

# Grundlagenkonzeption der Tarifreform des WestfalenTarifs 2027

Stand: 16.02.2026

## Inhalt

1	Einleitung .....	2
2	Inhalte der Tarifreform des WestfalenTarifs .....	3
2.1	Sortiment .....	3
2.1.1	Grundsätze der Bearbeitung des Stammsortiments zur Tarifreform .....	3
2.1.2	Das Stammsortiment im Jedermannverkehr des WestfalenTarifs zur Tarifreform .....	4
2.1.3	Abschaffung von Tickets aus dem Stammsortiment .....	8
2.1.4	Regionale, lokale Sortimente sowie SozialTickets .....	11
2.1.5	SchülerTickets .....	11
2.2	Preisstufenstruktur .....	12
2.2.1	Grundsätze der Bearbeitung Preisstufenstruktur zur Tarifreform .....	12
2.2.2	Die Preisstufen des WestfalenTarifs zur Tarifreform .....	13
2.2.3	Kurzstreckenregelung .....	16
2.2.4	Preisfortschreibung .....	17
2.2.5	Übergangstarifizierungen .....	17
2.3	Umsetzung der Tarifreform .....	17
2.3.1	Tarifbestimmungen .....	17
2.3.2	Vertriebliche Umsetzung .....	18
2.3.3	Umsetzung in der Einnahmenaufteilung .....	18
2.3.4	Umsetzung im Marketing .....	19

## 1 Einleitung

In diesem Grundlagenkonzept werden die Inhalte der Tarifreform des WestfalenTarifs zum Umsetzungszeitpunkt 01.04.2027 definiert und beschrieben. Es stellt somit den konkreten Inhalt des Beschlusses der Tarifreform im WestfalenTarifausschuss (WTA, Beschluss 26-11) sowie in der Gesellschafterversammlung der WestfalenTarif GmbH (26-12) in ihren jeweiligen Sitzungen am 31.03.2026 dar.

Die Inhalte der Tarifreform wurden vorrangig von der zu diesem Zweck eingerichteten AG Tarifreform (AG TAR) unter Koordination der WT GmbH und gutachterlicher Unterstützung durch „Probst & Consorten Marketing-Beratung“ erarbeitet.

Die vorliegende Konzeption zielt darauf ab, die Grundprinzipien und Inhalte der Tarifreform so präzise wie möglich darzustellen und verzichtet zu diesem Zweck auf eine ausführliche Darlegung zugrundeliegender Entwicklungsprozesse und in der Fachdiskussion abgelehnter Alternativen. Diese finden sich als Protokoll und Sachstandsdarstellung im westfälischen Gremienportal der Sitzungen der AG TAR sowie des WTA.

Als Bestandteil des Konzeptes gilt die Übersicht der Preisstufenzuordnung (siehe Anlage 2) sowie eine Kurzdarstellung der Inhalte der Tarifreform (siehe Anlage 3).

## 2 Inhalte der Tarifreform des WestfalenTarifs

### 2.1 Sortiment

#### 2.1.1 Grundsätze der Bearbeitung des Stammsortiments zur Tarifreform

Die Tarifreform hat zum Ziel, das Stammsortiment des WestfalenTarifs für Kunden und Vertriebspartner im Bereich des Jedermannverkehrs deutlich zu verschlanken und zu vereinfachen. eezy.nrw und das Deutschlandticket werden als Angebote für gelegentliche bzw. häufige Fahrten in den Fokus gerückt und geben die Entwicklungsrichtung für das gesamte westfälische Ticketsortiment vor: Einfache, digitale Angebote, für deren Nutzung die Kunden kaum spezifisches Tarifwissen benötigen.

Durch die Reduzierung des Stammsortiments<sup>1</sup> auf pauschalere Angebote wird die Entscheidungssituation für die Kunden vereinfacht und die Übersichtlichkeit des Ticketangebots erhöht. Das Tarifsystem wird zeitgemäß an den bestehenden Markt und die Zielgruppenerfordernisse angepasst. Dies trägt dazu bei, die Zugangsbarrieren zum ÖPNV abzubauen.

Die Tickets selbst sollen möglichst einfach in der Handhabung sein und kein ausführliches Tarifwissen der Kunden erfordern. Dabei setzt das Tarifsystem auf drei Säulen, die die Fahrtwünsche der Kunden zielgruppengerecht erfüllen: zum einen das Deutschlandticket für mobile Vielfahrer, daneben eezy.nrw für den Gelegenheitskunden in NRW sowie zum anderen ein passendes Tarifangebot in Westfalen-Lippe für Kundinnen und Kunden mit regionalen Bedürfnissen. Im westfälischen reformierten Stammsortiment werden dabei zwei Segmente unterschieden: Tickets für Gelegenheitsfahrer sowie Vielfahrer.

---

<sup>1</sup> Definition Stammsortiment (Auszug laut Geschäftsordnung WTA 17.12.2024):

Diese Tickets gelten in allen räumlichen Teilen des Geltungsbereichs des WestfalenTarifs unabhängig von der Preisstufe. [...] Die gemeinsame westfälische Ebene beschreibt räumlich den gesamten Raum Westfalen-Lippe. Sie wird institutionell durch die WestfalenTarif GmbH abgebildet, die die Aufgabe hat, in ihren Gremien gefasste Beschlüsse mit Wirkung für den gesamten Geltungsbereich des WestfalenTarifs zum Ticketangebot (sog. „Stammsortiment“), zu einheitlichen Preishöhen für die Tickets aller Preisstufen des WestfalenTarifs [...] umzusetzen. Sie hat dafür Sorge zu tragen, dass eine in ihren Gremien beschlossene Einnahmenaufteilung für diejenigen Einnahmen erfolgt, die von den bestehenden Einnahmenaufteilungsverfahren auf der regionalen westfälischen Ebene nicht erfasst werden.



Tarifliche Säulen

## 2.1.2 Das Stammsortiment im Jedermannverkehr des WestfalenTarifs zur Tarifreform

Gelegenheitsfahrer	eezy.nrw	EinzelTicket	AnschlussTicket Westfalen	24 StundenTicket	1. Klasse Aufpreis 24 Stunden
		KinderTicket		24 StundenTicket Kind	24 StundenTicket Fahrrad
				24 StundenTicket 5 Personen	
Vielfahrer	Deutschlandticket	30 TageTicket	Abo	FunAbo	1. Klasse Aufpreis Abo
			60plusAbo	FunTicket	30 TageTicket Fahrrad
			JobTicket		

Stammsortiment des WestfalenTarifs zur Tarifreform

### Deutschlandticket

Das in ganz Deutschland gültige Monatsabonnement bleibt dank politischer und finanzieller Absicherung mindestens bis 2030 ein verlässliches Ticketangebot für mobile

Vielfahrer. Zusammen mit seinen Derivaten (Deutschlandsemesterticket, Deutschlandticket Schule, Deutschlandticket sozial u. ggf. weiteren) bildet es eine Säule des Tarifangebotes.

### **eezy.nrw**

Der elektronische Luftlinientarif eezy.nrw in Westfalen bleibt zur Tarifreform in seiner Logik sowie seinen Tarifbestimmungen unverändert Teil des Stammsortiments des reformierten WestfalenTarifs. Die Rolle von eezy.nrw als zentrales niederschwelliges Angebot für Gelegenheitskunden wird durch Anpassungen im restlichen Sortiment, Änderung der Preisstufenstruktur sowie kommunikative Begleitmaßnahmen gezielt gestärkt. Durch die Einführung der flächendeckenden Fahrtendeckel zum 01.01.2026 sowie auf die Bekanntheit von eezy.nrw ausgerichtete Aktionen und Marketingmaßnahmen wird der Wechsel auf dieses Angebot bereits im Vorlauf zur Tarifreform aktiv vorangetrieben. Damit werden auch die Ziele der Digitalisierung und Bildung von Synergieeffekten im Vertrieb vorangetrieben.

### **EinzelTicket**

Das EinzelTicket bleibt zur Tarifreform im Stammsortiment enthalten. Die zeitliche Gültigkeit des Tickets wird an die neue Preisstufenstruktur und entsprechende Reiseweiten angepasst:

- Preisstufe A = 90 Minuten
- Preisstufe B = 120 Minuten
- Preisstufe C = 240 Minuten
- Preisstufe D = 360 Minuten

Darüber hinaus bleiben die Tarifbestimmungen des EinzelTickets unverändert gemäß des bisherigen Tarifstands 01.01.2026 bestehen.

### **KinderTicket**

Das KinderTicket bleibt zur Tarifreform im Stammsortiment enthalten. Analog zum Vorgehen beim EinzelTicket (s. o.) werden die Tarifbestimmungen des KinderTickets hinsichtlich der zeitlichen Gültigkeit an die neue Preisstufenstruktur angepasst. Darüber hinaus bleiben die Tarifbestimmungen des KinderTickets unverändert gemäß des bisherigen Tarifstands 01.01.2026 bestehen.

### **24 StundenTicket**

Das bisherige TagesTicket24 wird zur Tarifreform in „24 StundenTicket“ umbenannt. Zur Wahrung der Einheitlichkeit innerhalb des Sortiments betrifft diese Namensänderung

auch die verwandten Tickets (Kind, 5 Personen, Fahrrad, 1. Klasse). Durch die Namensänderung wird eine größere Nähe zwischen Ticketnamen und -bestimmungen erzeugt, was das Ziel der Sortimentsvereinfachung umsetzt und den Nutzen des Tickets klarer benennt. Zudem wird die Einheitlichkeit mit den weiteren Tarifen in NRW erhöht.

Die bisher im TagesTicket24 enthaltene Mitnahmeregelung entfällt zur Tarifreform. Das 24 StundenTicket gilt für den Ticketinhaber im gewählten Geltungsbereich für 24 Stunden. Durch diese Maßnahme wird die Notwendigkeit von Tarifwissen reduziert. Die Kunden erwerben nur die gewünschte Leistung, keine per se inkludierten Zusätze. Dies entspricht der Logik der Tarifreform, die sich die Einfachheit und Verständlichkeit von Tarifprodukten zum Ziel setzt. In diesem Zusammenhang wird ein „24 StundenTicket Kind“ (s. u.) eingeführt, um Familien nicht zu benachteiligen. Der Entfall der Mitnahmeregelung wurde bei der Preiskalkulation berücksichtigt. Die Tarifbestimmungen des Tickets werden entsprechend angepasst.

### **24 StundenTicket Kind**

Das 24 StundenTicket Kind wird zur Tarifreform in das Stammsortiment eingeführt. Analog zum Verhältnis EinzelTicket zu KinderTicket entspricht das 24 StundenTicket Kind dem 24 StundenTicket für Erwachsene für eine Zielgruppe von Kindern bis einschließlich 14 Jahren. Die Tarifbestimmungen des Tickets werden den Tarifbestimmungen des WestfalenTarifs hinzugefügt.

### **24 StundenTicket 5 Personen**

Das TagesTicket24 5 Personen wird zur Tarifreform in „24 StundenTicket 5 Personen“ umbenannt. Die Tarifbestimmungen des ehemaligen TagesTicket24 5 Personen bleiben darüber hinaus unverändert gemäß des bisherigen Tarifstands 01.01.2026 bestehen.

### **24 StundenTicket Fahrrad**

Das FahrradTagesTicket24 wird zur Tarifreform in „24 StundenTicket Fahrrad“ umbenannt. Die Tarifbestimmungen bleiben unverändert gemäß des bisherigen Tarifstands 01.01.2026 bestehen.

### **1. Klasse Aufpreis 24 Stunden**

Der 1. Klasse Aufpreis 24 Stunden wird zur Tarifreform in das Stammsortiment eingeführt. Der 1. Klasse Aufpreis 24 Stunden ersetzt den EinzelTicket-Aufpreis 1. Klasse, welcher zugunsten eines pauschalen Ticketangebots zur Tarifreform aus dem Stammsortiment entfernt wird. Das Ticket berechtigt zusätzlich zum Ticket zur Nutzung von Bus und Bahn innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches ab dem Zeitpunkt des Ver-

kaufs bzw. des zum Verkaufszeitpunkt aufgedruckten Datums und Uhrzeit für 24 Stunden die Benutzung der 1. Wagenklasse. Die Tarifbestimmungen des Tickets werden den Tarifbestimmungen des WestfalenTarifs hinzugefügt.

### **AnschlussTicket Westfalen**

Das bisherige FahrWeiterTicket Westfalen wird zur Tarifreform in „AnschlussTicket Westfalen“ umbenannt. Die Namensänderung mindert zum einen die Verwechslungsgefahr mit dem EinfachWeiterTicket des NRW-Tarifs und greift den bereits eingeführten Namen des entfallenden AnschlussTickets auf. Die Tarifbestimmungen bleiben unverändert gemäß des bisherigen Tarifstands 01.01.2026 bestehen.

### **30 TageTicket**

Das 30 TageTicket bleibt zur Tarifreform im Stammsortiment enthalten. Diese Ticketform bietet weiterhin eine benötigte Alternative zum Abonnement. Die Tarifbestimmungen bleiben unverändert gemäß des bisherigen Tarifstands 01.01.2026 bestehen.

### **Abo**

Das Abonnement bleibt zur Tarifreform im Stammsortiment enthalten und bietet als „Premiumprodukt“ aufgrund der längeren Bindungsdauer des Kunden weiterhin einen Preisvorteil. Die Mindestvertragslaufzeit verbleibt bei zwölf Monaten, um im Bereich Schülermarkt keine defizitären Entwicklungen zu ermöglichen. Die schon bislang inkludierte Mitnahmeregelung beim Abo gem. Tarifbestimmungen wird fortgeführt, um den westfälischen Abo-Kunden einen attraktiven Mehrwert bieten zu können. Das Deutschlandticket (= maximale Pauschalität und Einfachheit) und das Abo des WestfalenTarifs (= kleinerer Geltungsbereich, inkludierte Zusatznutzen durch Mitnahmeregelung) ergänzen sich somit zu einem auf verschiedene Bedürfnisse zugeschnittenen Zeitkartenangebot. Die bisherige Übertragbarkeit des Tickets wird aus den Tarifbestimmungen des Abos im Sinne der Einheitlichkeit entfernt. Darüber hinaus bleiben die Tarifbestimmungen des Abos unverändert gemäß des bisherigen Tarifstands 01.01.2026 bestehen.

### **60plusAbo**

Das 60plusAbo bleibt zur Tarifreform im Stammsortiment enthalten, um für ältere Menschen und Senioren ein entsprechendes Angebot zu bieten. Die Tarifbestimmungen werden dem Abo angeglichen, sodass das 60plusAbo nur noch eine preisliche Rabattierung des Abos für eine bestimmte Zielgruppe darstellt. Ausnahme davon bildet der Erhalt der Mindestvertragslaufzeit von 3 Monaten, um in dieser Hinsicht keine Schlechterstellung der Kunden zu erzeugen. Der Tarif wird so insgesamt übersichtlicher und einfacher verständlich. Die Tarifbestimmungen werden dahingehend angepasst.

### **JobTicket**

Das JobTicket bleibt zur Tarifreform im Stammsortiment enthalten. Die Ticket-Variante ohne Arbeitgeberzuschuss wird im Ticketportfolio nicht mehr verpflichtend, sondern nur noch nach lokalem Bedarf (z. B. bei Abgabe an Landesbedienstete, da das Land NRW einen Arbeitgeberzuschuss aus rechtlichen Gründen ablehnt) ausgegeben. Die JobTickets, die bisher in einer tariflich separaten Preisstufenlogik ausgegeben wurden, werden zukünftig einheitlich mit der neuen Preisstufenstruktur und den entsprechenden Geltungsbereichen angeboten. Darüber hinaus bleiben die Tarifbestimmungen gemäß des bisherigen Tarifstands 01.01.2026 unverändert bestehen.

### **FunAbo**

Das FunAbo bleibt zur Tarifreform im Stammsortiment auf Grund ihrer bestehenden Bedeutung für die Zielgruppe bis zu 21 Jahren im Freizeitverkehr enthalten. Die Tarifbestimmungen bleiben unverändert zum Tarifstand 01.01.2026 bestehen.

### **FunTicket**

Das FunTicket bleibt, analog zum FunAbo, zur Tarifreform im Stammsortiment enthalten. Die Tarifbestimmungen bleiben unverändert zum Tarifstand 01.01.2026 bestehen.

### **1. Klasse Aufpreis Abo**

Der Abo/Job Aufpreis 1. Klasse wird zur Tarifreform in „1. Klasse Aufpreis Abo“ umbenannt. Die Mindestvertragslaufzeit wird von 12 Monaten auf eine monatliche Kündbarkeit zum Monatsende gesenkt. Darüber hinaus bleiben die Tarifbestimmungen gemäß des bisherigen Tarifstands 01.01.2026 unverändert bestehen.

### **30 TageTicket Fahrrad**

Das 30 TageTicket Fahrrad bleibt zur Tarifreform im Stammsortiment enthalten. Die Tarifbestimmungen bleiben gemäß des bisherigen Tarifstands 01.01.2026 unverändert bestehen.

## **2.1.3 Abschaffung von Tickets aus dem Stammsortiment**

### **AnschlussTicket**

Das AnschlussTicket wird zur Tarifreform aus dem Stammsortiment des WestfalenTarifs entfernt. Im Sinne der Sortimentsverschlinkung und -vereinfachung soll mit dem neuen „AnschlussTicket Westfalen“ nur *ein* pauschales, westfalenweit gültiges Ticket zur Anschlussregelung angeboten werden. Von Q1 bis Q3 2025 wurden westfalenweit ca. 46 Tsd. AnschlussTickets verkauft (127 Tsd. € Einnahmen), im Vergleich zu Q1 bis

Q3 2024 bedeutet dies einen Rückgang von ca. 18,2 %. Alternativ zur Anschlussregelung steht eezy.nrw als Alternative für gelegentliche Fahrten zur Verfügung.

### **FahrWeiterTicket Westfalen Kind**

Das FahrWeiterTicket Westfalen Kind wird – analog der Begründung beim Anschluss-Ticket – zur Tarifreform aus dem Stammsortiment des WestfalenTarifs entfernt. Die bisherigen Verkäufe des FahrWeiterTicket Westfalen Kind bewegen sich mit 7,3 Tsd. Tickets von Q1 bis Q3 2025 auf geringem Niveau (ca. 25,7 Tsd. € Einnahmen). Durch die Nutzungsmöglichkeit von eezy.nrw durch Minderjährige (Beschluss 25-28 1. Ergänzung) und die Möglichkeit zur Zubuchung von Kindern ohne Check-In des Hauptnutzers (Beschluss 25-111 2. Ergänzung) steht eezy.nrw als Alternative in unterschiedlichen Anwendungsfällen zur Verfügung.

### **GruppenTicket**

Das GruppenTicket wird zur Tarifreform aus dem Stammsortiment des WestfalenTarifs entfernt. Ziel dieser Maßnahme ist vor allem die Vereinfachung des Sortiments. Das GruppenTicket bedarf auf Grund seines Aufbaus und seiner Preisstruktur eines genauen Tarifwissens. Zudem sehen die Tarifbestimmungen eine vorherige Anmeldung entsprechender Fahrten bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen vor. Die Verkaufszahlen bewegen sich mit stärkeren monatlichen Schwankungen bei ca. 47 Tsd. Tickets von Q1 bis Q3 2025 (ca. 207,4 Tsd. € Einnahmen). Für Gruppenfahrten steht alternativ das 24 StundenTicket 5 Personen zur Verfügung.

### **7 TageTicket**

Das 7 TageTicket wird zur Tarifreform aus dem Stammsortiment des WestfalenTarifs entfernt. Seit Einführung des Deutschlandtickets verliert das 7 TageTicket, welches preislich bereits ab Preisstufe 4 oberhalb des Deutschlandtickets liegt, kontinuierlich an Bedeutung. Im ersten Halbjahr 2025 wurden im Monat durchschnittlich ca. 14,5 Tsd. 7 TageTickets verkauft. Im 3. Quartal 2025 waren es nur noch 1,8 Tsd. Tickets.

### **30 TageTicket 9 Uhr**

Das 30 TageTicket 9 Uhr wird zur Tarifreform aus dem Stammsortiment des WestfalenTarifs entfernt. Die Abschaffung der Tickets mit Sperrzeiten und der Fokus auf die pauschalen Ticketvarianten dienen dem Ziel der Vereinfachung des Tarifs. Die Bedeutung des 30 TageTicket 9 Uhr ist seit der Einführung des Deutschlandtickets stark zurück gegangen. In Q1 bis Q3 2024 verzeichnete das Ticket monatlich einen Absatz von rund 721 Stück und Einnahmen von ca. 42,8 Tsd. €. In Q1 bis Q3 2025 waren es durchschnittlich je Monat ca. 604 Tickets und 36,8 Tsd. € Einnahmen. Das ergibt eine

prozentuale Veränderung beim Absatz von rund –16,2%. Mit dem 30 TageTicket und dem Deutschlandticket stehen den Kunden Alternativen zur Verfügung.

### **9 UhrAbo**

Das 9 UhrAbo wird – analog zur Begründung beim 30 TageTicket 9 Uhr – zur Tarifreform aus dem Stammsortiment des WestfalenTarifs entfernt. Die Bedeutung des 9 UhrAbos befindet sich seit Einführung des Deutschlandtickets ebenfalls in einem rückläufigen Trend (–38,3 % Absatz in Q1 bis Q3 2025 im Vergleich zu Q1 bis Q3 2024). Mit dem Abo und dem Deutschlandticket stehen den Kunden Alternativen zur Verfügung.

### **EinzelTicket Aufpreis 1. Klasse**

Der EinzelTicket Aufpreis 1. Klasse wird zur Tarifreform aus dem Stammsortiment des WestfalenTarifs entfernt. Mit der Einführung des 1. Klasse Aufpreis 24 Stunden steht für die Nutzung der 1. Wagenklasse zu gelegentlichen Fahrtanlässen ein pauschaleres, auf mehrere Anwendungsfälle bezogenes Angebot zur Verfügung. Zudem wird für einzelne Fahrten in der 1. Wagenklasse durch diese Maßnahme die Anwendung von eezy.nrw gezielt gefördert.

### **7 TageTicket Aufpreis 1. Klasse**

Der 7 TageTicket Aufpreis 1. Klasse wird zur Tarifreform aus dem Stammsortiment des WestfalenTarifs entfernt. Die wirtschaftliche Bedeutung des 7 TageTicket Aufpreis 1. Klasse liegt 2025 (Q1 bis Q3) mit durchschnittlich 99 verkauften Tickets je Monat auf einem geringen Niveau (Einnahmen Q1 bis Q3 2025 = 14,6 Tsd. €). Im Sinne der Sortimentsverschlinkung wird das Ticket daher aus dem Sortiment entfernt.

### **30 TageTicket Aufpreis 1. Klasse**

Der 30 TageTicket Aufpreis 1. Klasse wird zur Tarifreform aus dem Stammsortiment des WestfalenTarifs entfernt. Durch die Absenkung der Mindestvertragslaufzeit des 1. Klasse Aufpreis Abo steht den bisherigen Kunden eine direkte Alternative zur Verfügung. Das bisherige Nutzungsverhalten zeigt zudem auf, dass zum 1. Klasse Aufpreis die Abo-Variante deutlich häufiger genutzt wird als die 30 Tage-Variante (in Q1 bis Q3 2025 wurden ca. 1 Tsd. Tickets der Abo-Variante und 870 Tickets der 30 TageTicket-Variante verkauft).

### **FahrradAbo**

Das FahrradAbo wird zur Tarifreform aus dem Stammsortiment des WestfalenTarifs entfernt. Mit nur ca. 150 Nutzenden je Monat in 2025 (Daten Januar bis September) bedient das FahrradAbo eine kleine Zielgruppe. Die 30 Tage-Variante findet mit ca.

1,5 Tsd. verkauften Tickets je Monat hingegen eine breitere Abnahme. Im Sinne der Sortimentsverschlankeung und -vereinfachung wird somit das FahrradAbo zu Gunsten des 30 TageTicket Fahrrad abgeschafft.

#### **2.1.4 Regionale, lokale Sortimente sowie SozialTickets**

Die Bearbeitung der regionalen und lokalen Ticketsortimente, die nicht Teil des Stammsortiments sind, ist entsprechend der gegenwärtigen Zuständigkeitsbereiche im Vorfeld in den regionalen Gremien zu beraten und zu beschließen. Im Sinne einer ganzheitlichen Tarifreform und dem gemeinsamen Ziel eines vereinfachten und verschlankten Tarifs wurde von der WT GmbH eine Reduzierung der regionalen und lokalen Ticketangebote mit Fokus auf das Stammsortiment empfohlen.

Die Anpassung der Preisstufenstruktur (siehe Ziffer 2.2) bezieht sich auf das gesamte Sortiment, nicht nur auf das Stammsortiment, sodass lokale / regionale Tickets zur Tarifreform ebenfalls in der neuen Preisstufenstruktur ausgegeben werden.

Die SozialTickets im WestfalenTarif sind aufgrund Ihrer Finanzierung, räumlichen Gültigkeit und Zuständigkeit lokale oder regionale Ticketangebote. Ein gemeinsames westfälisches SozialTicket im Stammsortiment gibt es nicht. Zudem unterscheiden sich die vorhandenen SozialTicket-Angebote innerhalb von Westfalen nach verschiedenen Gesichtspunkten wie der Finanzierungsstruktur, der Ticketausgabe oder der Anwendung von Referenztickets und -preisen. Vor diesem Hintergrund ist die Umstellung der SozialTickets auf die neue Preisstufenstruktur im Zuge der Tarifreform lokal und mit ggf. einzubeziehenden Dritten (Fördergeber) zu beraten und zu beschließen.

#### **2.1.5 SchülerTickets**

Die Tickets des Schülerverkehrsmarkts werden zur Tarifreform weiterhin (noch) in der alten Preisstufensystematik ausgegeben und noch nicht auf die neue Preisstufenstruktur umgestellt. Durch die besonderen Strukturen & Konstellationen im Schülerverkehrsmarkt sowie der großen wirtschaftlichen Bedeutung bedarf es gemäß Abstimmung der Projektgruppe Schülermarktreform einer eigenen Betrachtung und Reform des Ausbildungsverkehrs. Eine einfache Umstellung auf die pauschalierte Preisstufensystematik, die für den Regeltarif entwickelt wurde, würde Verwerfungen sowohl aufseiten der Verkehrsunternehmen als auch aufseiten der Schulträger bzw. Schüler\*innen hervorrufen.

Im Rahmen der Tarifreform werden freiverkäufliche Abos weiterhin mit einer Mindestvertragslaufzeit von zwölf Monaten ausgegeben, um keine Abwanderung aus dem Be-

reich Schülertickets zu erzeugen. Die Preisfortschreibung der Preise zum Start der Tarifreform im Jahr 2027 wird als Beschluss voraussichtlich im Juni 2026 getroffen werden. Dem Spannungsverhältnis SchülerTickets/Zeitkarten (Abo- bzw. 30-Tage-Ticket) und Deutschlandticket steht dabei besonders im Fokus. Zusätzlich werden die Tarifbestimmungen und die Abo-AGB dahingehend geschärft, dass die vorhandenen Schüler-Tickets weiterhin das Zielprodukt für die Schulträger darstellen.

Eine dezidierte Reform des Schülerverkehrsmarktes wird daher in einem zweiten Schritt erfolgen und die Tarifreform fortführen müssen. Zielbild ist das Schuljahr 2027/28, die Abstimmung ist in Westfalen mit Priorität fortzuführen. Dabei handelt es sich jedoch um eine komplexe Angelegenheit: Gegenwärtig bestehen noch Unsicherheiten bezüglich einer längerfristigen Fortführung des NRW-Modells Deutschlandticket Schule (samt Ausgleich) und dem Preis des Deutschlandtickets im Jahr 2027, die extern festgelegt werden. Das Abnahmeprocédere, die Kosten und die Finanzierung der unterschiedlichen Angebote für Schülerinnen und Schüler in Westfalen sind sehr heterogen und politisch determiniert.

Etwa 2/3 der Schülerinnen und Schüler nutzen in Westfalen-Lippe derzeit das Deutschlandticket für den Weg zur Schule und in der Freizeit. Ein Teil der Deutschlandtickets wird über pauschalisierte Vertragsmodelle – u. a. das sogenannte Landesmodell – ausgegeben. Die Rahmenbedingungen und Perspektive dieser Schülerverkehrsmodelle sind derzeit mit großen Unsicherheiten behaftet. Die erlösverantwortlichen Partner in Westfalen haben daher im vergangenen Jahr einvernehmlich ihre Überlegungen zur Reform des Schülerverkehrsmarktes zurückgestellt und wollen sich mit der Perspektive frühestens für das Schuljahr 2027/2028 erneut mit dem Thema beschäftigen.

## 2.2 Preisstufenstruktur

### 2.2.1 Grundsätze der Bearbeitung Preisstufenstruktur zur Tarifreform

Die Tarifreform des WestfalenTarifs hat das Ziel, die Tarifstruktur für Kundinnen und Kunden sowie für den Vertrieb insgesamt zu vereinfachen, zu verschlanken und dabei die Einheitlichkeit in Westfalen im Sinne des Gemeinschaftstarifs zu erhöhen. Ausgangslage sind die bisher ca. 60 Preisstufen im WestfalenTarif, die sich über 12 Preisstufenebenen (O / Kurzstrecken, Stadtpreisstufen, Preisstufen 1 bis 10) und fünf Tariffenster (H, M, T, S, W) erstrecken. Zur Tarifreform wird die Vielzahl an Preisstufen durch eine größere Pauschalisierung reduziert. Mit der Tarifreform wird tariflich nicht mehr zwischen den teilraumbezogenen Tariffenstern unterschieden. Die reduzierten Preisstufen werden in Westfalen einheitlich anhand ihres Geltungsbereichs definiert und benannt.

Die Umstellung der Preisstufenstruktur betrifft alle im WestfalenTarif angebotenen Tickets mit der gem. Ziffer 2.1.5 benannten Ausnahme von SchülerTickets sowie der Ausnahme von eazy.nrw in Westfalen.

Die Tarifierung erfolgt weiterhin relationsbezogen (siehe Ziffer 2.3.2), auch bleibt die bisherige Tariffensterzuordnung der Relationen im datenbankbasierten Hintergrund erhalten, um die Einnahmenaufteilung zu gewährleisten (s. u.). Für die Ausgabe der Preisstufen ist demnach die Angabe von Start und Ziel relevant, es erfolgt keine flächenbezogene Auswahl des Geltungsbereichs durch die Kunden.

Das Stammsortiment wird nicht vollständig in allen Preisstufen A-D angeboten. Verschiedene Tickets werden in Abhängigkeit von der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit und in einer begrenzten Anzahl an Preisstufen ausgegeben. Eine Übersicht der Tickets des Stammsortiments und Preisstufen (kalkuliert auf Basis Preisstand 01.01.2026) ist in Anlage 2 des Beschlusses angefügt. Sie bildet den Stand der Rückmeldungen an die WT GmbH vom 14.02.2025 ab.

Alle bisherigen Preisstufen werden zur Umsetzung der Tarifreform, unter Berücksichtigung der Ausnahmeregelung gem. Ziffer 2.1.5 abgeschafft und durch die im Folgenden dargestellte Preisstufenstruktur gem. Ziffer 2.2.2 ersetzt.

## 2.2.2 Die Preisstufen des WestfalenTarifs zur Tarifreform

### Preisstufe A

Der Geltungsbereich von Preisstufe A umfasst ein Tarifgebiet des WestfalenTarifs, welche – mit nur wenigen Ausnahmen (z. B. Unterteilung der Stadt Petershagen in zwei Tarifgebiete, Tarifgebiet Flughafen Münster/Osnabrück) – nach politischen Gemeindegrenzen definiert sind. Somit sind diese Tarifgebiete deckungsgleich mit der räumlichen Wahrnehmung der Fahrgäste.

Für Preisstufe A werden vier Preisabstufungen definiert, die die Basis für die kreisangehörigen Tarifgebiete bilden. Die Städte Bielefeld, Hamm, Münster und Paderborn erhalten jeweils eine eigene Preisabstufung. Die Preisabstufungen wurden per Mischkalkulation der im alten Tarifsystem gültigen Preise entsprechender Relationen gebildet. Die Anwendung von Preisabstufungen anstelle einer einheitlichen Preisstufe A für ganz Westfalen ermöglicht es, lokale Unterschiede sowie politische Vorgaben in einem einheitlichen System weiterhin umsetzen zu können. Die Bezeichnungen der Preisabstufungen dienen vor allem den vertrieblichen Hintergrundprozessen. Für die Kundenkommunikation und den Ticketaufdruck wird die Preisstufe unabhängig von ihrer Abstufung mit „A“ benannt. Dies vereinfacht den Tarif aus Kundenperspektive im Besonderen.

Die Preisabstufungen der vier Großstädte Bielefeld, Hamm, Münster und Paderborn werden hinsichtlich der Preisgestaltung für das Stammsortiment sowie der tariflichen und preislichen Gestaltung des ergänzenden lokalen Sortiments von den jeweiligen Erlösverantwortlichen vor Ort autark verantwortet. Der Gestaltungsspielraum entspricht demnach den ehemaligen Preisstufen BI, OMS, OHAM & PB.

Für die weiteren kreisangehörigen Tarifgebiete erfolgt die Zuordnung zu einer Abstufung der Preisstufe A nach folgendem Prinzip:

- Die betroffenen erlösverantwortlichen Partner eines Kreises bestimmen eine einheitliche Preisabstufung A für alle in dem Kreis liegenden Tarifgebiete. Einheitliche abgestimmte Festlegungen für Verantwortungsgebiete mehrerer Aufgabenträger zur weiteren Vereinheitlichung sind dabei möglich.
- Davon abweichend können Stadtbusstädte eine andere der vier Abstufungen der Preisstufe A wählen.
- Für die Segmente Gelegenheitsverkehr und Vielfahrer des Stammsortiments können unterschiedliche Abstufungen bestimmt werden (z. B. A1 für das Segment Gelegenheitsfahrer und A2 für das Segment Vielfahrer). Eine ticketscharfe Auswahl unterschiedlicher Preisabstufungen ist nicht möglich.
- Die Preise für lokale Tickets, die in entsprechenden Relationen ausgegeben werden, werden durch die betroffenen erlösverantwortlichen Partner der Kreise bzw. des Tarifgebiets bestimmt und mit der Preisstufe A ausgewiesen.

### **Preisstufe B**

Der Geltungsbereich von Preisstufe B umfasst das Gebiet von zwei benachbarten Tarifgebieten. In der Definition wird kein Unterschied dahingehend gemacht, ob die beiden Tarifgebiete *innerhalb* eines Kreises oder *in zwei unterschiedlichen* Kreisen liegen. Entscheidend für die Zuordnung einer Relation zur Preisstufe B ist das direkte Angrenzen des Start- und Zieltarifgebiets. Führt der tatsächliche Fahrtweg über ein drittes Tarifgebiet, so wird dieses ebenfalls als Geltungsbereich in der Preisstufe B zugelassen. Andernfalls würden die Kunden für nicht direkte Fahrtwege benachteiligt und zudem wäre ein präzises Tarifwissen über Fahrtwege erforderlich, was den Zielen der Tarifreform widersprechen würde.

Für Preisstufe B werden insgesamt drei Preisabstufungen definiert. Diese wurden per Mischkalkulation der im alten Tarifsysteem gültigen Preise entsprechender Relationen gebildet. Die Anwendung von Preisabstufungen anstelle einer einheitlichen Preisstufe B für ganz Westfalen ermöglicht es, lokale Unterschiede sowie politische Vorgaben in einem einheitlichen System weiterhin umsetzen zu können. Die Bezeichnungen der Preisabstufungen dienen vor allem den vertrieblichen Hintergrundprozessen. Für die

Kundenkommunikation und den Ticketaufdruck wird die Preisstufe unabhängig von ihrer Abstufung mit „B“ benannt. Dies vereinfacht den Tarif aus Kundenperspektive im Besonderen.

Für die weiteren kreisangehörigen Tarifgebiete erfolgt die Zuordnung zu einer Abstufung der Preisstufe B nach folgendem Prinzip:

- Die betroffenen erlösverantwortlichen Partner eines Kreises bestimmen eine einheitliche Preisabstufung B für alle Tarifgebiets-Kombinationen innerhalb des Kreises. Die Auswahl unterschiedlicher B-Abstufungen für einzelne Tarifgebiets-Kombinationen ist nicht vorgesehen. Einheitliche abgestimmte Festlegungen für Verantwortungsgebiete mehrerer Aufgabenträger zur weiteren Vereinheitlichung sind dabei möglich.
- Die betroffenen erlösverantwortlichen Partner von zwei benachbarten Kreisen bestimmen eine einheitliche Preisabstufung B für alle Tarifgebiets-Kombinationen zwischen den beiden Kreisen. Die Auswahl unterschiedlicher B-Abstufungen für einzelne Tarifgebiets-Kombinationen ist nicht vorgesehen.
- Für die Segmente Gelegenheitsverkehr und Vielfahrer des Stammsortiments können unterschiedliche Abstufungen bestimmt werden (z. B. B1 für das Segment Gelegenheitsfahrer und B2 für das Segment Vielfahrer). Eine ticketscharfe Auswahl unterschiedlicher Preisabstufungen ist nicht vorgesehen.
- Die Preise für lokale Tickets, die in entsprechenden Relationen ausgegeben werden, werden durch die betroffenen erlösverantwortlichen Partner der Kreise bestimmt und mit der Preisstufe B ausgewiesen.

### **Preisstufe C**

Der Geltungsbereich von Preisstufe C umfasst das Gebiet von einem oder zwei Kreisen gem. politischen Grenzen. Ob ein oder zwei Kreise den freigegebenen Geltungsbereich umfassen, hängt von der gewählten Relation ab. Liegen Start- und Zielhaltestelle innerhalb eines Kreises, wird nicht automatisch ein zusätzlicher, zweiter Kreis als Geltungsbereich ausgegeben.

Darüber hinaus werden Relationen in der Preisstufe C ausgegeben, die vor der Tarifreform in den bisherigen Preisstufen 4 oder 5 ausgegeben wurden, auch wenn deren Geltungsbereich mehr als zwei Kreise umfasst. Definitionsgemäß würden diese Relation zur Tarifreform in die Preisstufe D (Netz Westfalen) fallen. Dies würde jedoch für kurze Fahrtstrecken starke Preissprünge bedeuten. Im Sinne der Akzeptanz der Tarifreform und der Preiswirkung werden diese „Mittelstrecken“ folglich der Preisstufe C zugewiesen, um preisliche Härten zu vermeiden.

Für Preisstufe C wurde per Mischkalkulation der im alten Tarifsysteem gültigen Preise entsprechender Relationen je Ticket ein Einheitspreis gebildet. Eine Auswahl aus Preisabstufungen für das Stammsortiment ist in dieser Preisstufe nicht vorgesehen. Für die beiden Kreise Olpe und Siegen-Wittgenstein wird davon abweichend die Preisstufe C2 ausgegeben und durch die betroffenen erlösverantwortlichen Partner der beiden Kreise bestimmt.

Die Preise für regionale Tickets, die in einem oder in zwei Kreisen ausgegeben werden, werden durch die betroffenen erlösverantwortlichen Partner der Kreise bestimmt und mit der Preisstufe C ausgewiesen.

### **Preisstufe D**

Der Geltungsbereich von Preisstufe D umfasst den gesamten Raum des WestfalenTarifs / das Netz Westfalen (entspricht der ehemaligen Preisstufe 10W).

Für die pauschale Preisstufe D wurde per Mischkalkulation der im alten Tarifsysteem gültigen Preise entsprechender Relationen je Ticket ein Einheitspreis gebildet. Eine Auswahl aus Preisabstufungen für das Stammsortiment liegt in dieser Preisstufe nicht vor.

### **2.2.3 Kurzstreckenregelung**

Die Abschaffung bzw. der Erhalt der Kurzstreckenregelungen zur Tarifreform fällt unter den Regelungsbedarf der regionalen Tarife analog zu Ziffer 2.1.4.

Perspektive und Ziel ist die langfristige flächendeckende Abschaffung der Kurzstreckenregelungen, um die Tarifsystematik weiter zu vereinfachen. Insbesondere eezy.nrw bietet hier bereits jetzt ein passendes und preislich attraktives Angebot. Der weitere Beibehalt von Kurzstreckenregelungen zur Tarifreform soll zunächst die entsprechende Zielgruppe vor übermäßiger Mehrbelastung schonen und somit die Wahrnehmung der Tarifreform insgesamt beim Kunden verbessern. Die Bedeutung der Kurzstrecken wird parallel kontinuierlich analysiert und hinterfragt, um den Tarif zu einem späteren Zeitpunkt weiter zu optimieren.

Die vorhandenen Kurzstrecken werden nicht auf ein gemeinsames System überführt. Die Überführung der Kurzstreckenregelung in das jeweils andere System würde in beiden Szenarien einen größeren Umsetzungsaufwand erfordern und müsste den Kundengruppen wiederum erläutert werden. Dies wäre unter der Perspektive der langfristigen Abschaffung nicht effizient.

Die Kurzstrecke gilt nur noch als analoges Produkt; in digitalen Kanälen werden die Kunden ausschließlich auf eezy.nrw gelenkt. Die Kurzstrecken-Tickets werden nicht in

Apps angeboten, sondern Kunden für eine digitale Kurzstrecken-Nutzung direkt auf eezy.nrw verwiesen. Die analoge Kurzstrecke wird nicht mehr proaktiv beworben.

Die Anwendung des Kurzstrecken-Deckels in eezy.nrw ab 2026 wird kontinuierlich analysiert.

## 2.2.4 Preisfortschreibung

Die Kalkulation der Preisstufen zur Tarifreform (siehe Ziffer 2.2.2 und Anlage 2 des Beschlusses) basieren auf dem Tarifstand 01.01.2026. Die Preise sind zum Wirksamwerden der Tarifreform zum 01.04.2027 zusätzlich um einen branchenspezifischen Inflationsindex fortzuschreiben.

## 2.2.5 Übergangstarifizierungen

Die Anwendung der Preisstufenstruktur zur Tarifreform erfolgt auch im Übergangsbereich zwischen den angrenzenden Teilräumen nach ihrer Definition gem. Ziffer 2.2.2. Bestehende Kooperationen mit benachbarten Tarifräumen sind im Anschluss an den Beschluss der Tarifreform zu aktualisieren.

# 2.3 Umsetzung der Tarifreform

## 2.3.1 Tarifbestimmungen

Die Tarifbestimmungen der Tickets des Stammsortiments werden zur Tarifreform anhand der gem. Ziffer 2.1 beschriebenen Anpassungen geändert. Inhaltliche Änderungen sowie der Entfall von lokalen und regionalen Tickets werden bei der WT GmbH über die Tarifgemeinschaften rechtzeitig bekannt gemacht und ebenfalls in die Tarifbestimmungen zur Tarifreform übernommen. Die Tarifbeantragung erfolgt über die WT GmbH bei der zuständigen Genehmigungsbehörde.

Ebenso werden die gem. Ziffer 2.2 benannten Änderungen in der Preisstufenstruktur in den Tarifbestimmungen beschrieben.

Darüber hinaus wird eine redaktionelle Umstrukturierung der Tarifbestimmungen angestrebt, die auf die Unterscheidung nach tariflichen Teilräumen verzichtet und die Tarifbestimmungen somit stärker im Sinne des Gemeinschaftstarifs kürzer und übersichtlicher gestaltet. Die so vereinfachten Tarifbestimmungen bilden so einen weiteren Baustein eines optimierten Tarifes.

### 2.3.2 Vertriebliche Umsetzung

Die vertriebliche Umsetzung der Tarifreform in Westfalen baut im Wesentlichen auf den bisher verwendeten technischen Gegebenheiten auf. Als zentrale Datenbasis für Tarifdaten dient weiterhin die Westfälische Tarifdatenbank (WTB) und das daraus generierte WT-Produkt- & Kontrollmodul (WT-PKM). Um Kosten für vertriebliche Anpassungen möglichst gering zu halten bzw. zu vermeiden, soll die Abbildung des neuen Tarifs ohne Anpassung oder Änderung an der bisherigen Struktur des WT-PKM erfolgen. Da auch das PV-Modul (Produktverantwortlichen-Modul) und das daraus entwickelte DL-Modul (Dienstleister-Modul) im KA-Standard aus den Basisdaten des WT-PKM erstellt werden, sollten auch diese Schritte ohne nennenswerte Änderungen auskommen.

Die Tarifierungslogik erfolgt weiterhin relationsbezogen, wobei angesichts der neuen Preisstufensystematik zahlreiche neue Relationen geschaffen werden und die Geltungsbereiche entsprechend der geänderten Systematik aufgebaut werden müssen. Um die Datenbank nicht unnötig anschwellen zu lassen, müssen im Gegenzug möglichst viele der bisherigen Relationen abgeschaltet bzw. entfernt werden. Sofern Tickets mit „alten“ Geltungsbereichen erhalten bleiben müssen, führt dies zu Doppel- oder Mehrfachtarifierungen. Ggf. daraus entstehende preisliche Unterlaufungen sind zu überprüfen.

Die Umsetzung ist entsprechend hauptsächlich durch den Geschäftsbereich Vertrieb der WestfalenTarif GmbH vorzunehmen. Je mehr regionale Besonderheiten in der neuen Tarifstruktur erhalten bleiben, desto mehr zusätzlicher Umstellungs- und Pflegeaufwand entsteht jedoch auch bei den regionalen Usern der Tarifgeschäftsstellen. Deren Kapazitäten müssen zum entsprechenden Zeitpunkt zur Verfügung stehen oder an anderer Stelle eingeplant werden.

Da sich neben den Preisstufen auch fast alle Relationen und Geltungsbereiche ändern werden, zieht dies zwangsläufig den Austausch von Zeitkarten bzw. Abos durch die Verkehrsunternehmen nach sich.

Zur Sicherung des Produktivsetzungsdatums der Tarifreform wird der GB Vertrieb bereits zum Beschluss der Tarifreform Anpassungsarbeiten an den Systemen vornehmen müssen.

### 2.3.3 Umsetzung in der Einnahmenaufteilung

Durch die in den Gremien zunächst als Zielrichtung vereinbarte Beibehaltung der relationsbasierten Tarifierung und der entsprechenden Tariffensterzuordnung (siehe Ziffern

2.2.1 und 2.3.2) bleibt die bisherige Einnahmenverantwortung zum Start der Tarifreform bestehen und die Fortführung von bereits vorhandenen und teilweise etablierten Einnahmenaufteilungsverfahren kann individuell auf allen Ebenen sichergestellt werden.

Somit werden sowohl die Chancen einer Stärkung der Nachfrage und erhöhtes Einnahmenvolumen als auch die möglichen Risiken von Einnahmenrückgängen solidarisch getragen. Der im Zuge der Tarifreform verfolgte, erlösneutrale Berechnungsansatz zeitigt hier jedoch nur marginale Auswirkungen auf das Einnahmenvolumen. Konkrete Verfahren der Einnahmenaufteilung und zur Weiterentwicklung werden in der AG Einnahmenaufteilung zu Diskussion gestellt.

### 2.3.4 Umsetzung im Marketing

Die Tarifreform im WestfalenTarif wird durch eine mehrstufige Kommunikation begleitet. Die Informationsmaßnahmen setzen frühzeitig im Vorfeld der Reform an und erleichtern es den Entscheidern in Verwaltung und Unternehmen, deren Kunden sowie Mitarbeitenden, sich mit den anstehenden Änderungen vertraut zu machen und den Übergang in die neue Tarifstruktur nachzuvollziehen.

Die Kommunikation erfolgt in mehreren Etappen. In der Phase vor Inkrafttreten der Tarifreform steht eezy.nrw im Mittelpunkt der Kommunikation. Die stärkere Sichtbarkeit von eezy.nrw bereitet den Übergang zur Tarifreform schrittweise vor und erleichtert die Umstellung. Auch nach dem Wirksamwerden der Tarifreform bleibt eezy.nrw ein zentrales Element der Kommunikation. Das Angebot wird weiterhin prominent platziert und als niedrigschwelliger Zugang zum reformierten Tarif hervorgehoben. Ergänzend wird das Deutschlandticket im Zuge der Tarifreform stärker in den Fokus gerückt und als wesentliches Angebot für Vielfahrer eingeordnet.

Die mit der Tarifreform verbundenen Änderungen werden transparent vermittelt. Die Kommunikation richtet sich sowohl an die Fahrgäste als auch an Entscheider in Unternehmen und Verwaltung sowie deren Mitarbeitenden. Für die Fahrgäste erfolgt eine flächendeckende Kommunikation über diverse Kanäle. Die Mitarbeitenden der Partnerunternehmen erhalten ein Informationspaket, das alle relevanten Inhalte zur Tarifreform bündelt. Es dient als Grundlage für die interne Information und unterstützt eine einheitliche und verlässliche Beratung der Fahrgäste in den Servicestelle.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Die Maßnahmen des Marketings erfolgen im Rahmen des genehmigten Wirtschaftsplans. Im Rahmen der Budgetierung der WT GmbH für 2027 sind die für 2027 vorgesehenen Maßnahmen (von den VU/AT adaptierbare Medien, Medienbuchungen) noch zu besprechen.