

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

5. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 19.03.2009
in Siegen-Geisweid

Öffentliche Sitzung

TOP: 2

Vorlage: 02/09

Überblick über die Tariflandschaft im NWL

Grundlagen:

Berichterstatter:

Herr Volmer

Begründung:

- siehe Fortsetzungsblätter –

Kosten:

keine


Beschlussfassung NWL:

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

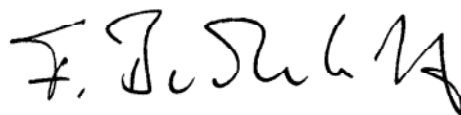
Einfache Mehrheit:	X	$\frac{2}{3}$ Mehrheit:		Einstimmig:	
--------------------	----------	-------------------------	--	-------------	--

Beschlussvorschlag:

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Überblick über die Tariflandschaft im Verbandsgebiet des NWL zur Kenntnis.
2. Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und Verkehrsgemeinschaften – ggf. mit gutachterlicher Hilfe – nach Verbesserungspotenzialen zu suchen und die Verbandsversammlung kontinuierlich zu informieren.



Winfried Stork
Verbandsvorsteher NWL



F. Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Überblick über die Tariflandschaft im NWL**Begründung:**

In der 4. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) am 17. Dezember 2008 in Paderborn wurde die Geschäftsführung beauftragt, einen Überblick über die Tariflandschaft im NWL und zu aktuellen Entwicklungen in der Tarifiediskussion auf Landesebene zu geben. Insbesondere sollte sich die Beantwortung mit folgenden Themen befassen:

- Wie stellt sich die allgemeine Tariflandschaft und –entwicklung im NWL dar?
- Wie gestalten sich die Übergänge zwischen den einzelnen Tarifgemeinschaften?
- Welche tariflichen Besonderheiten gibt es in den jeweiligen Tarifgemeinschaften?
- Wie arbeiten die Tarifausschüsse und wie setzen sich diese zusammen? Welchen Einfluss haben Aufgabenträger auf die Tarifgestaltung?
- Wie sieht die Entwicklung von Verbundtarifen NRW aus?

Die Anfragen sind durch den Umstand motiviert, dass in Westfalen – obwohl durch Einführung der Bus-Schiene-Gemeinschaftstarife im Jahre 2000 deutliche Verbesserungen eingetreten sind – noch eine teilträumliche Tariflandschaft existiert. Viele Fahrgäste, insbesondere diejenigen, die durch die Tarifgrenzen betroffen sind, wünschen sich weitere Verbesserungen. Daher ist es grundsätzlich notwendig, dass sich der NWL als bisher einzige kommunale und westfalenweit operierende Einrichtung des öffentlichen Verkehrs mit diesem Themenkomplex auseinandersetzt. Der vorliegende Überblick, der als Einstieg des NWL in die Problematik verstanden werden soll, möchte zunächst die vorhandenen Strukturen beschreiben und erste Optimierungs- und Kooperationsansätze aufzeigen.

Ergänzend zur Vorlage werden im Rahmen der Sitzung der Verbandsversammlung weitere Details der ersten Analyse der Tarifstrukturen in Westfalen-Lippe mündlich vorgetragen.

Überblick über die Tariflandschaft im NWL

1. Rechtliche Grundlage

Rechtliche Grundlagen für die Gestaltung des Tarifes findet man im PBefG und im ÖPNVG NRW. §39 PBefG ist die zentrale tarifrechtliche Vorschrift des Personenbeförderungsgesetzes. Im Sinne der EG-Verordnung 1191/69 ist der Grundgedanke verankert, dass niemand ohne Gegenleistung von einem Verkehrsunternehmen Verkehrsleistungen verlangen kann, welche das Unternehmen nicht oder nicht in gleichem Umfang und nicht unter gleichen Bedingungen übernehmen würde.

Das Tarifantragsrecht ist deshalb grundsätzlich bei den Verkehrsunternehmen angesiedelt. Die Umsetzung neuer Gemeinschaftstarife oder Änderungen der vorhandenen Tarife in Westfalen kann nur in enger Kooperation zwischen dem NWL als Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen erfolgen. Hierzu findet man im ÖPNVG NRW vom 19.06.2007 weitere detaillierte Bestimmungen.

Mit dem Regionalisierungsgesetz NRW aus dem Jahr 1995 als Vorläufer des ÖPNVG NRW wurden die Weichen für die Bildung von Gemeinschaftstarifen in den neun Kooperationsräumen des Landes gestellt. Auf der Basis mit dem heutigen ÖPNVG etwa gleichlautender gesetzlicher Regelungen wurde nach Gründung der Alt-Zweckverbände die heute bestehende Tariflandschaft entwickelt. In diesem Zusammenhang waren die Altzweckverbände bei den vorbereitenden Arbeiten zur Tarifgestaltung maßgeblich beteiligt. Die Einführung der jeweiligen Gemeinschaftstarife erfolgte etwa nach fünf Jahren in 2000. Erstmals konnten nun die Fahrgäste im Nahverkehr Busse und Bahnen innerhalb des jeweiligen Geltungsbereiches mit nur einer Fahrkarte nutzen. Insofern gelten diese Tarife bis heute als deutlicher Fortschritt auf dem Weg zu einem attraktiven Nahverkehrssystem. Es bestehen folglich innerhalb des NWL fünf Verbundtarife, die in vier Verbund-Geschäftsstellen verwaltet werden. Insgesamt sind 55 Bus- und Bahnunternehmen in den jeweiligen Tarifgemeinschaften organisiert. Im Folgenden werden die Verbundtarife des NWL, ihre Gemeinsamkeiten und Unterschiede vorgestellt.

2. Die Verbundtarife in Westfalen-Lippe

Der Ruhr-Lippe-Tarif: Der Ruhr-Lippe-Tarif gilt in den Kreisen Hochsauerlandkreis, Kreis Unna, Kreis Soest, Märkischer Kreis und in der kreisfreien Stadt Hamm (Ver-

Überblick über die Tariflandschaft im NWL

bandsgebiet des ZRL). Er ist ein Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn und gilt für alle ÖPNV-Unternehmen. Zu allen Nachbarräumen existieren entsprechende tarifliche Übergangsregelungen. Eine Besonderheit im Raum Ruhr-Lippe stellt die Tatsache dar, dass sämtliche Oberzentren (insbesondere Dortmund und Hagen), außerhalb des ZRL-Verbandsgebietes liegen. Dennoch werden diese Oberzentren im Rahmen einer umfassenden Übergangsregelung im Ruhr-Lippe-Tarif erreicht. Ausgangspunkt des Ruhr-Lippe-Tarifes war der Bustarif der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe (VRL). Dabei wurde die relativ starke Differenzierung des Bustarifes (bis zur Preisstufe 4) in den Gemeinschaftstarif übernommen, um Verwerfungen in der Erlössituation der kommunalen Verkehrsunternehmen zu vermeiden. Darauf aufbauend wurde dann im Rahmen der höheren Preisstufen 5 bis 9 – die Preisstufe 9 umfasst das Gesamtnetz Ruhr-Lippe – auf die Bedürfnisse des Schienenverkehrs abgestellt, da diese Preisstufen auf dem Bahntarif bis zu einer Entfernung von etwa 80 km fußen. Die Zuordnung der Preisstufe zu einer bestimmten Relation erfolgt derzeit – anders als in vielen anderen Verbundsystemen – nicht anhand einfacher Kriterien (z. B. der Anzahl durchfahrener Zonen), sondern leitet sich auf der Basis von Kilometerbandbreiten aus den Bus- beziehungsweise Schienenrelationen unter Berücksichtigung von Ergiebigkeitsaspekten ab. Insofern handelt es sich beim Ruhr-Lippe-Tarif um ein Relationspreissystem.

Der Münsterland-Tarif: Der Münsterland-Tarif gilt in den Kreisen Steinfurt, Borken, Coesfeld, Warendorf und in der kreisfreien Stadt Münster (Verbandsgebiet des ZVM). Er ist ein Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn gilt für alle ÖPNV-Unternehmen. Zu allen Nachbarräumen existieren entsprechende tarifliche Übergangsregelungen. Im Münsterland-Tarif gelten gleiche Konstruktionsmerkmale wie im Ruhr-Lippe-Tarif, so dass beide Tarifsysteme weitgehend preisgleich sind. Lediglich die höchste Preisstufe 9 kommt im Münsterland-Tarif nicht zur Anwendung. Die Preisstufe 8 gilt als Netzkarte für das gesamte Tarifgebiet. Zudem gilt der Tarif für zahlreiche Relationen in die Nachbarräume.

Der Sechser-Tarif: „Der Sechser“ gilt in den Kreisen Gütersloh, Herford, Minden-Lübbecke und Lippe sowie in der kreisfreien Stadt Bielefeld (Verbandsgebiet des VVOWL). Er ist ein Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn gilt für alle ÖPNV-Unternehmen. Zu allen Nachbarräumen existieren entsprechende tarifliche Übergangsregelungen. Insbesondere sorgen die Übergangsregelungen zu den benachbarten Räumen Münsterland, Ruhr-Lippe und Paderborn/Höxter sowie eingeschränkt nach Niedersachsen für eine tarifliche Verknüpfung mit den Nachbarräumen. Als Flächenzonentarif orientiert sich „Der Sechser“ an den Gemeindegrenzen, wobei sich der

Überblick über die Tariflandschaft im NWL

Fahrpreis i. d. R. aus der Zahl der durchfahrenen Tarifzonen ergibt. Die Vermarktung unter der Dachmarke „Der Sechser“ erfolgt überwiegend durch die Verkehrsunternehmen und wird durch die Aufgabenträger unterstützt. Ein Ticket des Sechсers gilt für die gesamte Fahrtstrecke im Gebiet des VVOWL; Umsteigevorgänge zwischen Bahn, Stadtbahn und Bus sind eingeschlossen. Sieben Preisstufen sowie ein Kurzstreckenticket bieten ein überschaubares Preissystem. Das Ticketsortiment ist abgestimmt auf Kundenansprüche, die vom Seltenfahrer bis zum Vielfahrer reichen.

Der Westfalen-Süd-Tarif: Der Westfalen-Süd-Tarif gilt in den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein (Verbandsgebiet des ZWS). Er ist ein Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn gilt für alle ÖPNV-Unternehmen. Zu allen Nachbarräumen für die Kreisgrenzen überfahrenden Verkehre existieren entsprechende tarifliche Übergangsregelungen. Die im ZWS tätigen Verkehrsunternehmen DB Regio NRW GmbH, Hellertalbahn GmbH, VWS GmbH und BRS GmbH sind Mitglieder in der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS) und wenden als solche den im Mai 2000 eingeführten VGWS-Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn an. Dieser Gemeinschaftstarif ist als Flächenzonentarif mit vorgelagerter Kurzstrecke aufgebaut und hat fünf Preisstufen.

Der Hochstift-Tarif: Der Hochstift-Tarif gilt in den Kreisen Paderborn und Höxter (Verbandsgebiet des nph). Er ist ein Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn gilt für alle ÖPNV-Unternehmen. Zu allen Nachbarräumen existieren entsprechende tarifliche Übergangsregelungen. Er ist ein kommunalisierter Flächenzonentarif mit 7 Preisstufen. Die Preiszonen dienen der Gliederung in Orts- und Nachbarortsverkehr (Preisstufe K 1, 2, 3) oder der Gliederung nach Städten und Gemeinden im Regionalverkehr (Preisstufe 4 - 7). Um auch auf den ländlichen Gemeinden einen "Kurzstreckentarif" zu ermöglichen, wurde die jeweilige Kommune tariflich weiter unterteilt nach Ortsteilen, die dann mit Preisstufe 1 den innerörtlichen Busverkehr als "feste Kurzstrecke" mit einem Vorzugspreis ermöglicht. Im Stadtverkehr Paderborn gibt es in Ergänzung dazu noch die „fließende Kurzstrecke“ als Preisstufe K für maximal fünf Haltestellen. Die jeweilige Tarifstufe für die Bus- oder Bahnfahrt wird gefunden nach der Anzahl der durchfahrenen Tarifgebiete. Ein Tarifgebiet ist hierbei regelmäßig eine Kommune.

NRW-Tarif: Der NRW-Tarif ist der Nahverkehrstarif für längere Strecken in Nordrhein-Westfalen. Er kombiniert die Bahnfahrt mit Bus, Stadt- und Straßenbahn und schafft für Strecken über die Grenzen der Verbünde/Verkehrsgemeinschaften hinweg ein Plus an Mobilität. Der NRW-Tarif ersetzt damit den ehemals eigenständigen

Überblick über die Tariflandschaft im NWL

Eisenbahn-Tarif für Nahverkehrszüge in NRW. Der NRW-Tarif gilt immer dann, wenn es sich um eine Nahverkehrsverbindung innerhalb von NRW (incl. Stadt Osnabrück) handelt, für die kein regionaler Verbundtarif gilt und kein Übergangstarif der Verkehrsverbünde im Nahbereich eingerichtet ist. Mit dem NRW-Tarif kann grundsätzlich von jeder Haltestelle zu jeder Haltestelle in NRW gefahren werden. Das gilt auch für Gemeinden, die keinen Bahnhof haben.

3. Die Entscheidungsgremien der Tarife in Westfalen

Tarifausschüsse Münsterland/Ruhr-Lippe: Die gemeinsame Geschäftsstelle der Tarifausschüsse Münsterland und Ruhr-Lippe in Münster hat die Aufgabe, die Entwicklung von Tarif und Vertrieb zu koordinieren, die Einnahmenaufteilung (EAV) durchzuführen und das Tarifmarketing zu organisieren. Mitglieder der Tarifausschüsse sind die einnahmenverantwortlichen Verkehrsunternehmen sowie die Zweckverbände ZVM und ZRL. Außerdem ist sie zuständig für die Interessenvertretung der Tarifausschüsse in den Landesgremien zum NRW-Tarif. Sie beschäftigt sechs Mitarbeiter. Die Entscheidungen zur Tariffortschreibung fallen in den Tarifausschüssen Münsterland und Ruhr-Lippe, die im Regelfall gemeinsam tagen und aus Entscheidungsträgern der Mitglieder bestehen. Die Zweckverbände ZVM und ZRL haben dort ein gleichrangiges Stimmrecht wie die Verkehrsunternehmen. Es besteht das Einstimmigkeitsprinzip. Daneben betreut die Geschäftsstelle die Unternehmensgemeinschaften VGM/VRL. In diesen haben sich insgesamt acht (VGM) bzw. zehn Verkehrsunternehmen (VRL) als Partner organisiert.

Die OWL Verkehr GmbH (OWLV): Die OWLV hat ihren Sitz in Bielefeld. Mit ca. 50 Mitarbeitern nimmt sie die folgenden Aufgaben wahr: Sie betreut ca. 120.000 "Sechser" Abo-Kunden im TicketCenter, inkl. der Schüler mit zusammen über 1,1 Mio. Tickets jährlich, führt die Einnahmenaufteilung für den regionalen Bereich durch, betreut die elektronische und die telefonische Fahrplanauskunft, nimmt die Mobilitätsberatung sowie die AST- und TaxiBus-Disposition in Detmold wahr, entwickelt Gemeinschaftstarif und Vertrieb weiter, vertritt die Interessen ihrer Region in verschiedenen Landesgremien und versteht sich als ein wichtiges Bindeglied zwischen den politischen Aufgabenträgern und den einzelnen Verkehrsunternehmen. In der OWL Verkehr GmbH sind alle 37 in der Region Ostwestfalen-Lippe tätigen Bus-, Stadtbahn- und Schienenverkehrsunternehmen zusammengeschlossen. In dieser Region kommen die beiden Gemeinschaftstarife für Bus & Bahn - der Sechser-Tarif und der Hochstift-Tarif - zur Anwendung. Die operativen Arbeiten zur Tariffortschreibung des

Überblick über die Tariflandschaft im NWL

Sechser-Tarifes werden im zentralen Arbeitskreis „Marketing Tarif Vertrieb“ (AK MTV) abgestimmt. Das Gremium kann Empfehlungen an den Aufsichtsrat geben, erforderlich ist eine 2/3-Mehrheit der stimmberechtigten Verkehrsunternehmen. Der Zweckverband VVOWL hat einen Sitz als beratendes Mitglied. Über die weisungsgebundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (NordWestBahn, Eurobahn, WestfalenBahn) hat der VVOWL weitere Einflussmöglichkeiten. Entscheidungsgremium ist der Aufsichtsrat der OWL V.

Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS): Die Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS) ist ein Zusammenschluss der am Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein beteiligten Verkehrsbetriebe. Die Geschäftsstelle in Siegen erfüllt ihre Aufgaben derzeit mit 1,5 Mitarbeitern. Die Mitglieder der VGWS sind zwei Busunternehmen und zwei Bahnunternehmen. Sie betreiben den Nahverkehr auf der Schiene und auf der Straße in Südwestfalen. Ziel der VGWS ist es, für einen einheitlichen Tarif und abgestimmte Fahrpläne in der Region zu sorgen. Die operativen Arbeiten zur Tariffortschreibung des VGWS-Tarifes werden im zentralen Arbeitskreis „Tarif“, in dem der ZWS Mitglied ist, vorbereitet. Das Gremium gibt Empfehlungen an den VGWS-Lenkungskreis, in dem der ZWS z. Z einen Gaststatus hat. Über die weisungsgebundene DreiländerBahn hat der ZWS in diesem Gremium weitergehende Rechte. Die VGWS unterliegt nach dem Gesellschaftsvertrag bei wesentlichen Entscheidungen dem Einstimmigkeitsprinzip. Darüber hinaus bedürfen alle Tarifmaßnahmen der Zustimmung der ZWS-Verbandsversammlung.

Verkehrs-Servicegesellschaft Paderborn/Höxter mbH (VPH): Die VPH ist die gemeinsame Service-Gesellschaft der Bus- und Schienenunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr in den Kreisen Höxter und Paderborn. Die Geschäftsstelle in Paderborn erfüllt ihre Aufgaben mit derzeit 4 Mitarbeitern. Bei der VPH kann man Monatsfahrkarten abonnieren und FUN-Jahreskarten bestellen. Außerdem verwaltet die VPH die Schülerfahrkarten und gibt diese an die Schulen aus. Sie führt die Einnahmenaufteilung durch und ist Servicestelle für Tarifmarketingmaßnahmen der Verkehrsunternehmen. Ihre Aufgaben nimmt sie für 12 in der Region tätige Partnerunternehmen wahr. Die Fortentwicklung des Gemeinschaftstarifes im Hochstift wird im zentralen Tarifausschuss beraten. Zweckverband nph und Verkehrsunternehmen haben gleiche Stimmenanteile (4/4). Es besteht das Einstimmigkeitsprinzip. Bei unterschiedlicher Auffassung kann der Aufgabenträger sich durchsetzen, wenn er das Einnahmenrisiko übernimmt, ansonsten ist der Vorschlag der Verkehrsunternehmen maßgeblich. Zur Vorbereitung von Tarifmaßnahmen besteht auf Seiten

Überblick über die Tariflandschaft im NWL

der Verkehrsunternehmen der Arbeitskreis „Tarif“, in dem alle Gesellschafter der VPH sowie die assoziierten Verkehrsunternehmen gleichberechtigt mitwirken. Das Gremium bedient den Tarifausschuss und gibt Empfehlungen an die Gesellschafterversammlung der VPH für den Tarifantrag.

KompetenzCenter Marketing NRW (KCM): Das KCM mit Sitz in Köln fungiert als neutrale Clearing- und Controllingstelle für den NRW-Tarif. Vom KCM wird der Landesarbeitskreis Nahverkehr NRW (LAK) vorbereitet und einberufen. Die Leitung des LAK wird vom Verkehrsministerium (MBV) wahrgenommen. Die personelle Besetzung des LAK setzt sich zusammen aus Vertretern der Verkehrsgemeinschaften, der Zweckverbände, der Bez. Reg. Köln, einzelner Verkehrsunternehmen des ÖSPNV sowie der DB und der NE-Bahnen. Die Fortentwicklung des NRW-Tarifes wird im LAK beraten und zur Beschlussfassung an die tarifverantwortlichen Gruppen in NRW (Verkehrsgemeinschaften/ Tarifausschüsse) weiter empfohlen. Mit dieser Empfehlung wird das Zustimmungsverfahren bei allen 9 Kooperationsräumen in NRW eingeleitet. Im Anschluss an dieses Zustimmungsverfahren wird dann im Namen und Auftrag der 9 Kooperationsräume in NRW sowie der DB Regio NRW GmbH die Genehmigung für die Fortschreibung des NRW-Tarifes vom KCM mit einem zentralen Tarifantragsverfahren bei der Bez. Reg. Köln beantragt.

4. Das Fahrausweissortiment

Allen Verbundtarifen im NWL ist gemein, dass die Verkehrsunternehmen ein einheitliches Kernsortiment von Ticketangeboten vorhalten, mit denen die verschiedenen Zielgruppen angesprochen und bedient werden können. Zu diesen Ticketfamilien zählen Angebote für Schüler, für Azubis, für Berufspendler oder Freizeit- und Gelegenheitsfahrer.

Im Bar-Tarif sind als Grundangebot die **Einzel- und Mehrfahrtenkarten (in der Regel 4er-Tickets)** zu nennen. Bei den Einzel- und Mehrfahrtenkarten wird unterschieden zwischen Erwachsenen und Kindern. Die Kinderfahrkarte (6 - 14 Jahre) ist meist um 40% rabattiert. Kinder unter 6 Jahren werden im ganzen Verbandsgebiet des NWL unentgeltlich befördert.

Weiterhin ist im Bar-Tarif vor allem die **9-Uhr-Tages-Karte** üblich. Das 9-Uhr-Tagesticket als eingeschränkte Zeitkarte wird außerhalb der Verkehrsspitze angeboten, um

Überblick über die Tariflandschaft im NWL

ein spezielles Angebot für die Kunden des Einzelhandels zu haben und um eventuellen Kapazitätsproblemen in der Verkehrsspitze vorzubeugen. Dieses 9-Uhr-Angebot richtet sich sowohl an Einzelfahrgäste als auch an Gruppen bis max. 5 Personen. Außerdem werden Gruppen-Tickets mit ganztägiger Gültigkeit angeboten, die in der Regel eine Gruppengröße ab 10 Personen erfordern (Ausnahme: VGM/VRL max. 5 Personen pro Ticket).

Im Zeitkartensegment werden die **Wochen- und Monatskarten** sowie die 9 Uhr-Monatskarte angeboten. Sie sind nur im Münsterland- und Ruhr-Lippe-Tarif übertragbar (nicht personengebunden). Sie sind jeweils für eine(n) Kalenderwoche/-monat im Geltungsbereich gültig. Monatskarte und 9 Uhr-Karte sind im Abonnement mit einem weiteren Preisvorteil gegenüber dem Einzelverkauf erhältlich. Die Abonnements haben in allen Räumen den Zusatznutzen der Übertragbarkeit. Abgerundet wird das Fahrkartensortiment im Zeitkartenbereich durch das Job-Ticket, das gegenüber der Monatskarte im Abonnement je nach Mitarbeiterbeteiligung nochmals rabattiert ist. Diese Zeitkarten werden im Großkundenabonnement an Firmen, Behörden, Körperschaften des öffentlichen Rechts etc. ausgegeben. Nur im Sechser-Tarif und im Münsterland- /Ruhr-Lippe-Tarif (zurzeit nur im Märkischen Kreis, ab dem 01. August 2009 flächendeckend) werden Abonnements für Senioren über 60 angeboten.

Für Schüler- und Auszubildende werden **Schülerfahrkarten** entsprechend dem allgemeinen Zeitkartensortiment im ermäßigten Sozialtarif (§45a PbefG) angeboten. Für eine Bestellung durch Schulwegkostenträger gibt es die Schulwegjahreskarte. Die „Fun-Karte“ stellt als Monatskarte ein Angebot für Freizeitfahrten von Personen bis einschließlich 20 Jahre dar. Mit diesem Ticket kann montags bis freitags ab 14 Uhr sowie an Ferientagen und am Wochenende ganztags der ÖPNV im entsprechenden Geltungsbereich genutzt werden. In Verbindung mit einer Schulwegjahreskarte wird die zeitliche Begrenzung aufgehoben. Im Bereich der VGWS existiert darüber hinaus ein Schülerticket im klassischen Sinn als Fakultativ- und Solidarmodell.

Als **tarifliche Besonderheit** gibt es im Ruhr-Lippe-Tarif das Sauerland-Urlauber-Ticket, im Bereich der VGWS das Gästeticket X und XL sowie im Sechser-Tarif für den Kreis Lippe ein Urlauberticket, allerdings zu unterschiedlichen Bedingungen. Der Nachtbus erfordert im Sechser-Tarif und im Märkischen Kreis ein spezielles Nacht-

Überblick über die Tariflandschaft im NWL

Bus-Ticket, wo hingegen in den anderen Räumen mit einem Nachtbus-Angebot eine Aufpreisregelung besteht. In allen Räumen bestehen Angebote für Studierende, sog. Semestertickets. Der räumliche Geltungsbereich der Semestertickets orientiert sich nicht an den Verbundgrenzen und ist individuell je Hochschulstandort nach den Mobilitätsbedürfnissen der Studierenden geregelt. Über den NRW-Tarif gibt es dazu ein Ergänzungsangebot, das die landesweite Fahrtberechtigung ermöglicht.

5. Preisbildung /Preisstufen

Die Preisbildung der verschiedenen Verbundtarife innerhalb des NWL ist sehr unterschiedlich. Hier zeigt sich die unterschiedliche Struktur der Teilräume: Unterschiedliche Bevölkerungsdichten, unterschiedliche Reiseweiten zwischen ländlichem Raum und Ballungsgebieten oder auch Unterschiede bei den Fahrgastgruppen (z. B. Verhältnis Schüler / Berufspendler). Der Tarif ist hier ein Steuerungsinstrument für die Bedienung des Nachfrageverhaltens.

Gleichwohl gibt es schon Gemeinsamkeiten bei der Preisgestaltung. Münsterland- und Ruhr-Lippe-Tarif sind fast vollständig harmonisiert. Hochstift-Tarif und Der Sechser sind bereits teilweise harmonisiert. In kleinen Schritten wird bereits seit mehreren Jahren eine Annäherung beider Tarife in OWL angestrebt. Demnach stimmt der Preis in 46 % der Angebote überein bzw. weicht nur um max. 3 % ab. In nur 20 % der Angebote besteht noch eine Abweichung, die größer als 10 % ist. Der Tarifkragen des Sechzers umfasst darüber hinaus nahezu die Hälfte des Tarifgebietes im Hochstift.

Um die Möglichkeiten einer vollständigen Harmonisierung bei der Preisbildung aller Verbundtarife innerhalb des NWL zu prüfen, ist eine mit den Verkehrsunternehmen und Verbänden zu erstellende tiefgreifende Analyse erforderlich, die u. a. Ergiebigkeit der einzelnen Tarifangebote, die Marktpotentiale und die Einnahmenaufteilung berücksichtigt. Da hier in die elementaren unternehmerischen Belange eingegriffen wird, ist die Bearbeitung durch einen neutralen externen Berater für die Akzeptanz der späteren Ergebnisse von entscheidender Bedeutung.

6. Tarifliche Übergangsregelungen

Die auf Basis des Regionalisierungsgesetzes NRW aus dem Jahr 1995 entstandene

Überblick über die Tariflandschaft im NWL

vielgestaltige und zum Teil kleinräumige Struktur der Verbundlandschaft und der Verbundtarife hat zu zahlreichen neuen Verbundgrenzen geführt, die in der Öffentlichkeit zunehmend als Problem wahrgenommen werden. Die Überwindung dieser Grenzen auf Basis der bestehenden Verbundtarife („Übergangsregelungen“) spiegelt die verkehrliche Verflechtung der 5 Verbundräume innerhalb des NWL und in die angrenzenden teils Ländergrenzen überschreitenden Nachbarräume wieder. Allerdings werden bei weitem nicht alle üblichen Verkehrsbeziehungen im Binnenverkehr innerhalb des NWL hiermit abwickelt. Das hat zur Folge, dass für einen Teil der übergreifenden Verkehrsbeziehungen ein sechster Tarif, der NRW-Tarif, zur Anwendung kommt. Daraus ergibt sich eine große tarifliche Vielfalt mit geringer Tariftransparenz, die zu Zugangshindernissen zum ÖPNV führen. Die wichtigsten Übergangsregelungen sind die folgenden:

Im Bereich des **Ruhr-Lippe-Tarifes** existieren zu allen Nachbarräumen tarifliche Übergangsregelungen. Eine besondere Bedeutung hat die Gültigkeit des Ruhr-Lippe-Tarifes in das östliche Ruhrgebiet hinein, da auf diese Weise die Oberzentren Dortmund und Hagen (sowie die Städte Witten, Schwelm, Gevelsberg, Ennepetal, Breckerfeld, Wetter, Herdecke und Waltrop) mit wesentlichen Nachfrageströmen eingebunden werden. Im Gegenzug sind große Teile des Kreises Unna (Städte/Gemeinden Lünen, Bergkamen, Kamen, Unna, Holzwickede und Schwerte) in den VRR-Tarif einbezogen.

Aufgrund der gleichartigen Struktur des Münsterland-Tarifes kann dorthin ein Übergangstarif angeboten werden, der nach den gleichen Kriterien arbeitet wie der Ruhr-Lippe-Tarif selbst. Dem Netz „Münsterland/Ruhr-Lippe“ gehören dabei auf Seiten des Münsterlandes die Kreise Coesfeld und Warendorf sowie die Stadt Münster; auf Seiten des Tarifraumes Ruhr-Lippe die Kreise Soest und Unna sowie die Stadt Hamm an. Hamm ist darüber hinaus aus dem gesamten Münsterland im Rahmen des Münsterland-Tarifes erreichbar.

Vom Märkischen Kreis und dem Hochsauerlandkreis sowie für Zwecke des Transitverkehrs zwischen dem Märkischen Kreis (z. B. Werdohl) und dem Hochsauerlandkreis (z. B. Schmallenberg) sind die Gemeinden Finnentrop und Lennestadt – eingeschränkt auch die Gemeinden Bad Berleburg, Bad Laasphe und Erndtebrück – im Tarifraum Westfalen-Süd (VGWS) in eine entsprechende Übergangsregelung einbe-

Überblick über die Tariflandschaft im NWL

zogen.

Der Ruhr-Lippe-Tarif wird auch für Fahrten zwischen dem Westteil des Hochstiftes (Städte und Gemeinden Paderborn, Büren, Delbrück und Salzkotten) und dem Kreis Soest angewandt. Im Gegenzug gilt für Fahrten zwischen dem Hochstift und den Städten und Gemeinden Brilon, Geseke und Marsberg der Hochstift-Tarif. Zur Tarifvereinfachung werden zudem einzelne Buslinien mit meist touristischer Bedeutung zwischen dem Hochsauerlandkreis und dem Tarifraum des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) eindeutig jeweils einem der beiden Tarifsysteme zugeordnet. Somit kommt der Ruhr-Lippe-Tarif teilweise auch im Übergangsverkehr zum NVV (Teile des Kreises Korbach-Frankenberg) zur Anwendung.

Der **Münsterland-Tarif** gilt für Fahrten in den Raum Ruhr-Lippe s. o. nach Haltern, Enschede, Osnabrück und in Teile des Raumes Ostwestfalen-Lippe. Umgekehrt ermöglicht der VRR-Tarif Fahrten in den Südkreis Borken. Mit dem Stadtgebiet Essen kann hiermit ein für den südlichen Kreis Borken wichtiges Zielgebiet erreicht werden.

Eine weitere Übergangsregelung wurde mit der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) für das Gebiet Bocholt/Isselburg vereinbart. Dort ermöglicht der VGN-Tarif Fahrten aus Bocholt/Isselburg in den gesamten angrenzenden Kooperationsraum Niederrhein.

Im **Sechser-Tarif** sorgen Übergangsregelungen zu den benachbarten Räumen Münsterland, Ruhr-Lippe und Paderborn/Höxter sowie eingeschränkt nach Niedersachsen für eine tarifliche Verknüpfung mit den Nachbarräumen. Der Sechser-Tarif ist hierbei sehr expansiv angelegt, das heißt er gilt in der Regel in den Nachbarräumen ohne umgekehrt die Nachbartarife in den eigenen Tarifgebieten zuzulassen. Insbesondere umfasst der Tarifkragen des Sechsters nahezu die Hälfte des Hochstift-Tarif-Raumes (10 Kommunen).

Im **Westfalen-Süd-Tarif** bestehen zum VRS-Tarif Übergangsregelungen. Weiterhin bestehen Übergangsregelungen zwischen dem VGWS- und dem VRL-Tarif auf den Linien der BRS, die den ZWS mit dem Hochsauerlandkreis verbinden sowie in die Kreise Altenkirchen, Lahn-Dill und Marburg-Biedenkopf.

Überblick über die Tariflandschaft im NWL

Auch der **Hochstift-Tarif** geht über den Verbundraum hinaus in die Nachbargemeinden, zu denen eine starke Verkehrsbeziehung besteht. (z. B. Geseke VRL-Tarif, Schlangen Sechser-Tarif, Holzminden Niedersachsen, Bad Karlshafen Hessen).

7. Einnahmenaufteilung

Die Frage der Einnahmenaufteilung stellt sich bei jedem Tarifsystem, welches mindestens zwei Verkehrsunternehmen anwenden. Für die Wirtschaftlichkeit und die Auskömmlichkeit der einzelnen Verkehrsunternehmen ist dieses Thema von fundamentaler Bedeutung, was allerdings in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen wird, da dieser Aspekt hinter den Kulissen abläuft. Schon eine kleine Änderung in der entsprechenden Richtlinie kann erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen haben.

Insofern muss bei jeder tariflichen Maßnahme auch das Thema der Einnahmenaufteilung erörtert und einer konsensfähigen Lösung zugeführt werden. Schwierigkeiten sind grundsätzlich dann zu erwarten, wenn eines oder gar mehrere Unternehmen eine schlechtere Position befürchten müssen. Insofern muss bei jeder tariflichen Maßnahme auch gefragt werden, wie das Problem der Einnahmenaufteilung konsensfähig und leistungsgerecht gelöst wird.

8. Folgerungen

Das Tarifsystem eines Verkehrsraumes spielt eine Schlüsselrolle bei der Akzeptanz und dem Zufriedenheitsgrad des ÖPNV. Transparente Tarifangebote und kundenfreundliche Bezugsquellen dienen dazu, Zugangshemmnisse abzubauen und neue Kunden zu gewinnen. Der Tarif ist darüber hinaus ein Instrument, um die Nachfrage zu steuern.

Die Verbundtarife enden an den Verbundraumgrenzen, d. h. sie funktionierten nur für den Binnenraum und die definierten Übergangsbereiche. Die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung über die Tarifkragen in die Nachbarräume sind weitgehend erschöpft und führen für die Kunden zu tendenziell schwindender Transparenz.

Für Kooperationsraum überschreitende Fahrten, die nach den Prognosen des Lan-

Überblick über die Tariflandschaft im NWL

des in den nächsten Jahren erheblichen Zuwachs haben, benötigen die Fahrgäste ein weiteres Tarifsysteem, nämlich den NRW-Tarif, so dass im Binnenverkehr des NWL-Verbandsgebietes 6 Tarifsysteme zur Anwendung kommen. Diese Tarifvielfalt und die komplizierten Übergangstarife in die Nachbarräume haben gewisse Zugangshürden aufgebaut.

Auf Initiative des NWL wurde bereits mit Einbeziehung der Geschäftsstellen der Tarifausschüsse und Servicegesellschaften sowie der überregional tätigen Unternehmen der Arbeitskreis „Tarife in Westfalen“ gegründet. Hier soll nun die Weiterentwicklung der Tarife in Westfalen regelmäßig auf der Tagesordnung stehen. Die Kooperation der Akteure im Tarif untereinander wurde damit unter Federführung des NWL bereits wesentlich verstärkt und institutionalisiert. Dabei wird eine gemeinsame Position zu landesweiten Tarifthemen erarbeitet, wie z. B. die Beratung von Vorschlägen zur Vereinheitlichung der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen. Ebenso steht die mittel- bis langfristige Einführung neuer elektronischer Fahrgeldmanagementsysteme für die grenzüberschreitende Nutzung des ÖPNV auf der Tagesordnung.

Derzeit steht ein einheitlicher „Westfalentarif“ noch nicht auf der Tagesordnung. Dennoch kann der Arbeitskreis „Tarife in Westfalen“ durchaus als Forum angesehen werden, wo solche Fragestellungen erörtert werden könnten. Eine Zusammenführung der westfälischen Gemeinschaftstarife hin zu einem westfalenweiten Tarifsysteem – möglicherweise versehen mit regionalen Freiräumen – könnte durchaus zu einer größeren Transparenz sowie Verständlichkeit und damit zu einer besseren Kundenorientierung führen. Dabei sind die tatsächlichen Verkehrsströme der fünf Teilräume, insbesondere auch im Schülerverkehr, zu berücksichtigen.

Eine Zusammenführung der westfälischen Gemeinschaftstarife wird sich aber nicht von heute auf morgen realisieren lassen. Dazu sind zunächst umfangreiche Vorarbeiten erforderlich (z. B. Untersuchung von Mengengerüsten, Entwicklung eines entsprechenden Tarifsystems und Ermittlung seiner finanziellen Auswirkungen einschließlich der Effekte in der Einnahmenaufteilung sowie verbunden mit der Schaffung von effizienten und konsensfähigen Verwaltungsstrukturen), für welche eine neutrale gutachterliche Begleitung erforderlich ist. Bereits die Gestaltung der heutigen Strukturen war ein Prozess von mehreren Jahren, der ohne eine neutrale und

Überblick über die Tariflandschaft im NWL

externe Hilfe nicht möglich gewesen wäre.

Für eine Zusammenführung der westfälischen Tarife wären in einem ersten Schritt das Fahrgastmengengerüst zu untersuchen sowie das Potential für mögliche finanzielle Auswirkungen (Mindererlöse) einer zunächst verbundübergreifenden Anerkennung der jeweiligen Fahrausweise als erste Stufe eines Gemeinschaftstarifes. Wesentliche Entscheidungsaspekte sind dabei die Höhe der Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen im SPNV und ÖPNV sowie die Anzahl der jeweils betroffenen Fahrgäste. Bei den zu erwartenden verbundbedingten Mindereinnahmen muss ggf. mit Ausgleichsansprüchen der betroffenen Unternehmen gerechnet werden.