

Vorlage Nr. 154/26

Betreff: **Verkehrsgesellschaft der Stadt Rheine mbH - Tarifreform WestfalenTarif 2027**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Rat der Stadt Rheine	24.03.2026	Berichterstattung durch:	Herrn Kaisel Frau Heckhuis
----------------------	------------	--------------------------	-------------------------------

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Produktgruppe 42 Finanzen

Finanzielle Auswirkungen

- Ja Nein
 einmalig jährlich einmalig + jährlich

Ergebnisplan

Erträge	€
Aufwendungen	€
Verminderung Eigenkapital	€

Investitionsplan

Einzahlungen	€
Auszahlungen	€
Eigenanteil	€

Finanzierung gesichert

- Ja Nein
durch
 Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt
 sonstiges (siehe Begründung)

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Rat der Stadt Rheine beauftragt auf Empfehlung des Aufsichtsrates der Stadtwerke Rheine GmbH den Vertreter der Stadt Rheine in der Gesellschafterversammlung der Stadtwerke Rheine GmbH, Herrn Dr. Peter Lüttmann, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Geschäftsführung der Stadtwerke Rheine GmbH wird angewiesen, in der Gesellschafterversammlung der Verkehrsgesellschaft der Stadt Rheine mbH folgende Beschlüsse zu fassen:

Die Verkehrsgesellschaft der Stadt Rheine mbH als erlösverantwortlicher Partner im WestfalenTarif wird beauftragt, in den Gremien der betreffenden Tariforganisationen (hier Tarifgemeinschaft Münsterland – Ruhr-Lippe, Westfalentarif GmbH) wie auch der WestfalenTarif GmbH folgende Grundsatzentscheidungen zur Entwicklung der Tarifstruktur zu unterstützen:

1. Der Tarif für den Nahverkehr in Westfalen-Lippe besteht zukünftig aus den drei Komponenten
 - a. Deutschlandticket
 - b. eezy.nrw und
 - c. WestfalenTarif

Alle Tarifkomponenten sind digital auszugestalten. Papiertickets können ausschließlich im Bereich c. WestfalenTarif zusätzlich angeboten werden.

2. Festlegungen zum Nahverkehrstarif in Westfalen-Lippe werden im Grundsatz durch den WestfalenTarifausschuss, in dem alle erlösverantwortlichen Partner in Westfalen-Lippe Sitz und Stimme haben, getroffen.
3. Der 2017 als westfälischer Gemeinschaftstarif eingeführte WestfalenTarif wird aus Nutzersicht vereinfacht. Die Anzahl der Preisstufen soll im Grundsatz vier Preisstufen (A, B, C und D) umfassen. Preisstufen, welche noch die Tarifräume vor der Gründung des WestfalenTarifes abbildeten (T, H, M, S), entfallen. Das Sortiment an Ticketvarianten wird reduziert.
4. Die unter 3. dargestellten strukturellen Veränderungen werden so gestaltet, dass der Tarif gesamtheitlich erlösneutral gegenüber dem aktuellen Tarifniveau bleibt.
5. Sofern die im Ausgestaltungsvorschlag empfohlene Tarifhöhe unterschritten werden soll, muss der betreffende Aufgabenträger die entstehenden Differenzen ausgleichen. Der WestfalenTarif GmbH gegenüber ist die Abweichung zu spezifizieren und rechtzeitig vor Beschlussfassung in den westfälischen Gremien mitzuteilen. Näheres regelt die Geschäftsordnung des WestfalenTarifausschuss.
6. Nur für den Tarifraum Münsterland – Ruhr-Lippe:

Der Tarifraum Münsterland Ruhr-Lippe trifft für die o.g. Beschlusspunkte 1 – 5 hinaus folgende weitergehende Festlegungen:

- 6.1. Die Preisstufe A wird für den Stadtbusverkehr Rheine einheitlich als Preisstufe A 2 ausgestaltet.

6.2. Die Preisstufe B2 gilt für alle Relationen innerhalb der Kreise des Münsterlandes. Für Fahrten von und nach Münster gilt Preisstufe B3.

Begründung:

Zum Jahr 2027 startet eine umfassende Tarifreform für ganz Westfalen. Der Westfalen-Tarif reformiert als einheitlicher Tarif von 28 Aufgabenträgern und über 60 Verkehrsunternehmen den Bus & Bahn-Tarif im Münsterland, der Region Ruhr-Lippe, den Kreisen Paderborn und Höxter, in Ostwestfalen-Lippe und im südlichen Westfalen. Die Tarifreform konzentriert sich auf folgende Eckpunkte:

- Vereinfachung des Ticketsortiments
- Reduzierung der Preisstufenanzahl.

Die Reform soll dazu dienen, mit weniger Preisstufen und weniger Tickets, also einer Verschlankung des Tarifsportiments, eine bessere Übersicht und Verständlichkeit für die Fahrgäste zu erreichen. Den Rahmen der Reform bildet dabei ein neues einfacheres Preisstufenmodell. Die Preisstufenstruktur wird westfalenweit vereinheitlicht, sodass die bisherigen Begrenzungen anhand von Teilräumen oder Tariffenstern im Jahr 2027 vollständig wegfallen werden.

Das Deutschlandticket bildet einen wesentlichen Teil des Tarifsportiments. Es ist das neue Standardprodukt für Kunden und Kundinnen, die häufig unterwegs sind und den ÖPNV pauschal nutzen. Das digitale Handy-Ticket eezy.nrw funktioniert über eine App. Des Weiteren gibt es noch diverse Tickets für Gelegenheitsfahrer, wie Einzeltickets, 24 Stundenticket etc.

Die Veränderungen der Tarifstruktur sollen dabei aus Sicht der erlösverantwortlichen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gesamtheitlich erlösneutral gegenüber dem aktuellen Tarifniveau wirken.

Die spezifischen Auswirkungen auf den Stadtverkehr Rheine werden in der beigefügten Präsentation des Beratungsunternehmens Probst & Consorten, die von der Westfalen-Tarif GmbH bzw. den Tarifgemeinschaften mit der Gesamtbegleitung der Tarifreform beauftragt wurden, dargestellt (Anlage 4). Zusammenfassend lassen sich folgende wesentliche Punkte festhalten (Tarifstand 01.01.2026):

- Es gibt nur noch eine Preisstufe im Stadtverkehr Rheine, hier wird die Preisstufe A2 (bei einem Einzelticket für 2,90 €) empfohlen.
- Für das ABO „Die Blaue“ wird die Preisstufe A2 mit einem Preis von 46,50 € empfohlen.
- ABO's gibt es voraussichtlich nur noch als Vollzeitangebote („9 Uhr Die Blaue“ entfällt, außer Ausgleichsleistungen werden vom Aufgabenträger Stadt Rheine übernommen).
- ABO's sind voraussichtlich nur noch personengebunden gültig (keine Übertragbarkeit aber Mitnahmeregelung geplant).
- Für die Nachbargemeinden wird die Preisstufe B2 (bei einem Einzelticket 5,50 €) empfohlen.
- Es könnte zu Mehreinnahmen zwischen 20 T€ und maximal 50 T€ kommen.
- Es könnte zu einer Veränderung der Fahrgastzahlen zwischen -9.000 und +6.000

kommen.

Im Gutachten selbst werden Unsicherheiten in Bezug auf Prognoserechnungen bei Erlösen und Fahrgästen angemerkt sowie auf den Umstand von „stark vereinfachten Annahmen zur Einnahmearaufteilung“ hingewiesen.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass der Anteil der VSR an der Tarifgemeinschaft Münsterland – Ruhr-Lippe GmbH mit 3,45 % sehr niedrig ist. Daher besteht eine sehr geringe Einflussnahme der VSR bei diesen Entscheidungen.

Die Begründungen der WestfalenTarif GmbH zu den jeweiligen Beschlussfassungen sind im Einzelnen wie folgt aufgeführt:

Zu Ziffer 1:

Die noch aus der Gründungszeit des WestfalenTarifs stammende Tarifstruktur und die zugehörigen Entscheidungsstrukturen wurden von vielen Beteiligten als reformbedürftig angesehen. Zudem haben sich durch die Einführung des Deutschlandtickets im Jahr 2023 wesentliche Rahmenbedingungen in der Kundennachfrage geändert, sodass der Westfalentarif preislich fast nur noch für Kundinnen und Kunden unterhalb des Preises des Deutschlandtickets von derzeit 63 € mithin Tickets für die lokale Nutzung („Restsortiment“) interessant ist. Der verbleibende Restumsatz des WestfalenTarifs beträgt derzeit monatlich noch ca. 13 Mio. € (Monat September 2025).

Das Deutschlandticket stellt für alle regelmäßigen Kunden ein einfaches und attraktives Ticketangebot mit deutschlandweiter Nutzungsmöglichkeit im Nahverkehr dar.

Parallel dazu existiert seit 2020 der digitale Luftlinientarif eezy.nrw mit dem landesweit – ohne Tarifraumgrenzen – Fahrten durchgeführt werden können. Dieser stellt ein optimales Angebot für Kundinnen und Kunden im Gelegenheitsverkehr dar, welches durch fortschreitende Digitalisierung an Bedeutung gewinnen wird.

Die drei dargestellten tariflichen Grundmodelle (Deutschlandticket, eezy.nrw und Westfalentarif für die lokale Nutzung) decken in Summe sämtliche Kundenbedürfnisse im Nahverkehr in Westfalen-Lippe ab.

Zudem hat die Nutzung elektronischer Medien in den letzten Jahren stark zugenommen. Nach einer aktuellen Studie des Digitalverbands Bitkom liegt der Anteil in der Altersgruppe 65 – 80 bereits bei rund 74%. Bei den jüngeren Altersgruppen geht der Anteil in Richtung 100%. (Quelle: WN 16.01.26). Vor dem Hintergrund des sinkenden Absatzes an konventionellen Papiertickets und der Möglichkeit der Kosteneinsparung wird die Angebotspalette für diese Vertriebsform deutlich eingeschränkt.

Zu Ziffer 2:

Die Zuständigkeit für die Bildung bzw. Fortschreibung der Preisstufen M, T, S und H, welche bislang noch in den Tarifräumen Münsterland-Ruhr-Lippe, TeutoOWL, Westfalen-Süd und Hochstift liegt, geht vollständig auf den WestfalenTarifausschuss über. Innerhalb des Tarifraumes Westfalen-Lippe, dem auch der Bereich der Stadt Rheine angehört, entscheiden insoweit die jeweils erlösverantwortlichen Partner (Aufgabenträger Bus und Schiene, betraute kommunale sowie eigenwirtschaftliche Verkehrsunternehmen) über Ticketangebote und Preise zukünftig im Gremium WestfalenTarifausschuss der WestfalenTarif GmbH, in dem diese bereits seit 2017 Sitz und Stimme haben.

Ausnahmen dazu sind unter Ziffer 6 beschriebene Preisstufen bzw. Produkte. Auch die Entscheidung über die Erlözzuscheidung (Einnahmenaufteilung) ist von der Strukturveränderung nicht betroffen.

Zu Ziffer 3:

Das Sortiment des WestfalenTarifes wird übersichtlicher und damit kundenfreundlicher gestaltet. Dafür sind folgende strukturelle Änderungen im Tarif vorgenommen worden:

- Die Anzahl der Preisstufen wird von 12 auf 4 reduziert
- Ticketausprägungen mit geringen Absatzmengen entfallen
- Regionale Ausprägung des Tarifes (Preisstufen M, T, S und H) entfallen.

Aufgrund der geringeren Clusterung von 12 auf 4 Preisstufen sind im Einzelfall höhere Preisstufensprünge unvermeidlich. Für diese Fälle bietet der Luftlinientarif eazy.nrw eine optimale Alternative, da dieser Tarif entlang der Luftlinie zwischen Start- und Zielort kilometerscharf gestaffelt ist. Zudem wirkt seit Januar 2026 eine Best-Preis – Garantie, sodass sichergestellt ist, dass Kunden im eazy.NRW-Tarif immer den optimalen Preis bezahlen.

Zu Ziffer 4:

Aus zahlreichen Studien wurde in der Vergangenheit deutlich, dass das verkehrliche Angebot den wichtigsten Entscheidungsfaktor für die Verkehrsmittelwahl darstellt. Nur wenn der öffentliche Nahverkehr gut erreichbar, zeitlich konkurrenzfähig und hinreichend komfortabel ist, entscheiden sich wahlfreie Menschen für die Nutzung von Bus und Bahn. Um das Angebot sicherzustellen, ist die Finanzierung über Ticketeinnahmen unverzichtbar für sämtliche Betreiber von Nahverkehrsangeboten. Daher stellt die Erlössicherung eine elementare Anforderung für das Tarifangebot dar. Diese Prämisse war auch maßgeblich bei der strukturellen Umgestaltung des WestfalenTarifs. Der vorliegende Gutachtervorschlag berücksichtigt diese Prämisse.

Die im Ausgestaltungsvorschlag (vgl. Anlage 3) dargestellten Preishöhen beruhen auf dem Preisstand Januar 2026. Eine inflationsbedingte Anpassung der Ticketpreise im Jahr 2027 ist voraussichtlich erforderlich. Der Ausgestaltungsvorschlag wird entsprechend angepasst, sobald von den zuständigen Gremien dazu Beschlüsse getroffen wurden.

Zu Ziffer 5:

Verkehrsangebot und finanzielle Ressourcen bzw. Prioritäten sind im Raum Westfalen-Lippe regional unterschiedlich ausgeprägt. Der vom Gutachter erarbeitete Ausgestaltungsvorschlag berücksichtigt dies.

Darüber hinaus möchten die erlösverantwortlichen Akteure für die Festlegung der Preisstufen auf Gemeinde/Stadt- bzw. auf Kreisebene weiterhin eigenständige Ausgestaltungsmöglichkeiten im Sinne einer aktiven Subsidiarität berücksichtigt wissen. So bleibt auch in der Zukunft in gewissem Rahmen eine preisliche Abweichung von den Tarifstufen des WestfalenTarifs unter der Voraussetzung, dass die Prämisse der Erlössicherung (vgl. Ziffer 4) eingehalten wird (z.B. mittels Ausgleichsleistungen der abweichenden Aufgabenträger), möglich. Die Regelung im Detail wird in der Geschäftsordnung des WestfalenTarifausschusses berücksichtigt.

Zu Ziffer 6:

Ursprünglich hatte der Gutachter den Tarif A3 für Rheine empfohlen. Nachdem der Gutachter die Datenbasis erneut überprüft hat, wird nunmehr der Tarif A2 für Rheine empfohlen. Bei der Variante der Preisstufe A 2 (Einzelticket für 2,90 €) liegt die positive Erlösveränderung bei 20

T€ bis 50 T€ netto bei gleichbleibender Nutzung der Fahrkarten. Daher würden Schwankungen im Nutzerverhalten nicht unmittelbar zu einem Defizit bei der VSR führen.

Aufgrund der engen verkehrlichen Verflechtung der Münsterland-Kreise wie auch der dort gelegenen kreisangehörigen Gemeinden untereinander sollen für Fahrten in diesem Bereich einheitliche Preisstufen im Bereich B festgelegt werden, die die Übersichtlichkeit des Tarifes verbessern. Gleichzeitig ist nach Abschätzung des Gutachters mit der einheitlichen Wahl dieser Preisstufen die Prämisse der Erlösneutralität zum bestehenden Tarif erfüllt.

Anlagen:

- Anlage 1: Grundlagenkonzeption Tarifreform
- Anlage 2: Preisstufentafel Tarifreform
- Anlage 3: Gutachten Probst & Consorten Kurzpräsentation Tarifreform
- Anlage 4: Gutachten Probst & Consorten – Einzelergebnisse Stadt Rheine