

## **Niederschrift**

**der 5. Verbandsversammlung des Zweckverbandes  
Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)  
am 19. März 2009 in Siegen-Geisweid**

---

**Teilnehmer:** siehe Teilnehmerlisten (**Anlage 1**)

**Tagesordnung:** siehe Tagesordnung (**Anlage 2**)

Herr Beckehoff eröffnet die Versammlung, begrüßt die Anwesenden und stellt die ordnungsgemäße Einladung fest. Anschließend begrüßt Herr Landrat Breuer die Anwesenden im Namen des Kreises Siegen-Wittgenstein und wünscht der Versammlung einen guten Verlauf.

Herr Beckehoff bedankt sich bei Herrn Breuer.

Zur vorliegenden Tagesordnung gebe es den Antrag, den nicht-öffentlichen Teil zu ergänzen um den Punkt „Entsendung in die Mitgliederversammlung der Bundesarbeitsgemeinschaft der SPNV-Aufgabenträger“.

Herr Vorländer beantragt, den TOP 11 im öffentlichen Teil der Versammlung zu behandeln.

Herr Beckehoff schlägt vor, diesen TOP sowohl im öffentlichen wie auch im nicht-öffentlichen Teil zu behandeln.

Die Verbandsversammlung stimmt sowohl den vorgeschlagenen Änderungen als auch der Tagesordnung insgesamt einstimmig zu.

## **TOP 1: Jahresabschluss Haushaltsjahr 2008**

### **Beschluss:**

1. Die Verbandsversammlung nimmt den vorliegenden Entwurf des Jahresabschlusses 2008 zur Kenntnis; der Entwurf wird festgestellt.
2. Das Rechnungsprüfungsamt der Stadt Bielefeld wird beauftragt, den vorliegenden Jahresabschluss des NWL zu prüfen.
3. Die Verbandsversammlung beschließt, des Jahresüberschuss 2008 in Höhe von 191.623 € der Rücklage zuzuführen.

### **Abstimmungsergebnis:**

Einstimmig beschlossen.

## **TOP 2: Überblick über die Tariflandschaft im NWL**

Herr Stork erklärt, dass zunächst eine Analyse der tariflichen Situation im westfälischen Raum vorgestellt werden soll, da die Thematik insgesamt sehr komplex sei. In der vielfältigen westfälischen Landschaft der Nahverkehrstarife, in der allein 55 Verkehrsunternehmen in fünf Verkehrsgemeinschaften unterwegs sind, gebe es viele Detailfragen aufzuarbeiten. In einem weiteren Schritt müsse dann über die Ziele einer tariflichen Weiterentwicklung und dessen Umsetzungen beraten werden. Ziel müsse es sein, die Tarife unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnissen der Fahrgäste zu entwickeln.

Herr Volmer vermittelt einen Überblick über die Tariflandschaft im NWL mittels eines Folienvortrages, der dieser Niederschrift beiliegt (**Anlage 3**).

Herr Dr. Bentler dankt für die Vorbereitungen zu diesem TOP. Die in Ziffer 2. des Beschlussvorschlages enthaltene Vorgehensweise sei der richtige nächste Schritt bei diesem Thema. Die Diskussionen im politischen Raum haben gezeigt, dass nicht nur die reine Kostenfrage, sondern auch eine

kundenfreundliche Harmonisierung der Tarife im Mittelpunkt steht. Deshalb schlägt er vor, den Beschlussvorschlag diesem TOP zu ergänzen um die Einrichtung einer politischen Arbeitsgruppe aus der Verbandsversammlung, die diesen Prozess begleiten soll.

Herr Vorländer unterstützt die Forderung nach gutachterlicher Unterstützung für dieses Thema, meint aber, dass eine Arbeitsgruppe nicht die optimale Form der politischen Begleitung sei. Wichtig sein in diesem Zusammenhang auch die Definition eines Zeithorizontes, der auch Rahmenbedingungen wie Kommunalwahlen berücksichtigt.

Herr Stork erklärt, dass eine Begleitung dieses Themas durch die Politik zwingend erforderlich sei. Der Ältestenrat des NWL werde für die nächste Verbandsversammlung einen entsprechenden Vorschlag unterbreiten.

#### **Beschluss:**

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 Verbesserungspotentialen zu suchen und die Verbandsversammlung kontinuierlich zu informieren.
3. Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, für die nächste Verbandsversammlung einen Vorschlag für die politische Begleitung des Themas vorzulegen.

#### **Abstimmungsergebnis:**

Einstimmig beschlossen.

#### **TOP 3:      Mobilitätsgarantie NRW**

Herr Stork erläutert, dass die Regionen innerhalb des NWL die Vorteile und Risiken einer derartigen landesweiten Mobilitätsgarantie sehr unter-

schiedlich beurteilen. Da die finanzielle Verantwortung bei den NWL-Mitgliedern liege, sollte der Beschlussvorschlag zu diesem TOP vorsichtiger formuliert werden. Ziffer 2 des Beschlussvorschlages sollte zum Ausdruck bringen, dass drei Teilräume des NWL bereits der landesweiten Lösung zugestimmt haben und der NWL es begrüßen würde, wenn auch der nph und der ZVM diesen Weg mitgehen würden. Ziffer 3 des Beschlussvorschlages könne entfallen.

Herr Vorländer verweist darauf, für die Fahrgäste eine derartige Lösung erhebliche Vorteile bei größeren Störungen bringt.

Herr Sittler ergänzt, dass ein Ausscheren aus der landesweiten Initiative kein gutes Signal des NWL sei. Eine NRW-weite Einführung der Mobilitätsgarantie sei von erheblicher Bedeutung.

**Beschluss:**

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstandsbericht zur NRW-Mobilitätsgarantie zur Kenntnis.
2. Da 3 Mitglieder des NWL bereits positive Beschlüsse zur NRW-Mobilitätsgarantie gefasst haben, würde die Verbandsversammlung es begrüßen, wenn auch der nph und der ZVM diesem landesweiten Projekt zustimmen.

**Abstimmungsergebnis:**

Beschlossen bei 2 Enthaltungen.

**TOP 4: Kommunikationskonzept NWL**

Herr Bastisch schlägt vor, auf einen Vortrag seitens des Gutachters zu diesem Thema zu verzichten.

Herr Dr. Bentler erklärt, dass die Beschreibung der Zielgruppen der NWL-Kommunikation auf Seite 3 des Kommunikationskonzeptes die Zuständig-

keiten der regionalen Zweckverbände berücksichtigt, demnach sei die direkte Ansprache der Fahrgäste Aufgabe der Mitgliedsverbände.

Herr Stork bestätigt, dass im Rahmen des dezentralen Organisationsmodells die direkte Kommunikation Richtung Öffentlichkeit und Fahrgäste Aufgabe der regionalen Zweckverbände sei, dies werde auch im Konzept deutlich. Allerdings sei es denkbar, dass der NWL in bestimmten Fällen auch gegenüber den Fahrgästen auftreten könne, während ansonsten der Fokus der NWL-Kommunikation auf der Ebene der politischen Entscheider liege.

**Beschluss:**

Die Verbandsversammlung beschließt das vorgelegte Konzept für die Kommunikation des NWL.

**Abstimmungsergebnis:**

Einstimmig beschlossen.

**TOP 5: Probleme im Bereich „Fahrgastinformation im NWL“**

**Beschluss:**

1. Der bisher auf Soll-Daten basierende landesweite ÖV-Datenverbund soll gemeinsam mit NVR und VRR in Hinblick auf eine Integration von Ist-Daten im SPNV und ÖPNV erweitert werden. Gemeinsam mit dem NVR und VRR soll dazu ein landesweites Konzept für den Betrieb einer eigenen Datendrehscheibe (IDS-Server) entwickelt werden.
2. Zur Verbesserung der Online-Information an Bahnstationen soll ergänzend dazu eine Kooperation mit DB Station & Service (S&S) angestrebt werden. Bei einer eventuellen Datenüberlassung von Echtzeit-Daten der NE-Bahnen sind Nutzungsvereinbarungen abzuschließen, die einen Missbrauch der NE-Daten ausschließen und

eine nicht kommerzielle Verwendung im Sinne der SPNV-Aufgabenträger sicherstellen.

**Ergebnis:**

Einstimmig beschlossen.

**TOP 6: Sachstand Investitionsförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW**

Herr Geuckler erläutert den Sachstand Investitionsförderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW mittels eines Folienvortrages, der dieser Niederschrift beiliegt (**Anlage 4**).

Herr Dr. Schiebold fragt nach der Gewichtung für die regionale Verteilung dieser Fördermittel, da hierbei Transparenz von großer Bedeutung sei.

Herr Geuckler erwidert, dass die regionalen Unterschiede bei den Fördermaßnahmen im unterschiedlichen Bearbeitungssystem der früher zuständigen Bezirksregierungen begründet seien. Die Maßnahmen für den Raum Ruhr-Lippe seien dabei stärker abgearbeitet als andere Räume.

**Beschluss:**

1. Die Verbandsversammlung nimmt den Sachstand zur Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG zur Kenntnis.
2. Die Verbandsversammlung beschließt den Maßnahmenkatalog nach § 12 ÖPNVG für 2009.

**Abstimmungsergebnis:**

Einstimmig beschlossen.

**TOP 7: Sachstand Rechtsstreit VRR – DB Regio**

Herr Stork erläutert, dass die Gründe für diesen Rechtsstreit im Kern auf den Verkehrsvertrag für den S-Bahnbereich des VRR mit der DB Regio zurückzuführen seien. Juristische Fragen müssten geprüft werden und

seien über entsprechende Presseberichte und der schriftlichen Information der Verbandsmitglieder hinreichend bekannt. So sei z. B. eine Vertragslaufzeit mit der DB für die S-Bahnen bis zum Jahre 2023 vorgesehen, diese werde mittlerweile von Verbänden wie „Mofair“ juristisch angegriffen. Der NWL sei dabei durch die S 4 aber auch durch das RE-Konzept betroffen. Aber auch finanzielle Auswirkungen aufgrund der ggf. erforderlichen Leistungsausweitungen im RE-Bereich auf den NWL in Form von 4 - 8 Mio. € Mehrkosten seien zu erwarten. Hier müsse eine Finanzierung sichergestellt werden.

Herr Vorländer fragt, ob es durch das RE-Konzept zu einer grundlegenden Neuordnung des SPNV-Verkehrs in NRW kommen werde. Das Land habe über das ÖPNVG drei Verkehrsräume installiert, diese müssten bei derartigen Prozessen auch vernünftig einbezogen werden. Die Vertragslaufzeit bis 2023 sehe er als großes Problem. Insgesamt sei man mit der Vorgehensweise und der erst sehr späten Beteiligung des NWL sehr unzufrieden.

Herr Stork antwortet, dass das Eckpunktepapier zum Rechtsstreit bislang nur in den Grundzügen vorliegen würde. Alle weiteren Schritte werden auf Landesebene jetzt gemeinsam mit allen Beteiligten vorgenommen. Viele Punkte seien bislang noch offen. Die Verträge würden allerdings nicht vom Land, sondern von den Zweckverbänden abgeschlossen, die Unterschrift sei vom Verbandsvorsteher zu leisten, daher sei eine vorherige Beschlussfassung in der Verbandsversammlung erforderlich.

Herr Nolte fragt, in welchem Zusammenhang dieses RE-Konzept zum Thema RRR stehe.

Herr Stork erklärt, dass eine Trennung dieser Themen nicht machbar sei, auch wenn dies zum Teil anders gesehen werde. Die Notwendigkeit des RRR werde dabei allgemein anerkannt.

Herr Sittler fragt, welche Chancen der NWL noch habe, sich zu wehren, wenn der VRR als Hauptbetroffener einer Lösung zustimmen würde.

Herr Stork erklärt, dass der Druck auch auf den NWL größer werden wird. Unterschriften zur Anpassung von Verkehrsverträgen würde jedoch nicht vor der Prüfung der beschriebenen Probleme und Beschlussfassung im NWL geleistet. Dies werde auch vom NVR so gesehen. Finanzielle Abenteuer werde man nicht eingehen, in den letzten 14 Jahren sei man mit dieser Haltung sehr gut gefahren.

## **TOP 8        Mitteilungen und Anfragen**

Herr Bastisch verweist zum Bericht über die Startphase der eurobahn im Hellwegnetz auf ein vom ZRL koordiniertes Schreiben der Mitgliedsverbände an ihre jeweiligen Verbandsmitglieder. Einige der darin aufgeführten Punkte seien inzwischen erledigt, andere, wie z. B. die Inbetriebnahme der Waschanlage in der Werkstatt der eurobahn in Hamm, sind noch immer offen.

Nach dem Unfall zweier eurobahn Fahrzeuge im Bahnhof Bielefeld bestehe die Fahrzeug-Reserve im Hellwegnetz nur noch aus einem Fahrzeug. Hiervon ist die Verbindung Dortmund-Münster betroffen, da dort überwiegend teilweise in Einfachtraktion gefahren werde. Auswirkungen gebe es auch beim Schülerverkehr zwischen Hamm und Münster.

In der Verbandsversammlung des ZRL haben die Vertreter der eurobahn angekündigt, dass nach Ostern im Hellwegnetz auch Fahrzeuge eingesetzt werden können, die für das Maas-Rhein-Lippe-Netz vorgesehen sind.

Hinsichtlich der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der eurobahn habe es z. T. unzutreffende Presseberichte gegeben. Nach Auswertung der ersten Lieferrachweise fahre die Eurobahn deutlich stabiler als früher die DB.



Herr Bastisch verweist auf die Tischvorlage zum Thema „Kunden-freundliche Halteposition der Züge am Bahnsteig“. Die Probleme an den dort aufgelisteten Bahnhöfen mit der Halteposition der Züge soll mit DB Netz mit dem Ziel der Verlegung der Haltetafeln beseitigt werden. DB Netz wird bezüglich der Prüfung angeschrieben.

Herr Nolte fragt, warum diese Probleme nicht schon im DB-Betrieb aufgetreten seien.

Herr Bastisch erwidert, dass seitens der DB z. T. durch individuelle Entscheidungen der Fahrzeugführer dieses Problem vermieden worden sei. Die Eurobahn habe diese Möglichkeit jedoch nicht, da bei Nichtbeachtung der Haltetafeln Strafgehalte drohen.

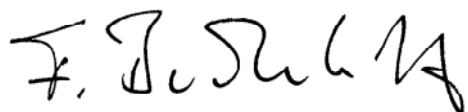
Herr Dr. Schiebold bittet auch den Haltepunkt Signal-Iduna Park in die Liste der Tischvorlage aufzunehmen, obwohl dieser im VRR-Raum liegt.

Weitere Mitteilungen oder Anfragen liegen nicht vor.

Herr Beckehoff schließt den öffentlichen Teil der Versammlung.

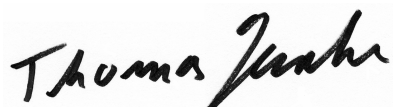
Weitere Mitteilungen oder Anfragen liegen nicht vor.

Herr Beckehoff schließt die Versammlung.



---

F. Beckehoff, Vorsitzender der Versammlung



---

Thomas Gemke, Stv. des Vorsitzenden der Versammlung