

WestfalenTarif-Reform 2027

Kernergebnisse & Beschlussempfehlung der AG Tarifreform

Kurzpräsentation für Entscheider

PROBST & CONSORTEN

MARKETING-BERATUNG

Altleutowitz 11
01157 Dresden

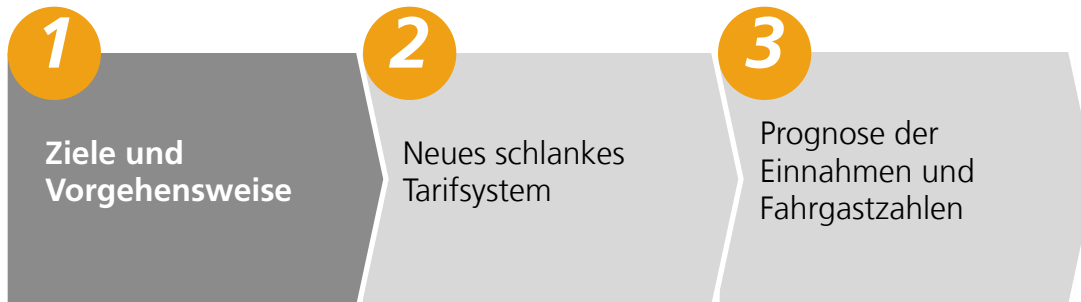
Telefon +49 351 42440-0
Telefax +49 351 42440-15
info@probst-consorten.de
www.probst-consorten.de



WESTFALENTARIF

Dresden, 16. Februar 2026
Christoph Stadter, Dr. Michael Klier,
Tobias Rensch, Chajim Meinhold

1 Ziele und Vorgehensweise



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.

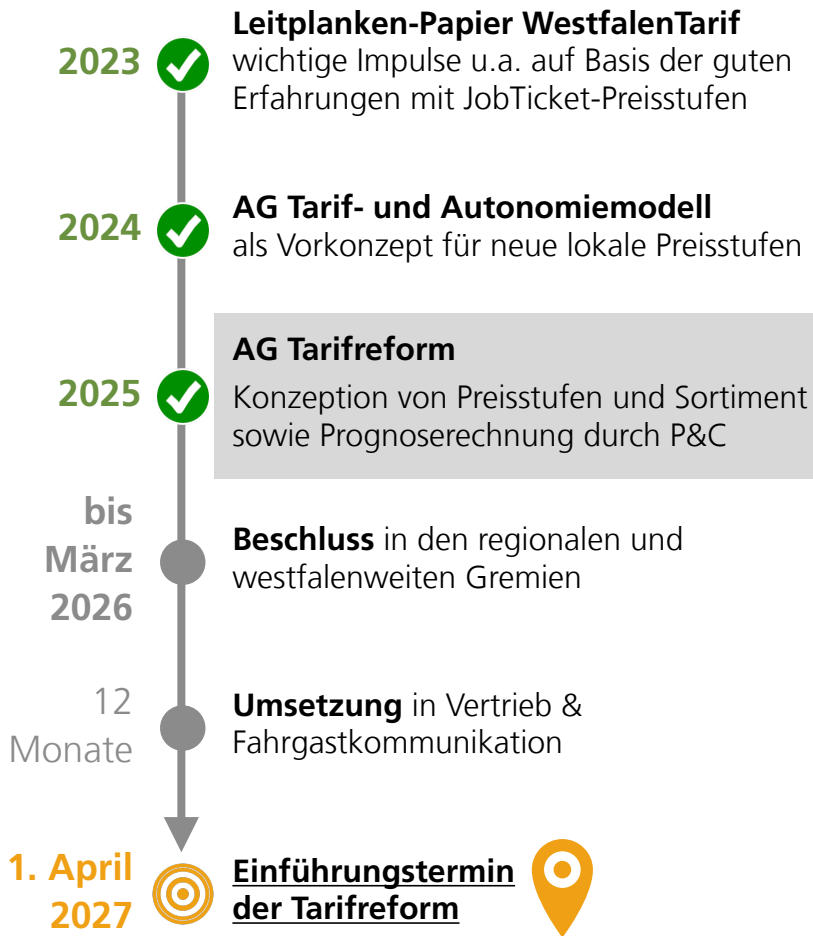
Das kostet eezy.nrw in Westfalen

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



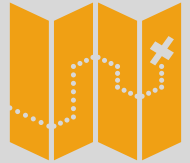
1 Vorgehensweise & Zeitplan

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



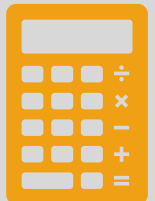
Konzeption

- ▶ **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?

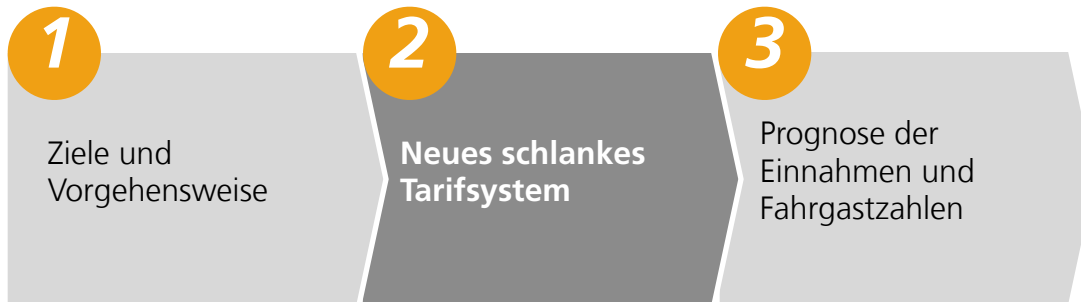


Kalkulation

- ▶ **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



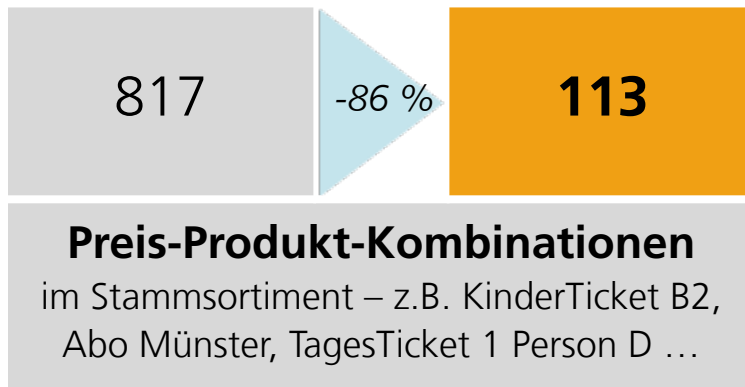
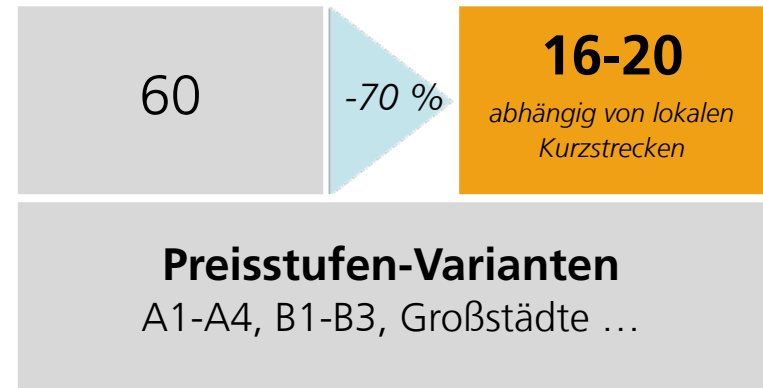
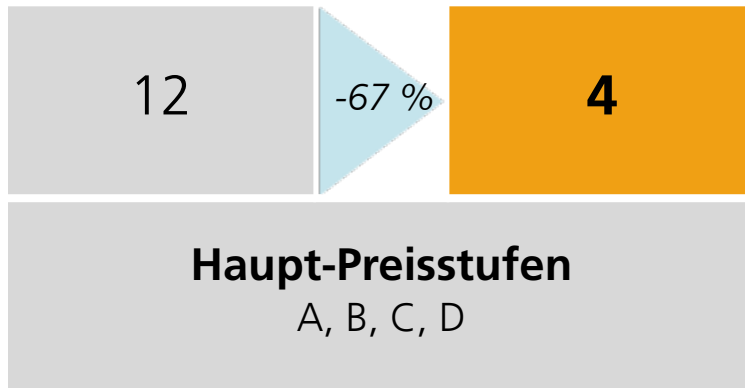
Übrige lokale Nutzungen
in Westfalen



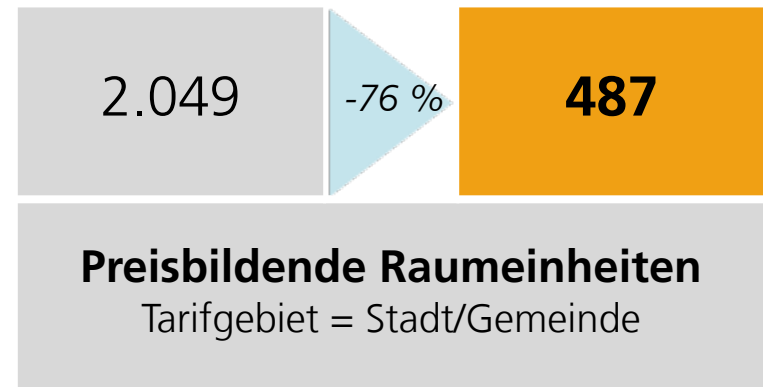
→ Gegenwärtig werden rund 68% der Einnahmen im Westfalentarif durch das Deutschlandticket erzielt, 32% kommen aus dem regulären Westfalentarif (inkl. eezy). *(mit Schüler-/Sozial-/Jobtickets)*

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)

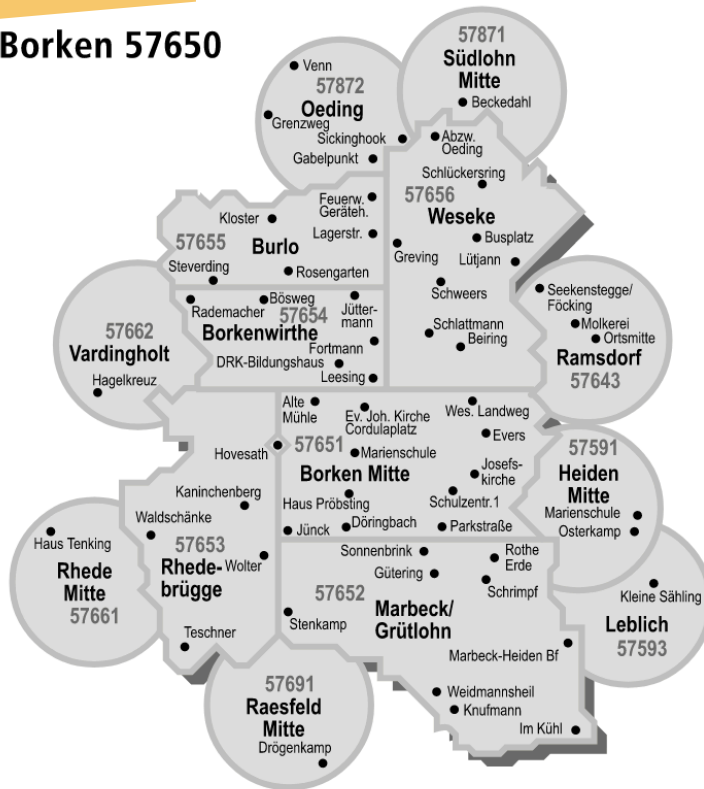
2 Räumliche Preisbildung

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

BISHER: 270 Tarifgebiete mit 1.779 Teilzonen

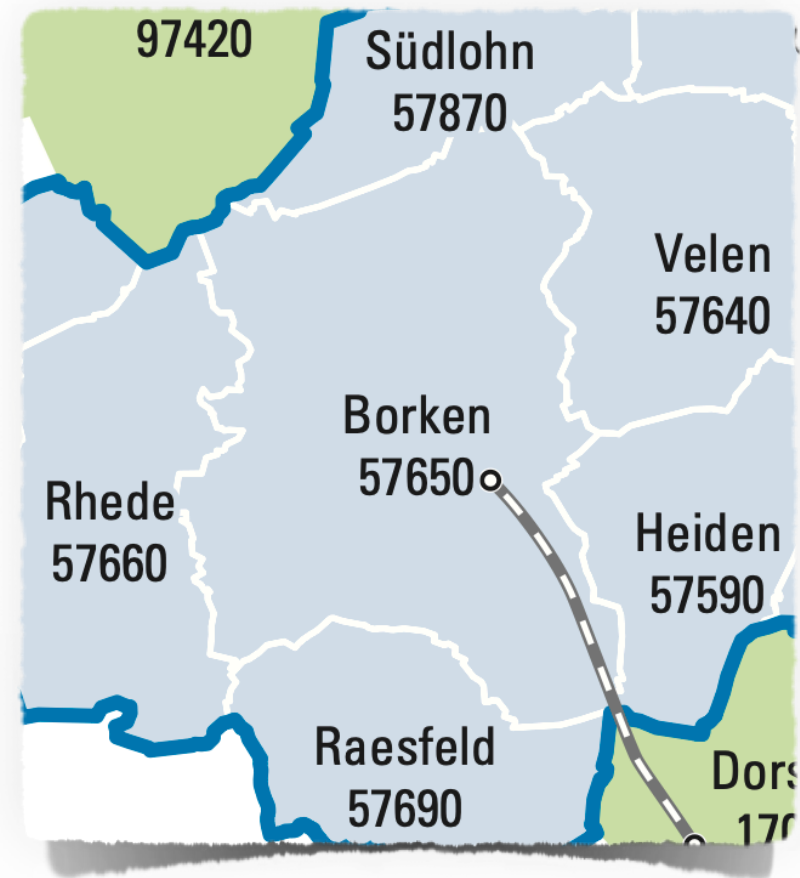
Beispiel

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

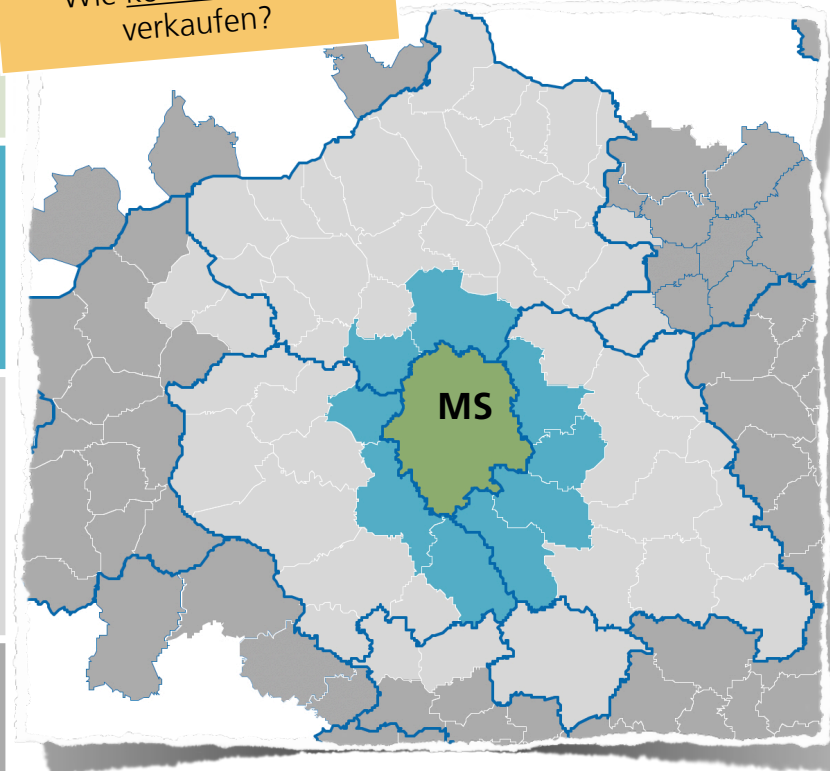
Illustrationsbeispiel
Wie könnte man es verkaufen?

2 Beispielhafter Tarifaushang: Stadt Münster

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

Preisstufe	Fahrten von Münster nach...	24h-Ticket 1 Person	EinzelTicket
A Stadt	Stadtgebiet Münster	5,60 €	3,40 €
B Nachbarstadt	Telgte, Everswinkel, Sendenhorst, Drensteinfurt, Greven, Altenberge, Havixbeck, Senden, Ascheberg	9,60 €	6,50 €
C Mittelstrecke	Kreise Coesfeld, Warendorf, Steinfurt oder z.B. Hamm, Selm, Werne, Natrup-Hagen, Heek, Schöppingen ...	18,00 €	12,00 €
D Netz	ganz Westfalen	30,70 €	20,50 €

Illustrationsbeispiel
Wie könnte man es verkaufen?



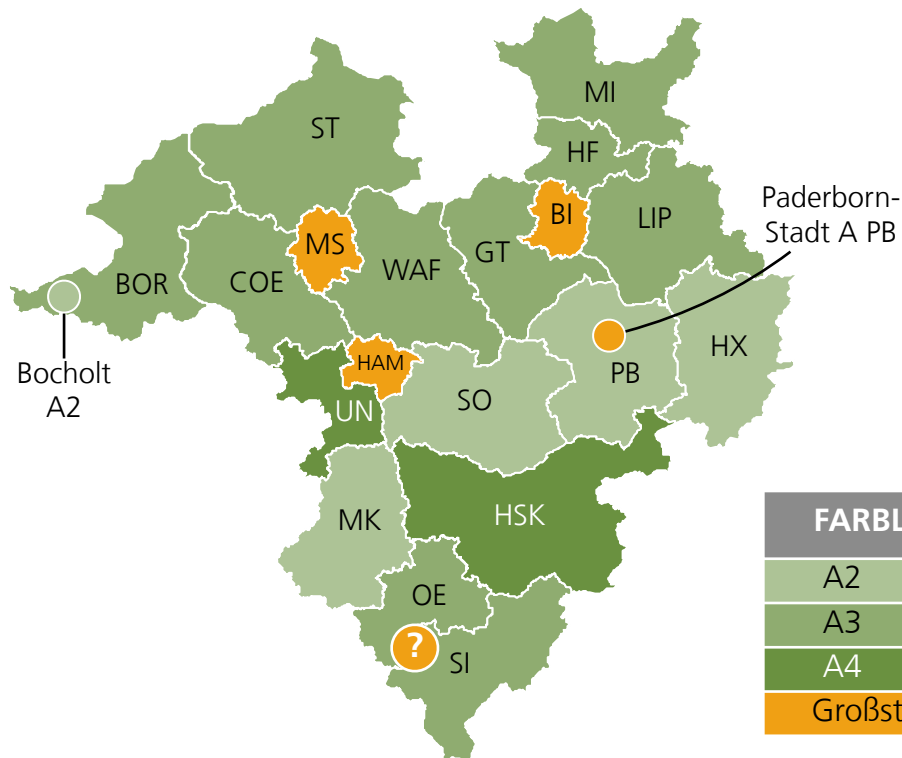
Quelle: Preisstufen-Zuweisung Stand 16.02.26 – Preise zum Preisstand 2026, d.h. noch ohne Fortschreibung auf April 2027

2 Räumliche Anwendung der Abstufungen – nur Bartarif

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

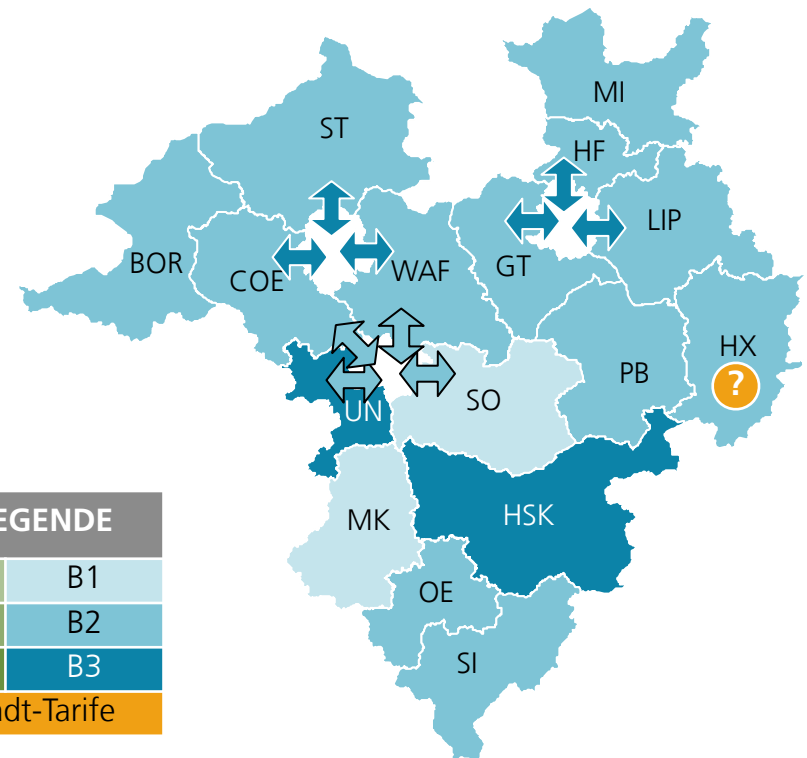
Bartarif Preisstufe A = 1 Gemeinde

(Stadtbusstädte nur dargestellt bei Abweichung vom Kreis)



Bartarif Preisstufe B = 2 Gemeinden

(kreisgrenzüberschreitende B's nicht dargestellt)



Quelle: Preisstufen-Zuweisung Stand 16.02.26 → könnte sich durch lokal autonome Entscheidung bis Ende März 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	
EinzelTicket	2,70	2,90	3,20	3,50	3,50	2,60	3,40	3,40	4,70	5,50	6,50	12,00	9,50	20,50	
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	
24 StundenTicket 1 P. <small>neu ohne Kindermitnahme</small>	4,40	4,60	5,10	5,70	5,50	4,30	5,60	5,60	6,90	8,10	9,60	18,00	14,20	30,70	
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	
24 StundenTicket 5 P.	8,40	8,90	9,80	11,00	10,60	8,20	10,80	10,80	13,20	15,40	18,40	33,20	27,10	48,00	
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

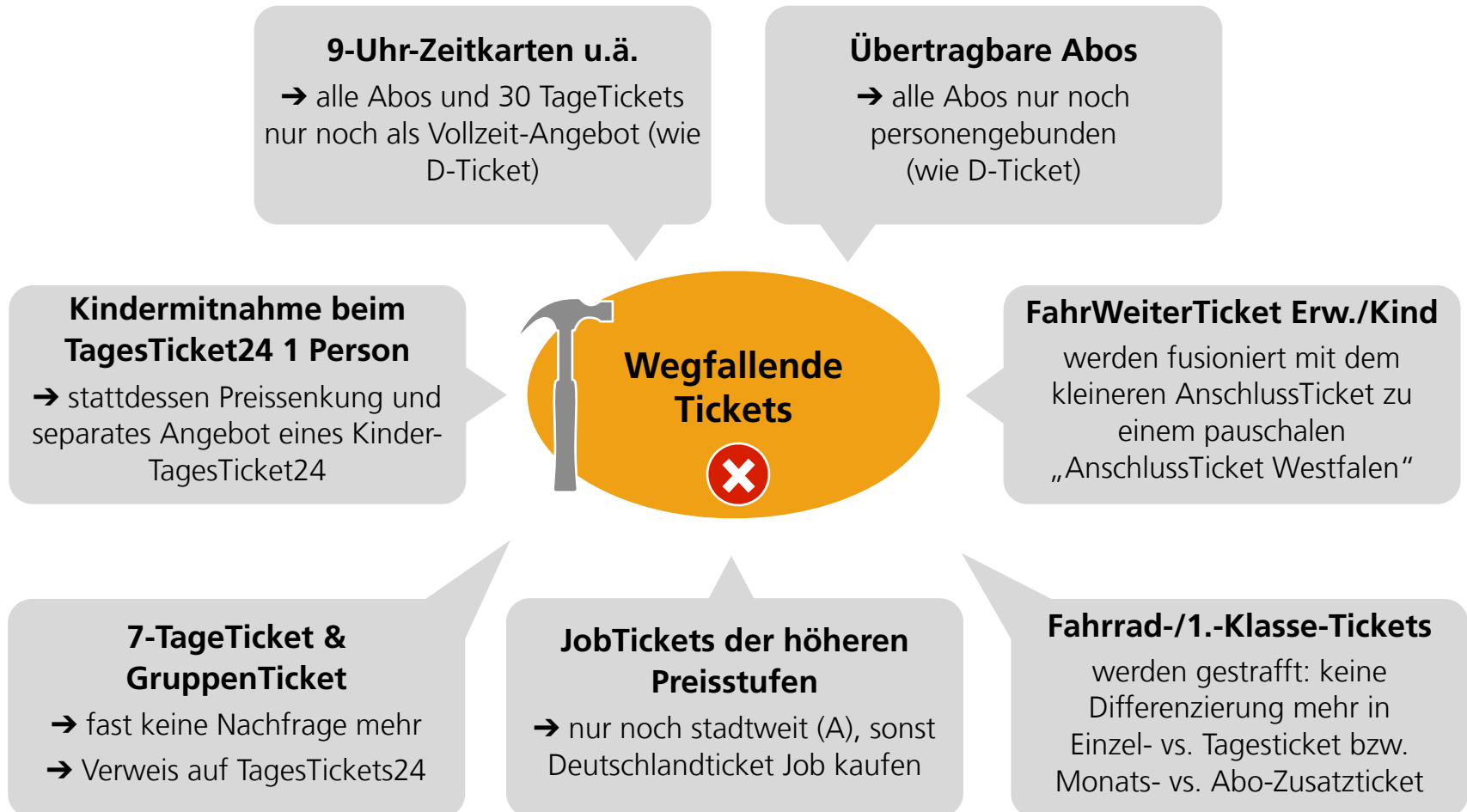
Bei Zeitkarten dominiert das D-Ticket. Lokale Stadttarife spielen noch eine Rolle, für den Rest wird die Preisstufenvielfalt weiter reduziert.

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
Abo (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
60plusAbo (ganztags, persönlich, Mitnahme wie Abo)	37,00				45,30	37,50	33,30	37,10	–	55,00	–
JobTicket 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 €)		
30 TageTicket (übertragbar, Mitnahme wie Abo)	43,60	62,00	73,90	85,70	93,50	65,30	55,70	64,10	114,90		171,90
FunAbo	15,80										20,20
FunTicket	19,50										25,20
Deutschlandticket											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										

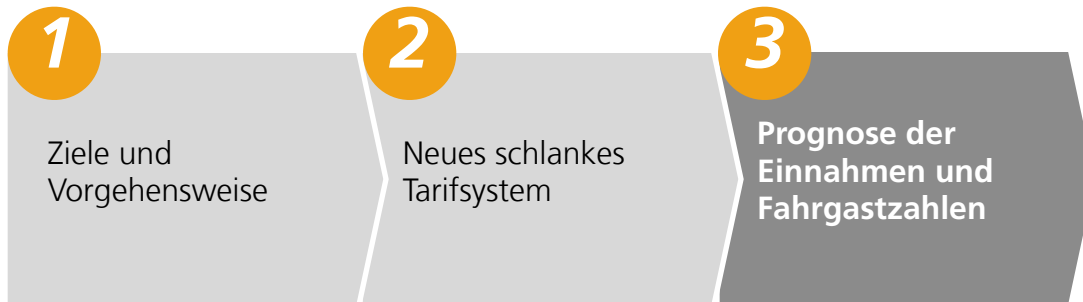
Alle Preise zum Stand 2026 – bis zur Einführung im April 2027 wird eine Tarifmaßnahme zusätzlich aufgeschlagen!

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

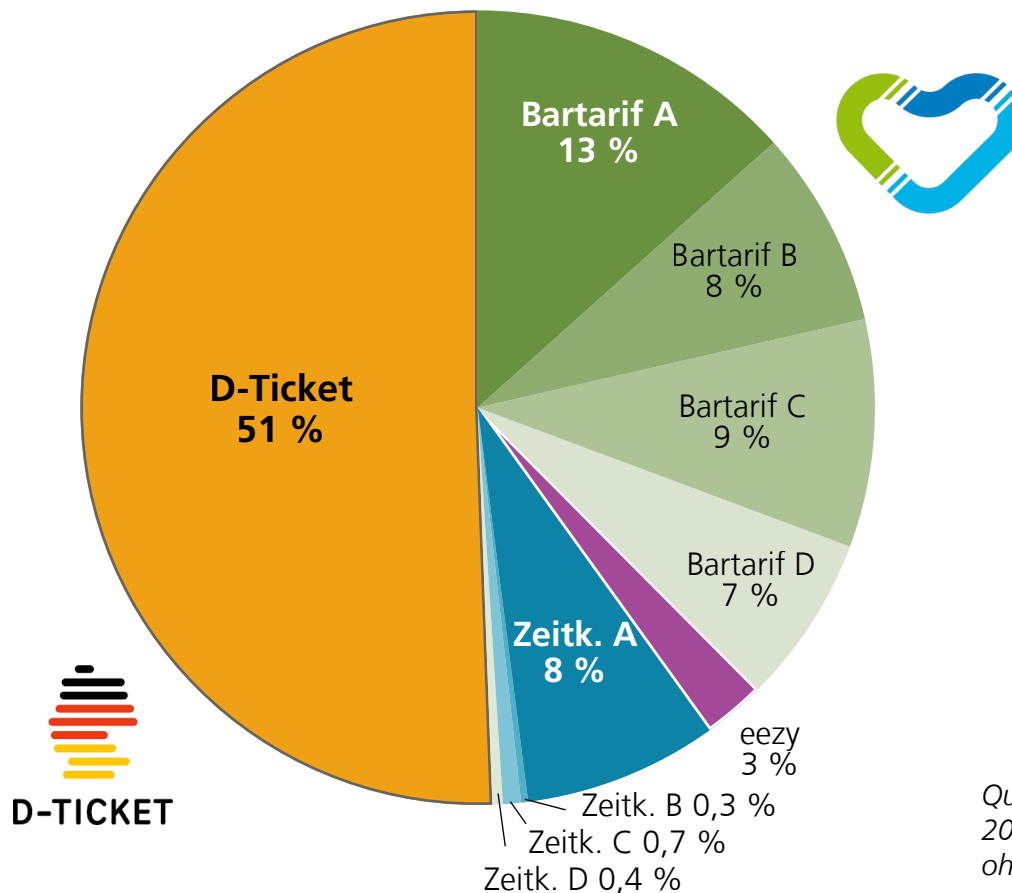
3 Bedeutung der Produktsegmente

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



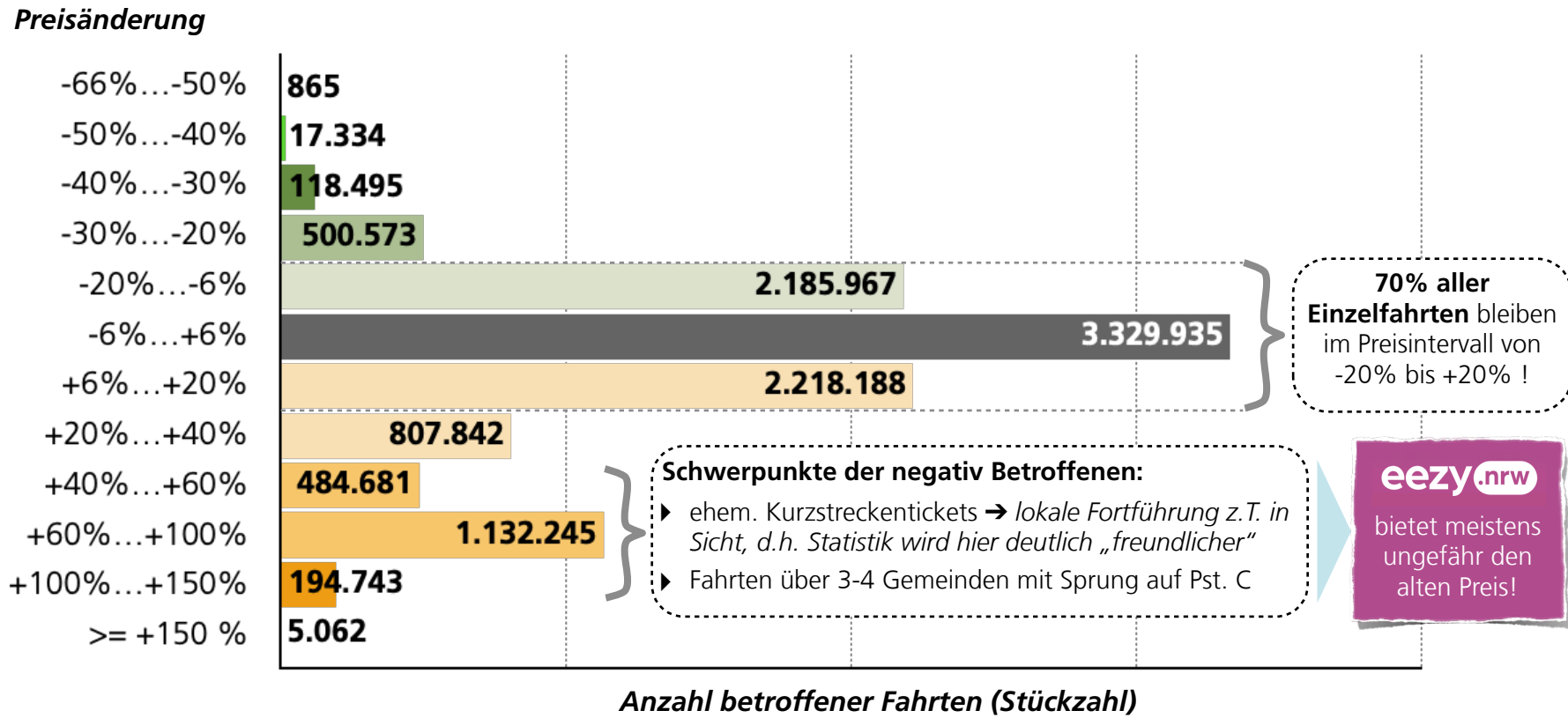
- ▶ Das **Deutschlandticket** ist das Lieblingsprodukt der Westfalen – und wird es auch bleiben, sofern Bund & Länder ihre Zusagen dauerhaft einhalten und einen verlässlichen Preisindex finden.
- ▶ Im **Bartarif** dominieren Stadt- sowie Stadt-Umland-Verkehre.
- ▶ Bei **eezy** werden die Umsatzzahlen 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 Erlörisiken 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. eazy 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 eazy 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