

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

3. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 19.09.2008 in Bielefeld

Öffentliche Sitzung

TOP: 3

Vorlage: 29/08

NRW-Tarif

Grundlagen:

Berichterstatter:

Herr Czuka

Begründung:

- siehe Fortsetzungsblätter –

Kosten:

keine

Beschlussfassung NWL:

Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:	Ja:		Nein:	X
--	-----	--	-------	----------

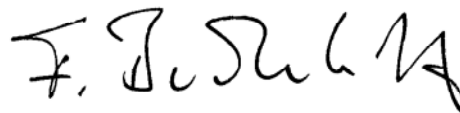
Einfache Mehrheit:	X	2/3 Mehrheit:		Einstimmig:	
--------------------	----------	---------------	--	-------------	--

Beschlussvorschlag:

1. Der Verbandsvorsteher wird ermächtigt, dem Kooperationsvertrag für den NRW-Tarif vom 27.01.2005 beizutreten und zu unterzeichnen.
2. Der Verbandsvorsteher wird ermächtigt, die Beitrittserklärung zu den "Regelung zur Aufteilung der Einnahmen aus dem NRW-Tarif im SPNV" zu unterzeichnen.
3. Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Preisfortschreibung des NRW-Tarifes 2009 zur Kenntnis.



Winfried Stork
Verbandsvorsteher NWL



F. Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Begründung:**1. Beitritt zum Kooperationsvertrag**

Mit dem Kooperationsvertrag über den NRW-Tarif vom 27.01.2005 wurde der NRW-Tarif als einheitlicher, landesweiter Tarif für Kooperationsraum überschreitende Fahrten mit Bus und Bahn eingeführt, die über die jeweiligen Verbundgrenzen hinausgehen. Damit wird in NRW die landesweite Nutzung von Bus und Bahn mit einer Fahrkarte sichergestellt.

Zur Fortentwicklung des NRW-Tarifes bedarf es intensiver Abstimmung zwischen allen Beteiligten. Hierzu wurde in Köln beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg das KompetenzCenter Marketing NRW eingerichtet. In einem Landesarbeitskreis (LAK) NRW-Tarif/Vertrieb werden alle tariflichen Belange vorbereitet und abgestimmt.



Das Konzept des NRW-Tarifs haben die Tarifexperten der Verkehrsverbünde, -gemeinschaften, -unternehmen und Zweckverbände unter Koordination des KompetenzCenters Marketing NRW entwickelt und im LAK NRW-Tarif/Vertrieb verabschiedet. Von dort aus und über das KompetenzCenter ist der NRW-Tarif in die Regionen umgesetzt worden. Alle Kooperationsräume haben dem Vertrag zugestimmt und diesen unterzeichnet und damit die Einführung des NRW-Tarifs mitgetragen. Er gilt auch für alle NE-Bahnen in NRW.

Mit der Neuordnung der Zweckverbände nach dem ÖPNVG NRW zum 01.01.2008 hat sich auch die Zusammensetzung des Arbeitskreises verändert. Gemäß der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung hat der nph die dezentral wahrzunehmende Aufgabe des Verbandes NWL bei „NRW-Tarif und –Vertrieb“ inne und besetzt die Landesarbeitskreise federführend für die Zweckverbände VVOWL, ZVM, ZWS, ZRL und nph. Da nun auch der NWL mit eigenen SPNV-Verträgen (z. B. RE 9 und RE 9/99) als Partner der Tarifgemeinschaft im NRW-Tarif zu betrachten ist, wird der Beitritt zum Kooperationsvertrag (**Anlage 1**) über den NRW-Tarif vom 27.01.2005 erforderlich.

2. Regelung zur Einnahmenaufteilung im SPNV (SPNV-EAV)

Der NRW-Tarif ist schon in 2006 im 2. Jahr seines Bestehens zum dritt-umsatzstärksten Tarif in NRW aufgerückt. Bei 19,8 Mio. Fahrten wurden 112,9 Mio. € Umsatzerlöse erzielt.

Auf der Basis des Kooperationsvertrages über den NRW-Tarif vom 27.01.2005 §12 Abs. 4 hat der LAK NRW-Tarif sich nach einem mehrstufigen Entwicklungsprozess auf ein **Einnahmenaufteilungsverfahren im SPNV**

- für RelationspreisTickets des NRW-Tarifs,
- für das NRW-Semesterticket und
- für den Ausgleich der Mindererlöse für die Anerkennung der BahnCard verständigt.

Die Unterarbeitsgruppe "AG Verträge" hat sich in juristischer Begleitung durch PwC legal intensiv mit den inhaltlichen und rechtlichen Aspekten des Vertrages zur SPNV-Einnahmenaufteilung im NRW-Tarif auseinandergesetzt. Die Ergebnisse dieser Arbeit wurden im LAK Tarif/Vertrieb am 29.05.2008 in Düsseldorf verabschiedet. Alle bisherigen Partner des Kooperationsvertrages (ohne das Land NRW), die NE-Bahnen und die neuen Zweckverbände werden hier gemeinsam mit der DB als Vertragspartner eingebunden. Die Einbindung der Zweckverbände bei der Einnahmenaufteilung musste gegen den Widerstand der DB durchgesetzt werden. Sie ist hinsichtlich der Brutto-Verkehrsverträge mit Erlösverantwortung bei den Aufgabenträgern von besonderer Bedeutung.

Besonders heraus zu heben ist aus Sicht der Zweckverbände, dass es gelungen ist, die Einnahmenaufteilung auf einer **wettbewerbsneutrale und unternehmensunabhängige Ebene** zu organisieren. Die bisher geltenden bilateralen nicht transparenten Regeln der DB mit den NE-Bahnen für die Erlöse des NRW-Tarifes werden abgelöst.

Der Vertragsentwurf (**Anlage 2**), liegt derzeit allen Verbänden und Aufgabenträgern zur Abstimmung vor, mit der Aufforderung, die zum Vertragsabschluss erforderlichen Beschlüsse zu fassen. Weitere verfahrenstechnische Regelungen enthält eine ergänzende Durchführungsrichtlinie. Der Beitritt zum EAV-Vertrag erfolgt über die als **Anlage 3** beigefügte Beitrittserklärung-

Im Rahmen der Sitzungen der Arbeitsgruppe ist man übereinstimmend zu der Überzeugung gelangt, dass ein **vertriebsdatenorientierter Verfahrensansatz** für die Aufteilung des in RelationspreisTickets des NRW-Tarifs beinhalteten SPNV-Fahrgeldanteils im Vergleich zur Alternative „Verkehrserhebung“ den höheren Genauigkeitsgrad hat und bei weitem der kostengünstigere Ansatz ist. Die Präzisierung des vorgenannten Ansatzes durch den Gutachter (IVV Aachen) ergab eine sehr genaue Aufteilungsfunktionen (Splitfunktionen), die zur Verteilung der Nachfrage — somit

NRW - Tarif

auch des zur Disposition stehenden Erlöses — zwischen den Verbindungen genutzt werden soll.

Zu PauschalpreisTickets des NRW-Tarifs liegen keine detaillierten Vertriebsdaten vor, aus denen man Rückschlüsse auf den Reiseweg ziehen kann. In der Verfahrensentwicklung hat der Gutachter nachgewiesen, dass zur Aufteilung der PauschalpreisTickets ein abgeleiteter Schlüssel aus Referenz-RelationspreisTickets angesetzt werden kann. Dieser Verfahrensansatz ist allerdings noch nicht endgültig abgestimmt. Derzeit wird geprüft, wie Verkehrserhebungsdaten der DB (RES-Daten) und vergleichbare Daten der NE genutzt werden können, um die unterschiedlichen Nachfrageverhältnisse an Normalwerktagen im Vergleich zum Wochenende zu berücksichtigen. Die erforderlichen Vertragsergänzungen werden zu gegebener Zeit nachgereicht.

Aufgrund des engen Zeitplans und der vereinbarten Verfahrensumsetzung rückwirkend zum 01.01.2008 wird angestrebt, im September d. J. die Unterzeichnung des Vertrages im Umlaufverfahren zu starten.

3. Preisfortschreibung NRW-Tarif 2009

Vom Landesarbeitskreis Tarif/Vertrieb wurden am 29.05.2008 die in der **Anlage 4** dargestellten Vorschlägen zu Preisanpassungen bei den

- PauschalpreisTickets
- RelationspreisTickets (plus-Beträge/Additiv)

im NRW-Tarif sowie den

- Tickets des NRWplus-Tarifes

für das Jahr 2009 einvernehmlich empfohlen.

Bei den Vorschlägen zur Preisanpassung handelt es sich um allgemeine Tarifierhöhungen, die sich an der Entwicklung der Verbund-/Gemeinschaftstarife sowie des DB-Tarifes orientieren. Ferner wurden bei der Preisfortschreibung die Gegebenheiten des Marktes sowie speziell bei den PauschalpreisTickets vorherrschende Spannungsverhältnisse (Abhängigkeiten) berücksichtigt. Im Einzelnen begründet das KompetenzCenter Marketing NRW (KCM) die Tarifierhöhung wie folgt:

- Der Anstieg der Energiekosten war im vergangenen Jahr größer, als dies durch Preisanpassungen an die Fahrgäste weiter gegeben werden konnte. Deshalb muss auch in 2008 der Faktor Energiekosten weiterhin verstärkt in die Preisfortschreibungsüberlegungen einfließen. Während die Strompreise um bis zu 18 % stiegen, verteuerte sich der Dieselmotorkraftstoff um ca. 15 %.
- Die Personalkosten sind ein weiterer Kostenfaktor, der insbesondere bei Dienstleistungsunternehmen im Bezug auf das wirtschaftliche Gesamtergeb-

NRW - Tarif

nis stark zu Buche schlägt. In 2007 wurden Lohnkostensteigerungen von 2 % festgestellt. Für 2008 werden aufgrund der aktuellen Tarifverhandlungen Steigerungen von + 4 % bis + 5 % unterstellt.

- Die Investitionskosten sind auch ein wesentlicher Faktor zur Sicherung der Leistungsfähigkeit eines Unternehmens am Verkehrsmarkt. Angelehnt an den allgemeinen Anstieg der Inflationsrate ist mit mehr als 3 % zu rechnen.

Bei den tarifverantwortlichen Gruppen in NRW (Verkehrsunternehmensverbünde und –gemeinschaften) wurde zur Fortschreibung des NRW-Tarifes mit Wirkung ab dem 01.01.2009 das Zustimmungsverfahren eingeleitet. Das derzeitige Fahrausweisangebot hat sich am Markt etabliert und erfährt keine Änderung oder Ergänzung. Die Beförderungsbedingungen und die Tarifbestimmungen wurden soweit erforderlich entsprechend der Tarifmaßnahmen angepasst und redaktionell überarbeitet.

Basis für das Preissystem des NRW-Tarifes ist das C-Preissystem der DB AG. Danach steigen die Preise für Einzelfahrten im C-Preissystem der DB um durchschnittlich 3,9 %. Dies entspricht im Entfernungsbereich von 0 bis 100 km einem Preisanstieg für die Einzelfahrt 2. Klasse von ca. 70 Cent. Die additiven Plus-Beträge, mit denen die Tarifierung von Haus zu Haus ermöglicht wird und mit denen gemeinsam das **RelationspreisTicket (RPT)** des NRW-Tarifes gebildet wird, erfahren eine Preisanhebung im gewichteten Mittel von 10 %. Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass eine Erhöhung der Plus-Beträge für EinzelTickets nur in 10-Cent-Schritten möglich ist. Die Monatstickets dagegen werden um 4,6 % angehoben und die Jahrestickets werden nach drei Jahren Preisstabilität erstmals um 4,8 % angehoben.

Für das bundesweit gültige SchöneWochenedTicket (SWT) erhöht sich nach Vorgaben der DB der Automatenpreis von 35€ um 2€ auf 37€. An dieser „Leitgröße“ orientiert sich die Preisfortschreibung bei den **PauschalpreisTickets (PPT)** des NRW-Tarifes. Aus der Empfehlung des LAK resultiert bei den PPT eine Preisanpassung zwischen 4,6 % und 6,4 %.

Im Namen und Auftrag der 9 Kooperationsräume in NRW sowie der DB Regio NRW GmbH (tarifverantwortliche Gruppen in NRW) wird die Genehmigung des NRW-Tarifes für PauschalpreisTickets, RelationspreisTickets auf der Grundlage des C-Preissystems der DB AG mit obligatorischem Aufpreis für den kommunalen Vor/Nachlauf im ÖPNV sowie für das Tarifangebot NRWplus nach § 39 PBefG/§ 12 Abs. 3 AEG in Verbindung mit § 30 Art. 11 ENeuOG mit Wirkung ab dem 01.01.2009 beantragt. Die Beantragung für die 9 nordrheinwestfälischen Kooperationsräume sowie der DB Regio NRW GmbH erfolgt nach der entsprechenden Beauftragung von den tarifverantwortlichen Gruppen in NRW durch das KCM mit einem zentralen Tarifantragsverfahren bei der Bezirksregierung Köln.