

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

13. Sitzung der Verbandsversammlung des NWL am 28.09.2010 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 4

Vorlage: 71/10

Neue Strategien im NRW-Tarif 2011

Grundlagen:

ÖPNV-Gesetz NRW

Berichterstatter:

Herr Bastisch / 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 Bericht über die Strategieklausur im NRW-Tarif zur Kenntnis.
2. Die Verbandsversammlung beauftragt den Lenkungskreis Tarif-Gutachten, die Ergebnisse der Strategieklausur zu erörtern und Vorschläge für eine NWL-Tarifstrategie zu erarbeiten.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Winfried Stork', written in a cursive style.

Winfried Stork
Verbandsvorsteher NWL

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Paul Breuer', written in a cursive style.

Paul Breuer
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Neue Strategien im NRW-Tarif 2011**Öffentlicher Teil****Begründung**

Vom 21. bis 22.06.2010 fand eine „Strategieklausur“ zum NRW-Tarif in Wuppertal statt. Dazu hatte das KompetenzCenter Marketing NRW (KCM) im Auftrag des Ministeriums für Bauen und Verkehr (MBV) Fachleute aus Verkehrsverbünden und -gemeinschaften, Verkehrsunternehmen und den Zweckverbänden des SPNV – mithin keine politischen Vertreter – eingeladen. Ziel der Tagung war die Entwicklung von Optionen zur Weiterentwicklung der Tariflandschaft in NRW. Die Ergebnisse dieser Tagung sollen nach Auffassung des Ministeriums für die nächsten 2-3 Jahre als eine Art Leitfaden zur Fortentwicklung der Tariflandschaft in NRW dienen.

Schon in der Vergangenheit haben solche „Strategieklausuren“ mit vergleichbaren Zielsetzungen stattgefunden. So wurde nach der letzten Strategieklausur in 2008 die Gremienarbeit zum NRW-Tarif neu strukturiert. Hinsichtlich der konkreten Ziele wurde u. a. die Mobilitätsgarantie NRW vereinbart und umgesetzt und es kam zu einer landesweiten Harmonisierung der Beförderungsbestimmungen. Demgegenüber blieben andere Ergebnisse, wie z. B. die Überprüfung der Tarifierung auf Basis des Nahverkehrstarifes der DB AG bis heute unerledigt.

Obwohl zum Zeitpunkt der Strategieklausur 2010 die Koalitionsvereinbarung von SPD und Bündnis 90/Grüne zur Bildung der neuen Landesregierung noch nicht vorlag, war doch erkennbar, dass das MBV Strategien verfolgt, die auch in die Koalitionsvereinbarung Eingang gefunden haben:

„Es sollen auch Vorschläge zur Beseitigung der unübersichtlichen Tarifvielfalt im ÖPNV und für die Weiterentwicklung zu einem echten, landesweiten Verbundtarif sowie zur Verbesserung der Fahrgastrechte entwickelt werden.“ (Vergl. Koalitionsvertrag Ziffer 2658 und 2659, Seite 52).

2. Ergebnisse der Strategieklausur 2010

Im Rahmen der Strategieklausur wurden unter Steuerung durch das MBV (jetzt: Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr (MWEBWV)) und das KCM grundsätzlich drei Zukunftsstrategien erarbeitet:

I. NRW-Tarifgebäude

Das NRW-Tarifgebäude sieht im Kern die Ablösung aller neun Verbundtarife durch einen universellen NRW-Tarif – der allerdings gegenüber heute weiterentwickelt werden müsste – vor. Im Rahmen dieses Modells sollen den Regionen Freiräume bei der Ausgestaltung der Fahrpreise im Nahbereich (sog. „lokale Preisstufengassen“, deren Abgrenzung noch genauer zu definieren wäre) geboten werden.

II. Konsequente Verschmelzung zu drei Tarifräumen

Neue Strategien im NRW-Tarif 2011**Öffentlicher Teil**

Die heute neun Tarifräume verschmelzen zu drei Tarifräumen auf Basis der heutigen SPNV-Aufgabenträgergebiete. Der NRW-Tarif bleibt für überregionale Verbindungen über die Grenzen der drei Tarifräume erhalten. Dies würde für Westfalen bedeuten, dass die heute fünf Regionaltarife zu einem westfalenweiten Tarifsysteem verschmelzen. „Lokale Preisstufengassen“ wären auch in diesem Modell vorstellbar.

III. Gestufte Ergänzung der Verbundtarife

Aus Sicht des Aachener Verkehrsverbundes (AVV), der bis zu Entfernungen von etwa 50 km wirkt, wurde ein Modell eingebracht, welches in erster Linie die Fortentwicklung des bestehenden NRW-Tarifes im Sinne eines integrierten Verbundtarifes (z.B. auf Basis kommunaler Flächenzonen) vorsieht. Der regionale Verbundtarif bleibt dabei in seiner Struktur erhalten und steht gegenüber dem Fahrgast im Vordergrund. Die Preisstufen des NRW-Tarifes werden als Bestandteil des regionalen Verbundtarifes kommuniziert. Inwiefern dieses Modell in Westfalen adaptiert werden könnte, ist noch zu klären.

Erkennbar ist, dass KCM, MBV und DB Regio NRW das NRW-Tarifgebäude (Modell I.) präferieren, während die bestehenden Regionaltarife als überholt angesehen werden. Hierbei würden die Verbundtarife jeweils ihren netzweiten Geltungsbereich verlieren.

Aktuell hat es noch keine politische Befassung mit den Zielen und Ergebnissen der Strategieklausur gegeben. Es zeichnet sich aber ab, dass insbesondere die Großverbünde Rhein-Ruhr (VRR) und Rhein-Sieg (VRS) Schwierigkeiten haben werden, ihre gut eingeführten und allgemein bekannten Tarifstrukturen zu Gunsten eines NRW-Tarifgebäudes – wie auch immer konstruiert – aufzugeben. Allerdings wird es im VRR in Kürze ein einheitliches Tarifsysteem mit dem Niederrhein geben, so dass Modell II. dort schon bald realisiert wäre. Insofern kann man davon ausgehen, dass die Altverbünde VRR und VRS Modell I. auf keinen Fall verfolgen werden. Beim VRR kommt hinzu, dass im derzeitigen Vertrag mit der DB AG Regelungen geschaffen worden sind, den Defiziten aus dem VRR-Tarif entgegenzuwirken.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Strategieklausur 2010 soll schon sehr bald eine Landesarbeitsgruppe „NRW-Tariflandschaft“ ebenfalls aus den Reihen der Tariffachleute diese Überlegungen konkretisieren. Bereits im Frühjahr 2011 sollen erste Ergebnisse vorliegen, auf deren Basis das Ministerium eine Richtungsentscheidung anstrebt.

Neue Strategien im NRW-Tarif 2011**Öffentlicher Teil****3. Die Situation der Tariflandschaft im NWL**

Der NWL-Raum hat bedingt durch seine eigene Tariflandschaft ein sehr komplexes Gebilde von fünf Tarifräumen, die seit 10 Jahren existieren. Viele der aufgeworfenen Fragen zur Verbesserung der Tariflandschaft in NRW haben auch bereits zu Diskussionen innerhalb des NWL geführt. Der Lenkungskreis Tarif-Gutachten des NWL aus Mitgliedern der Verbandsversammlung sowie der Arbeitskreis Tarife in Westfalen aus Mitgliedszweckverbänden, Verkehrsgemeinschaften und Verkehrsunternehmen, der durch den NWL moderiert wird, sind bereits tätig und wären in der Lage, Zielvorgaben für die künftige Tariflandschaft im NWL zu entwickeln.

Neben einer Erstanalyse seitens des NWL in Bezug auf die fünf Tarifräume, die in der Verbandsversammlung am 19.03.2009 präsentiert wurde, ist inzwischen ein Gutachten zur detaillierten Tarifanalyse der Ist-Situation an den Gutachter PTV aus Karlsruhe vergeben worden, welches durch den Lenkungskreis Tarif-Gutachten gesteuert wird. Die ersten Zwischenergebnisse werden im Lenkungskreis Tarif-Gutachten im Anschluss an diese Verbandsversammlung vorgestellt. Ziel ist es, nach Vorliegen der endgültigen Analyse möglichst schon im Dezember 2010 den nächsten Schritt vorzubereiten. Dabei sollen Verbesserungsmöglichkeiten zur Vereinfachung der Tariflandschaft im NWL mit seinen tariflichen Übergängen zu den Nachbarräumen im Rahmen eines weiteren Gutachtens ausgearbeitet werden.

Vor dem Hintergrund der landesweiten Zielvorstellungen ist der NWL gefordert, alsbald eigene Zielvorstellungen zu entwickeln. Auch die beiden anderen Zweckverbände NVR und VRR haben gegenüber dem NWL signalisiert, dass sie dieses Thema aktiv und gemeinsam steuern wollen.

Dabei ist bereits heute erkennbar, dass kleinere Einzellösungen in der bestehenden Tarifstruktur innerhalb des NWL nicht zielführend sein werden. Insofern stellt sich im NWL auch die Grundsatzfrage, ob seine derzeitigen Binnentarifgrenzen mit zahlreichen unterschiedlichen Übergangsregelungen zur Diskussion gestellt werden sollten, damit diese Grenzen seitens der Fahrgäste mit ihren umfassenden Mobilitätsbedürfnissen nicht mehr als Barriere empfunden werden. Auch die Verkehrsunternehmen signalisieren eine grundsätzliche Bereitschaft, an solchen Lösungen mitzuwirken und mitzugestalten, so dass durchaus Entwicklungsperspektiven für eine Verbesserung der Tariflandschaft im NWL gegeben sind. Diese würden sich dann auch in die landesweiten Zielvorstellungen einpassen lassen. Wichtig ist, dass die Zweckverbände in NRW einen konstruktiven und aktiven Part übernehmen, um nicht von Entwicklungen auf Landesebene überrollt zu werden.