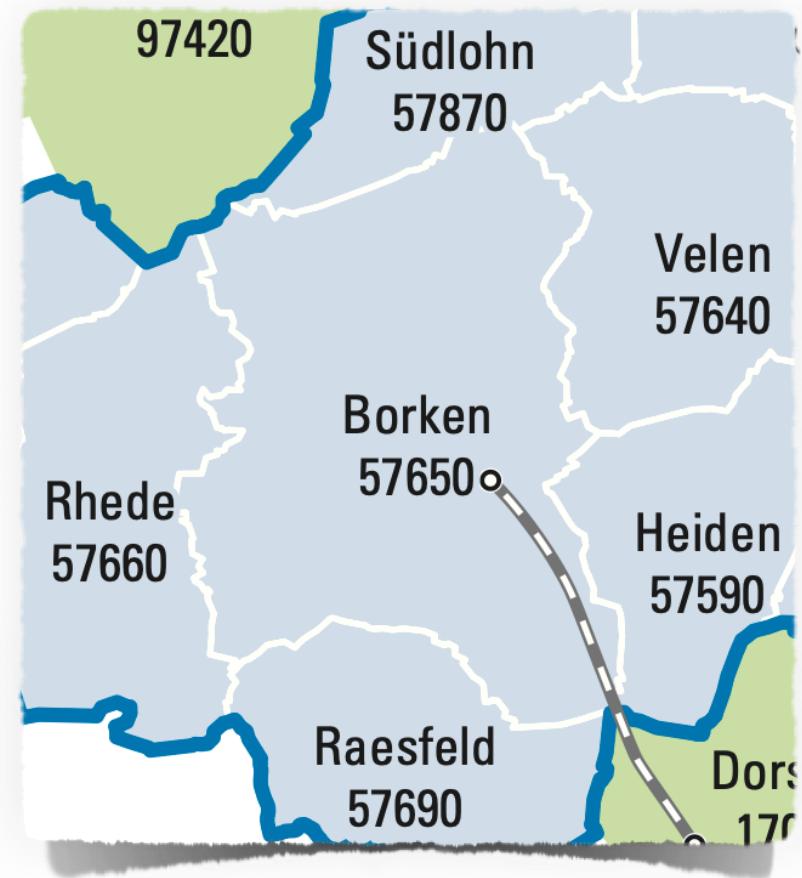
**Beispiel**

**Borken 57650**



**NEU: nur noch Tarifgebiete relevant!**

Grundprinzip: 1 Tarifgebiet = 1 Stadt/Gemeinde



Quellen: Tarifhandbuch und Taritraumkarte 2025

## 2 Neue Preisstufenstruktur

**In Zukunft gibt es nur noch vier Preisstufen, mit lokal wählbaren Preisniveaus. Diese lassen sich einfach und sympathisch erklären:**

Preisstufe	Das Motto könnte z.B. lauten:	Erläuterung für interessierte Fahrgäste (Webseite, Flyer)	Preis lokal wählbar?
<b>A</b> Stadt	<b>„Fahre in deiner City“</b>	gilt in 1 Stadt/Gemeinde <i>(mit ganz wenigen Ausnahmen)</i>	<b>JA:</b> Auswahl aus den vier Abstufungen <b>A1 – A2 – A3 – A4</b> <i>(Ausnahme: Großstädte MS, HAM, BI, PB mit eigenen Stadttarifen; im Münsterland nur gemeinschaftlich)</i>
<b>B</b> Nachbarstadt	<b>„Besuche deine Nachbarn“</b>	gilt zwischen 2 benachbarten Städten/Gemeinden, wobei ein Umweg über eine dritte Gemeinde möglich ist	<b>JA:</b> Auswahl aus den drei Abstufungen <b>B1 – B2 – B3</b> → <i>nur im Bartarif; für Zeitkarten einheitliche B (deutlich über D-Ticket)</i>
<b>C</b> Mittelstrecke	<b>„Darf es heute etwas mehr sein?“</b>	gilt für alle Fahrten über 1-2 Kreise sowie für kürzere Fahrten über 3 Kreise	<b>NEIN</b> , einheitlich für Westfalen <i>(Ausnahme: Binnenverkehr in Westfalen-Süd)</i>
<b>D</b> Netz	<b>„Cruise durch ganz Westfalen“</b>	gilt netzweit im WestfalenTarif	<b>NEIN</b> , einheitlich für Westfalen

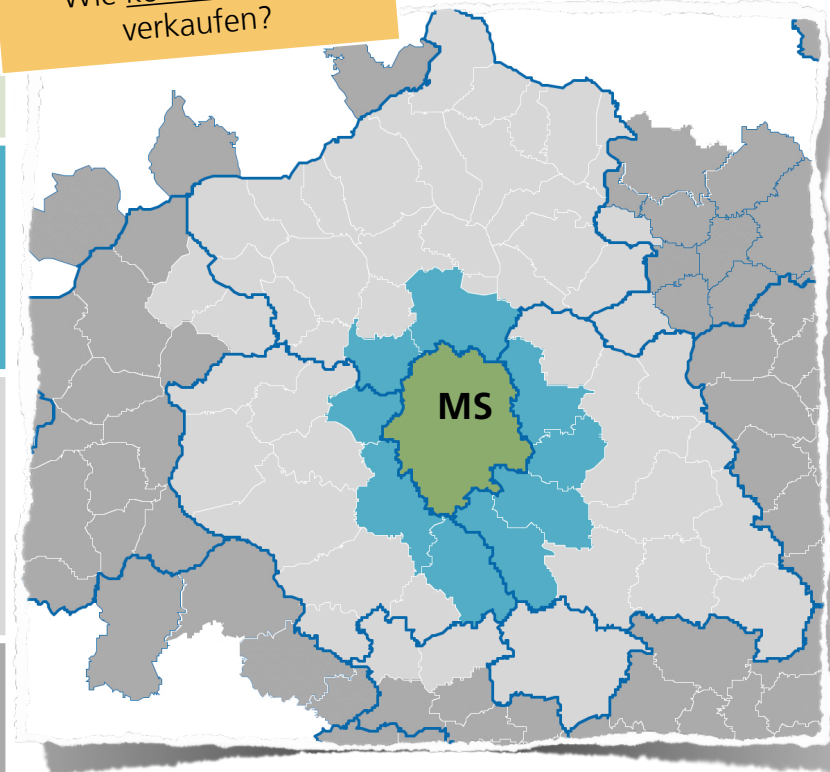
**Illustrationsbeispiel**  
Wie könnte man es verkaufen?

## 2 Beispielhafter Tarifaushang: Stadt Münster

**So könnte es aussehen, wenn man das neue Tarifsystem dem Fahrgast in einer konkreten Stadt nahebringen möchte:**

Preisstufe	Fahrten von Münster nach...	24h-Ticket 1 Person	EinzelTicket
<b>A Stadt</b>	<b>Stadtgebiet Münster</b>	<b>5,60 €</b>	3,40 €
<b>B Nachbarstadt</b>	Telgte, Everswinkel, Sendenhorst, Drensteinfurt, Greven, Altenberge, Havixbeck, Senden, Ascheberg	<b>8,10 €</b>	5,50 €
<b>C Mittelstrecke</b>	Kreise Coesfeld, Warendorf, Steinfurt oder z.B. Hamm, Selm, Werne, Natrup-Hagen, Heek, Schöppingen ...	<b>18,00 €</b>	12,00 €
<b>D Netz</b>	ganz Westfalen	<b>30,70 €</b>	20,50 €

**Illustrationsbeispiel**  
Wie könnte man es verkaufen?



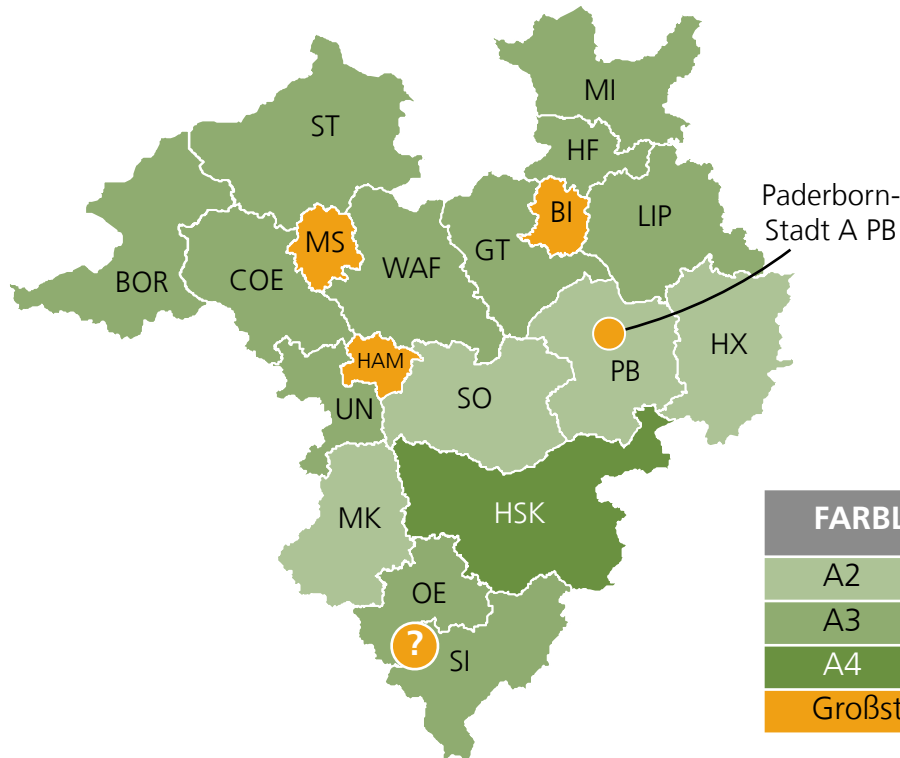
Quelle: Preisstufen-Zuweisung Stand 16.1.26 – Preise zum Preisstand 2026, d.h. noch ohne Fortschreibung auf April 2027

## 2 Räumliche Anwendung der Abstufungen – nur Bartarif

**Mehrere Teilräume streben nach einheitlicheren Preisen in benachbarten Kreisen. Der aktuelle Diskussionsstand ist hier dargestellt:**

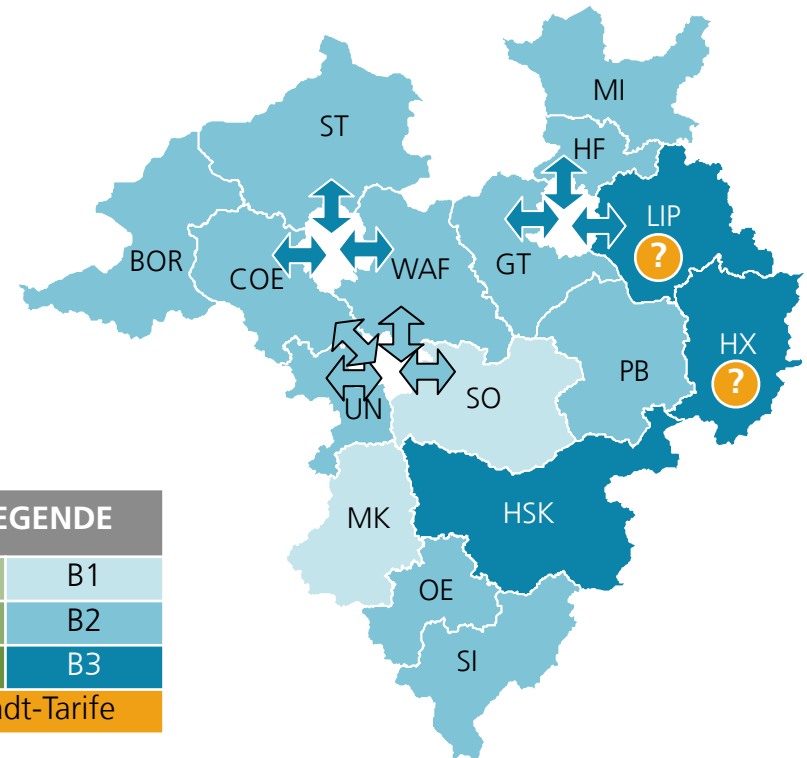
### Bartarif Preisstufe A = 1 Gemeinde

(Stadtbusstädte nur dargestellt bei Abweichung vom Kreis)



### Bartarif Preisstufe B = 2 Gemeinden

(kreisgrenzüberschreitende B's nicht dargestellt)



Quelle: Preisstufen-Zuweisung Stand 02.02.26 → könnte sich durch lokal autonome Entscheidung noch verändern!

## 2 Preisliste Gelegenheitsfahrer

**Wir konnten die heutigen Preisniveaus gut in die neue Struktur übersetzen. Vor Ort sind z.B. EinzelTickets von 2,70 bis 3,50 € möglich.**

Preisstufen:	Stadttarif (1 Tarifgebiet)								Nachbarstadt (2 Tarifgebiete)			Mittelstrecke (1-2 Kreise)		Netz	
Bartarifprodukte im Stammsortiment:	A1	A2	A3	A4	A BI	A HAM	A MS	A PB	B1	B2	B3	C normal	C2 (S/OE)	D	
<b>EinzelTicket</b>	<b>2,70</b>	<b>2,90</b>	<b>3,20</b>	<b>3,50</b>	<b>3,50</b>	<b>2,60</b>	<b>3,40</b>	<b>3,40</b>	<b>4,70</b>	<b>5,50</b>	<b>6,50</b>	<b>12,00</b>	<b>9,50</b>	<b>20,50</b>	
KinderTicket 6-14 J.	1,30	1,40	1,60	1,70	1,70	1,30	1,70	1,70	2,30	2,70	3,20	6,00	4,70	10,20	
<b>24 StundenTicket 1 P.</b> <small>neu ohne Kindermitnahme</small>	<b>4,40</b>	<b>4,60</b>	<b>5,10</b>	<b>5,70</b>	<b>5,50</b>	<b>4,30</b>	<b>5,60</b>	<b>5,60</b>	<b>6,90</b>	<b>8,10</b>	<b>9,60</b>	<b>18,00</b>	<b>14,20</b>	<b>30,70</b>	
24 StundenTicket Kind	2,20	2,30	2,50	2,80	2,70	2,10	2,80	2,80	3,40	4,00	4,80	9,00	7,10	15,30	
<b>24 StundenTicket 5 P.</b>	<b>8,40</b>	<b>8,90</b>	<b>9,80</b>	<b>11,00</b>	<b>10,60</b>	<b>8,20</b>	<b>10,80</b>	<b>10,80</b>	<b>13,20</b>	<b>15,40</b>	<b>18,40</b>	<b>33,20</b>	<b>27,10</b>	<b>48,00</b>	
AnschlussTicket Westfalen														5,80	
24 StundenT. Fahrrad	1,70														3,50
1. Klasse Aufpreis 24 h														6,50	

**Alle Preise zum Stand 2026 – bis zur Einführung im April 2027 wird eine Tarifmaßnahme zusätzlich aufgeschlagen!**

## 2 Preisliste Vielfahrer

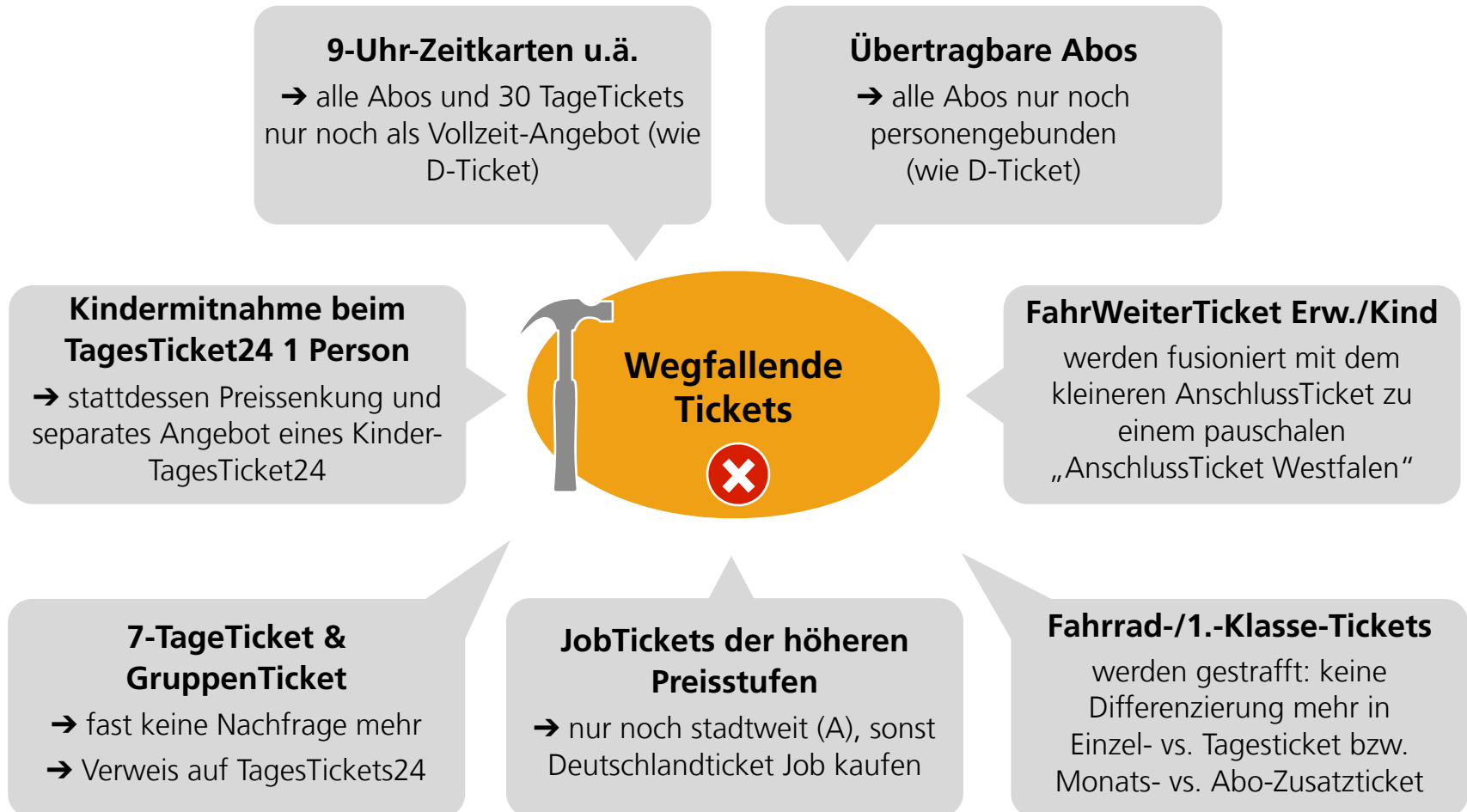
**Bei Zeitkarten dominiert das D-Ticket. Lokale Stadttarife spielen noch eine Rolle, für den Rest wird die Preisstufenvielfalt weiter reduziert.**

Preisstufen:	Stadttarif (1 Tarifgebiete)								Nachbarst. (2 Tarifgeb.)	Mittelstrecke (1-2 Kreise)	Netz
Zeitkartenprodukte im Stammsortiment:	A1	A2	A3	A4	A BI	A HAM	A MS	A PB	B	C	D
<b>Abo</b> (persönlich, Mitnahme von 1 Erw. + Kinder abends/WE)	32,70	46,50	55,40	64,30	70,00	49,00	41,70	48,10	86,20	–	128,90
<b>60plusAbo</b> (ganztags, persönlich, Mitnahme wie Abo)	37,00				45,30	37,50	33,30	37,10	–	55,00	–
<b>JobTicket</b> max. (wie Abo, plus 16 € Arbeitgeber-Zuschuss)	5,30	14,40	18,80	25,60	30,00	25,60	18,80	25,60	Verweis auf D-Ticket Job (max. 44,10 €)		
<b>30 TageTicket</b> (übertragbar, Mitnahme wie Abo)	43,60	62,00	73,90	85,70	93,50	65,30	55,70	64,10	114,90		171,90
<b>FunAbo</b>	15,80										20,20
<b>FunTicket</b>	19,50										25,20
<b>Deutschlandticket</b>											63,00
30 TageTicket Fahrrad	19,40										29,50
1. Klasse Aufpreis Abo											48,00
SozialTickets	werden als lokale Produkte fortgeführt (bzw. als D-Ticket Sozial)										
Schüler-/SemesterT.	Reform des Schülertarifs vsl. später zum Schuljahr 2028/29										

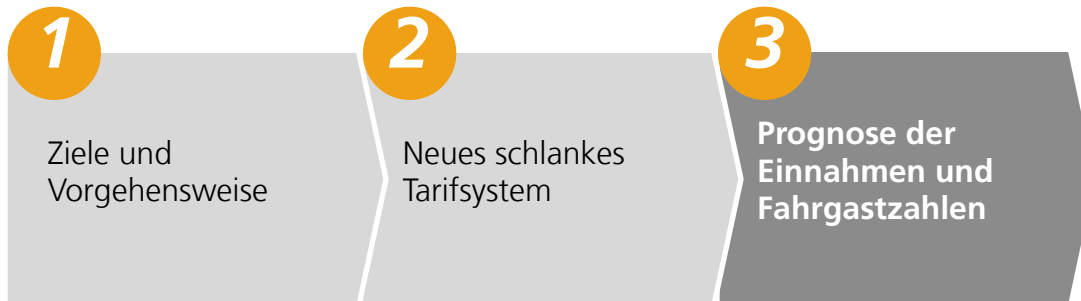
**Alle Preise zum Stand 2026 – bis zur Einführung im April 2027 wird eine Tarifmaßnahme zusätzlich aufgeschlagen!**

## 2 Wegfallende Tarifprodukte im Stammsortiment

**Das Sortiment wird weiter gestrafft, indem wenig genutzte Tickets entfallen. Vor Ort können lokale Sonderprodukte bestehen bleiben.**



# 3 Prognose der Einnahmen und Fahrgastzahlen



### 3 Gesamtergebnis

Bei sehr moderaten Erlösrisiken bieten sich Chancen für Mehrverkehr und Mehrerlöse – je kraftvoller die Reform kommuniziert wird!



Prognoserechnung (Bandbreiten)	
€ Erlöse	ca. - 1 % bis + 2 %
Fahrgäste	ca. ± 0 bis + 1-2 %

#### Zuzüglich Tarifmaßnahme 2027:

- ▶ Die noch zu berechnende Preisanpassung zum Ausgleich der seit 2025/26 weiter steigenden Kosten erhöht die Erlöse zusätzlich.
- ▶ Hier wird nur der strukturelle Effekt der Tarifreform betrachtet, ohne Inflationsausgleich.

#### Sicherheit der Prognose:

- ▶ Die Kundenreaktion wurde nach allen Regeln der Kunst berechnet, bleibt aber als Blick in die Zukunft mit Unsicherheiten behaftet.
- ▶ Ein wichtiger Erfolgsparameter ist insb. eine positive Rezeption der Tarifreform in der Öffentlichkeit. Dies spricht für ein kraftvolles, geschlossenes Auftreten gegenüber Fahrgästen und Presse.



#### Unterschiede in den Kalkulationsparametern:

- ▶ Reagieren Gelegenheitsnutzer nur streng auf Preissveränderungen („Homo oeconomicus“) oder auch positiv auf die größere Einfachheit des Tarifs?
- ▶ Reagieren negativ Betroffene stärker auf die neuen Preise als positiv Betroffene – oder in beide Richtungen gleich stark?

Quelle: P&C-Kalkulationstool auf Basis der WT-Vertriebsdaten 2024 und Preisstand 2026;  
Ergebnisse nur für den Regeltarif ohne Schüler-/Sozial-/Jobtickets

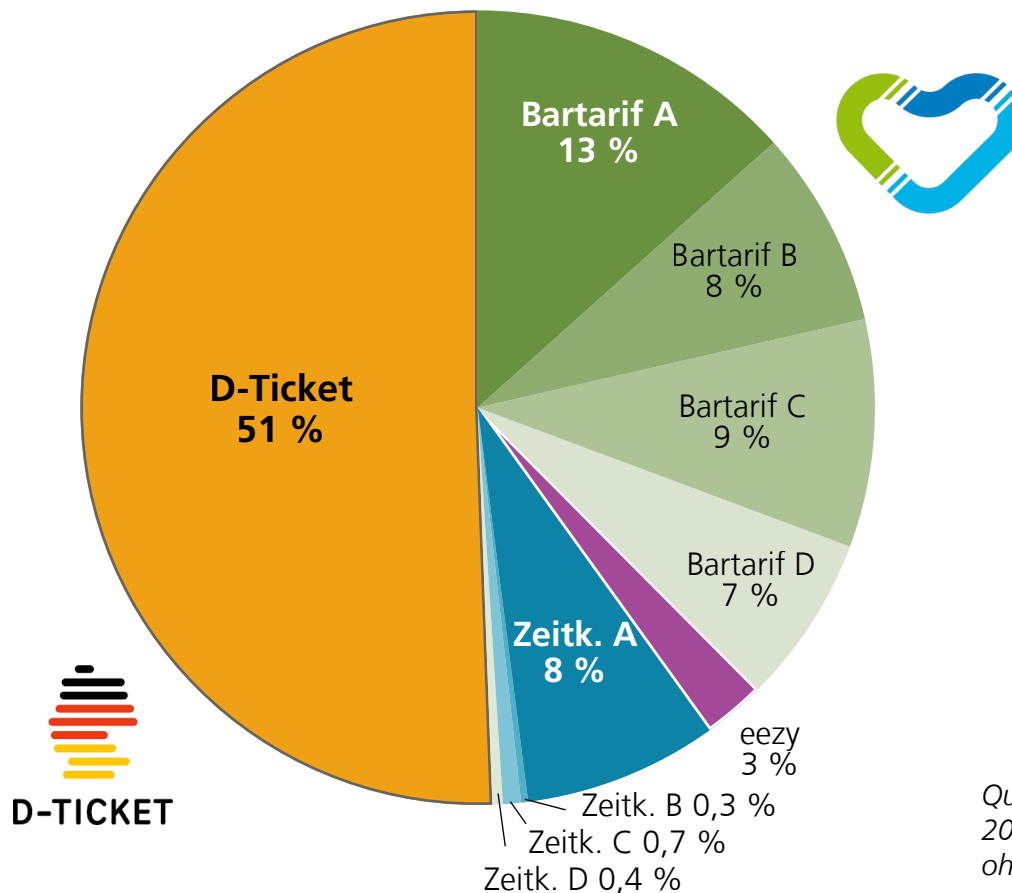
### 3 Bedeutung der Produktsegmente

**Der neue Bartarif betrifft noch 37% der Umsätze – bei wachsendem eezy-Anteil. WT-Zeitkarten kommen fast nur noch im Stadtverkehr vor.**

#### Umsatz-Verteilung auf Produktsegmente

Prognose für ca. 1 Jahr nach Tarifreform – ohne Schüler-/Sozial-/Jobtickets

#### Erläuterung



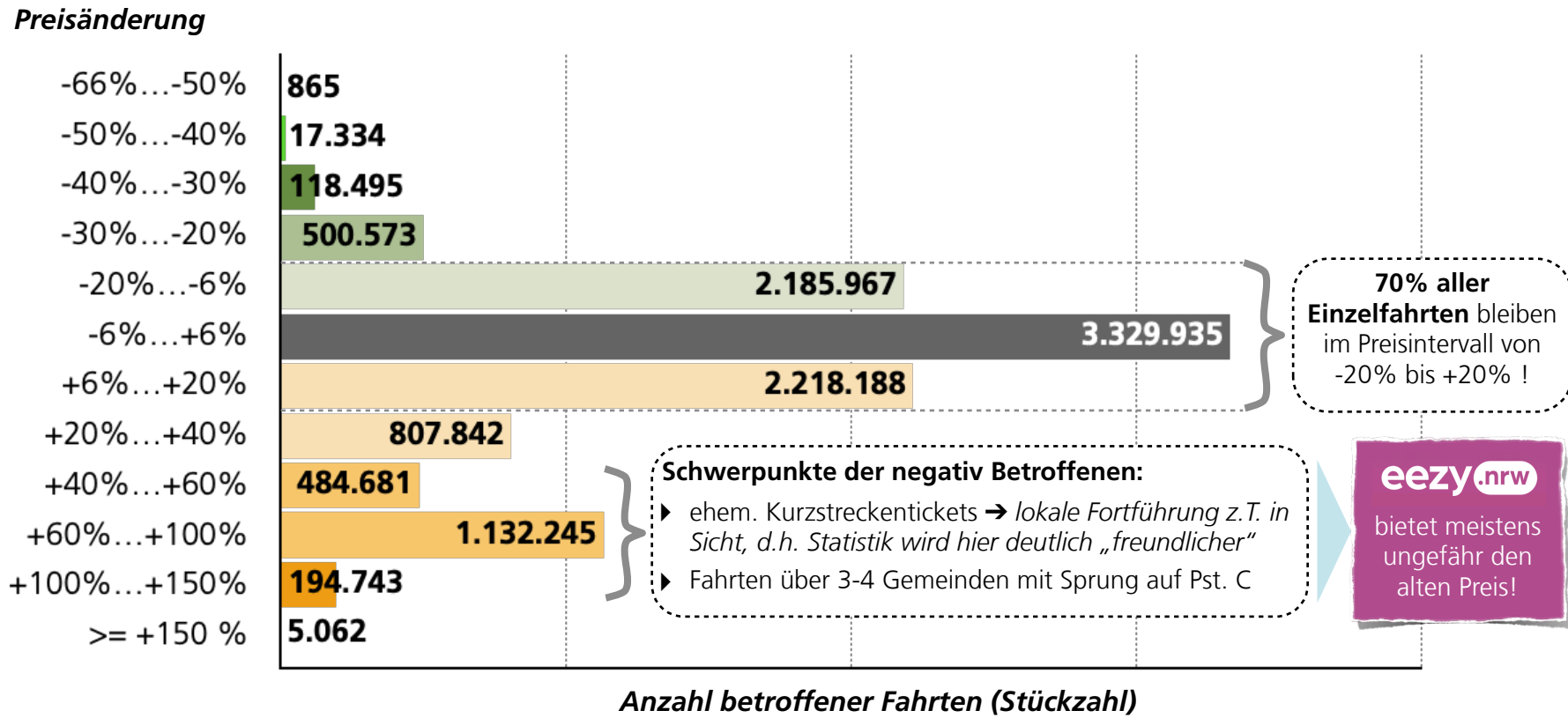
- ▶ Das **Deutschlandticket** ist das Lieblingsprodukt der Westfalen – und wird es auch bleiben, sofern Bund & Länder ihre Zusagen dauerhaft einhalten und einen verlässlichen Preisindex finden.
- ▶ Im **Bartarif** dominieren Stadt- sowie Stadt-Umland-Verkehre.
- ▶ Bei **eezy** werden die Umsatzzahlen sprunghaft ansteigen und danach weiterwachsen – siehe VRR-Tarifreform.
- ▶ **Stadt-Abos** bleiben relevant, wo sie preislich unter dem D-Ticket liegen. Regionale Zeitkarten bleiben dagegen ein Nischenphänomen.

Quelle: P&C-Kalkulationstool auf Basis der WT-Vertriebsdaten 2024 und Preisstand 2026; Ergebnisse nur für den Regeltarif ohne Schüler-/Sozial-/Jobtickets

### 3 Preisliche Betroffenheit – EinzelTickets

**Mindestens 70% der Einzelfahrten bliebe ungefähr im bekannten Preisbereich, d.h. wäre von max. 20% Preisänderung betroffen.**

**Stückzahl Einzelfahrten nach Preisänderung in Prozent**  
(alle Preisstufen)



Quelle: P&C-Kalkulationstool auf Basis der WT-Vertriebsdaten 2024 und Preise 2026, Preisstufen-Zuweisung als Vorschlag P&C

### 3 Einordnung des Gesamtergebnisses

## Als Gutachter freuen wir uns: Das angestrebte Erlösniveau wird erreicht – bei leicht positiver Fahrgastwirkung trotz einzelner Härten.

#### **Erlösneutrale Umsetzung möglich:**

Bei optimistischer Betrachtung ist ein kleines Erlösplus möglich. Bei konservativer Betrachtung resultieren moderate Erlösriskien aus dem bewussten Vermeiden allzu großer Preishärten.



#### **Nachfragereaktion stabil bis leicht positiv:**

Nachfragegewinne durch Preissenkungen und den insgesamt einfacheren Tarif können Nachfrageverluste durch Preishärten in der Gesamtschau ausgleichen. Einzelne Gruppen erleiden starke Härten. eezy und D-Ticket wirken oft als Ausgleich.



#### **Bewusst differenzierte Kalkulationsgrundsätze:**

Bei schwerwiegenden Eingriffen in räumliche Preisstrukturen gibt es keine Garantie, dass Erlöse und Nachfragemenge gleichzeitig neutral gestellt werden können. Diese Unsicherheit bilden wir durch zwei alternative Kalkulationsvarianten ab.



#### **Steigende Kundenzufriedenheit bietet zusätzliche Chancen:**

Für starke Nachfrageimpulse muss das einfache Tarifsysteem geschickt am Fahrgastmarkt kommuniziert werden – mit möglichst „einer Stimme“ und eezy als integralem Bestandteil. Dann könnten die realen Reformwirkungen noch rosiger ausfallen (siehe VRR).



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit! Für Rückfragen zu Ergebnissen und Vorgehensweise sind wir gerne ansprechbar.**

## Projektleiter



Diplom-Verkehrswirtschaftler  
**CHRISTOPH STADTER**  
*Senior Consultant*

▶ c.stadter@probst-consorten.de  
▶ Tel. 0351 42440-11

## Projektbearbeiter



Diplom-Verkehrswirtschaftler  
**DR. MICHAEL KLIER**  
*Consultant*

▶ m.klier@probst-consorten.de  
▶ Tel. 0351 42440-18



Diplom-Verkehringenieur  
**CHAJIM MEINHOLD**  
*Senior Consultant*

▶ c.meinhold@probst-consorten.de  
▶ Tel. 0351 42440-25



B. A. Medienforschung  
**TOBIAS RENSCH**  
*Consultant*

▶ t.rensch@probst-consorten.de  
▶ Tel. 0351 42440-20

## Beratungsschwerpunkte

- ▶ Erlösoptimale Tarifstrategien
- ▶ Marktorientierte Vertriebsstrategien
- ▶ E-Ticketing und E-Tarife
- ▶ Leitung und Moderation komplexer Projekte
- ▶ Quantitative Marktforschung
- ▶ Nachfrage- und Tarifsimulation
- ▶ Elektronische Tarifierung
- ▶ Optimierung, Modell- und Algorithmenentwicklung
- ▶ Marktforschung, insb. multivariate Methoden
- ▶ Nachfrage- und Einnahmeprognozen
- ▶ Preis- und Leistungsgestaltung
- ▶ Qualitätsmanagement
- ▶ Datenanalyse und statistische Verfahren
- ▶ Modelle für Vertriebs- und Erlösprognozen