

**Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)**

---

**Entwurf (Stand 22.09.2011)**

# **Projektantrag zur Tarifharmonisierung und Tarifentwicklung in Westfalen-Lippe**

an das

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und  
Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

**Antragsteller:**

**Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)**

im Namen der Projektpartner in  
Westfalen-Lippe

# **1. Ausgangslage**

## **1. 1. Zielvorstellungen**

In NRW wurden im Mai 2000 flächendeckend Bus-Schiene-Gemeinschaftstarife eingeführt. Diese Tarife wurden in Westfalen-Lippe so kalkuliert, dass auf Dauer kein zusätzlicher Finanzbedarf notwendig war. Sie weisen heute landesweit die höchste Tarifiergiebigkeit auf. Vor diesem Hintergrund liegt es in Westfalen-Lippe nahe, die Zielsetzungen des neuen ÖPNVG NRW dadurch zu erfüllen, dass eine westfälische Tariffortentwicklung auf diesen Tarifen aufgebaut wird. Um hierfür eine Grundlage zu schaffen, wurde durch den NWL bereits in 2009 eine tiefgehende Bestandsanalyse der westfälischen Tarifstrukturen bei einem Fachgutachter beauftragt. Auf dieser Basis wurden erste Handlungsempfehlungen erarbeitet, wie die westfälische Tariflandschaft harmonisiert und vereinfacht werden könnte.

Dieser Prozess wurde durch einen neugeschaffenen Arbeitskreis Tarife in Westfalen begleitet, in welchem der NWL und seine regionalen Mitglieder, die regionalen Tariforganisationen sowie bedeutende Verkehrsunternehmen vertreten sind. Darüber hinaus wurde das Gutachten durch einen politischen Lenkungskreis aus der NWL-Verbandsversammlung inhaltlich betreut. Im Arbeitskreis Tarife in Westfalen-Lippe sind inzwischen weitergehende Vorstellungen entwickelt worden, wie ein Projekt zu einer westfälischen Tarifharmonisierung und -entwicklung ausgestaltet werden könnte.

In der Strategieklausur NRW am 16. Mai 2011 haben sich die Vertreter der westfälischen Tarifgemeinschaften und des NWL dahingehend konkretisiert, dass die Tariflandschaft im Raum Westfalen-Lippe harmonisiert und durchlässig gestaltet werden soll. Dabei sollen regionale tarifliche Belange auf der Entscheidungsebene der heutigen Tariforganisationen belassen werden, während für die längeren Reiseweiten angestrebt ist, sie in einer einheitlichen Preissystematik westfalenweit abzubilden.

Diese Zielsetzungen entsprechen den Zielvorstellungen des Landes zur Vereinfachung der Tarifsysteme hin zu landesweit drei Verbundräumen und der Harmonisierung langer Reiseweiten sowohl in preislicher als auch struktureller Hinsicht unter Berücksichtigung der derzeitigen Einnahmensituation.

## **1.2 Strukturelle Ausgangslage**

Derzeit existieren in Westfalen-Lippe fünf Tarifsysteme entsprechend den ehemaligen Kooperationsräumen des Landes:

- |                    |   |
|--------------------|---|
| Ruhr-Lippe-Tarif:  | im Hochsauerlandkreis, im Märkischen Kreis, in den Kreisen Soest, Unna und in der Stadt Hamm (Tarifausschuss Ruhr-Lippe, ehemals Kooperationsraum 4), |
| Münsterland-Tarif: | in den Kreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt, Warendorf und in der Stadt Münster (Tarifausschuss Münsterland, ehemals Kooperationsraum 5),              |

„Der Sechser“:	in den Kreisen Gütersloh, Herford, Minden-Lübbecke, Lippe und der Stadt Bielefeld (OWL Verkehr GmbH (OWL V, ehemals Kooperationsraum 6),
Hochstift-Tarif:	in den Kreisen Paderborn und Höxter (Verkehrs-Servicegesellschaft Paderborn/Höxter mbH (vph), ehemals Kooperationsraum 7) sowie
VGWS-Tarif:	in den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein (Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS), ehemals Kooperationsraum 8).

Diese Tarifsysteme sind voll integrierte Tarifsysteme für Bus und Bahn und wurden auf den in den Regionen schon zuvor vorhandenen Bus-Gemeinschaftstarifen sowie – für längere Entfernungen – auf dem Tarifsystem der Deutschen Bahn AG aufgebaut. Im Binnenverkehr dieser fünf Räume ist es seitdem möglich, alle Fahrtrelationen mit einem einzigen Fahrausweis zurückzulegen, vollkommen unabhängig davon, ob eines oder mehrere Verkehrsunternehmen benutzt werden.

Eine Reihe von Fahrtbeziehungen über die Grenzen dieser fünf Räume hinaus werden ebenfalls in einem dieser Verbundtarife abgedeckt: Solche Übergangsregelungen sollen den betroffenen Kunden die Vorteile eines Verbundtarifes auch dann eröffnen, wenn eine Tarifraumgrenze überquert wird. Allerdings sind diese Übergangsregelungen nicht in allen Fällen systematisch entwickelt worden und schreiben teilweise Zustände fort, die bereits vor Einführung der Bus-Schiene-Gemeinschaftstarife Bestand hatten. Dies hat zur Folge, dass diese Übergangsregelungen wenig übersichtlich erscheinen und manchmal nur auf Teilräume oder gar einzelne Linien bzw. Verkehrsmittel beschränkt sind.

Die darüber hinaus gehenden Relationen, die weder in einen Gemeinschafts- noch einen Übergangstarif einbezogen sind, werden im NRW-Tarif erfasst. Dieser basiert auf den Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG (BB DB) erhöht um einen solidarisch erhobenen Aufpreis, der die Nutzung der lokalen Verkehrsmittel im Vor- und Nachlauf ermöglicht. Zudem werden sog. „Pauschalpreistickets“ angeboten, die für Einzelpersonen oder Kleingruppen die Nutzung sämtlicher Nahverkehrsmittel in NRW für eine bestimmte Zeit (z.B. einen Tag) ermöglichen.

Allerdings gibt es auch in Westfalen-Lippe eine beschränkte Anzahl von Relationen, die nicht im NRW-Tarif abgebildet werden, da dieser für den Hauptlauf die Nutzung des SPNV voraussetzt. So ist es z.B. derzeit nicht möglich, von Siegen nach Meschede einen durchgehenden Fahrausweis zu erhalten, wenn ein großer Teil der Strecke per Bus (z.B. ab Lennestadt über Schmallenberg nach Meschede) zurückgelegt wird.

## 2. Zielsetzung des westfälischen Tarifprojektes

Im Rahmen der Bestandsanalyse des NWL wurde festgestellt, dass die westfälischen Verbundtarife einen guten Marktanteil erreichen. Trotz einer vergleichsweise hohen Preisdifferenzierung (bis hin zu neun Preisstufen im Ruhr-Lippe-Tarif) wird auch in Westfalen der Landesdurchschnitt des Modal-Split in Höhe von 12 % erreicht. Daraus ergibt sich, dass auch zukünftig auf diesen Verbundtarifen aufgesetzt werden sollte. Es soll auf dieser Basis ein „Tarifsystem aus einem Guss“ entstehen, welches an die regionalen Bedürfnisse angepasste Preisfindungsregeln behält.

Dies entspricht dem Bestreben der Verkehrsunternehmen und des NWL, eine weitere Integrations- und Modernisierungsstufe im westfälischen ÖPNV zu erreichen. Damit wird dann auch der Tatsache besser entsprochen, dass die Mobilität innerhalb von Westfalen-Lippe mittlerweile weniger streng an den Grenzen der bisherigen Tarifräume halt macht.

Zu diesem Zweck möchten die westfälischen Tarifakteure – repräsentiert durch den Arbeitskreis Tarife in Westfalen (Verkehrsunternehmen, Tariforganisationen und SPNV-Zweckverbände unter Moderation des NWL), der für dieses Projekt als Lenkungskreis aufgestellt werden soll – die westfälische Tariflandschaft fortentwickeln. Dabei wird für die Zukunft ein einheitlicher Außenauftritt angestrebt.

Derzeit sind weder die regionalen Geschäftsstellen der Tarifräume, noch der NWL personell und finanziell in der Lage, dieses Projekt in diesem relativ kurzen Zeitraum in die Tat umzusetzen. Daher wird hierfür eine Projektförderung seitens des Landes beantragt.

## 3. Projektorganisation

Für das westfälische Tarifprojekt wird eine entsprechende Projektorganisation entwickelt. Die Kooperations- und Koordinierungsgremien für die übergeordneten Verkehrsbeziehungen sollen

- der Lenkungskreis Tarife in Westfalen (heute AK Tarife in Westfalen),
- die Entscheidungsgremien der regionalen Gemeinschaftstarife und
- die NWL-Verbandsversammlung

sein. Die Projektleitung und -steuerung wird gemeinsam durch den NWL und die OWL Verkehr GmbH, Bielefeld, erfolgen. Abstimmungen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen erfolgen gemeinsam.

Der **Lenkungskreis Tarife in Westfalen** setzt sich aus Vertretern der Verwaltung des NWL und der Tariforganisationen sowie einzelnen großen Verkehrsunternehmen zusammen. Er wird durch den NWL moderiert und koordiniert. Er hat folgende Aufgaben:

- Erstellung eines Zeitplanes für das westfälische Tarifprojekt,

- Überwachung der zeitlichen Vorgaben,
- Entwicklung und Implementierung von einheitlichen und transparenten Tariflösungen für die überregionalen Verkehrsbeziehungen,
- Entwicklung von Empfehlungen an die regionalen Tariforganisationen zur Harmonisierung der Tarife und zur Gestaltung der tariflichen Übergangslösungen innerhalb von Westfalen-Lippe und zu den Nachbarräumen,
- Erörterung und Abstimmung von Tarifmaßnahmen linearer und struktureller Art in den Teilräumen,
- Steuerung von Arbeitskreisen, die sich mit der westfälischen Tarifharmonisierung befassen (z.B. zu den Themen Tarif, Marketing, Vertrieb und Einnahmenaufteilung) und
- Abstimmung einer westfälischen Position in den landesweiten Gremien (LAK Nahverkehr NRW und den zugeordneten Arbeitskreisen und -gruppen).

Die Entscheidung über die Tarife verbleibt bei den regionalen Tariforganisationen.

Die Form der Einbindung der lokalen Aufgabenträger wird im Rahmen des Projektes sichergestellt.

Wesentliche Zwischenergebnisse werden mit dem Kompetenzzentrum Marketing rückgekoppelt.

In diesem Projekt wird die **OWL Verkehr GmbH** eine Sprecherfunktion für die Tarifgemeinschaften und die Verkehrsunternehmen übernehmen. Dabei übernimmt die OWL Verkehr GmbH u. a. die folgenden Aufgaben:

- Koordination der Interessen der Tariforganisationen,
- Abstimmung der Geschäftsstellen der Tarifräume und Verkehrsunternehmen zur Vorbereitung der Lenkungskreissitzungen,
- Unterstützung der Arbeit des Lenkungskreises Tarife in Westfalen.

Bei der OWL Verkehr GmbH wird auch das Projektbüro eingerichtet.

## **4. Arbeitspakete**

Das Projekt untergliedert sich in fünf Arbeitsfelder. Diese sollen zeitgleich und parallel abgearbeitet werden:

### **AP 1 Tarifharmonisierung**

### **AP 2 Tarifentwicklung/Einnahmenaufteilung**

### **AP 3 Vertrieb und Auskunftssysteme**

### **AP 4 Tarifkommunikation**

### **AP 5 Tariforganisation**

## **AP 1 Tarifharmonisierung: Ticketangebote und –bezeichnungen**

Im Rahmen dieses AP werden die Ticketangebote und die Tarifbestimmungen untersucht. Dabei wird der Fokus auf die Angebote für Jedermann gelegt, um einen Wiedererkennungseffekt an verschiedenen Punkten in den westfälischen Teilräumen zu erzielen. Das Ziel ist eine weitgehend harmonische Ticketpalette (Ticketbezeichnungen) und dazu gehörige einheitliche, verständliche und kundenorientierte Tarifbestimmungen.

Die Angebote für den Ausbildungsverkehr sollen zu einem späteren Zeitpunkt betrachtet werden, da zunächst die Erlangung der Rechtssicherheit im Bereich der Zuwendungen nach § 11 a ÖPNVG NRW sowohl für die ÖPNV-Aufgabenträger als auch die Verkehrsunternehmen Vorrang hat. Hier ist eine Harmonisierung nicht vordringlich, da es sich beim Ausbildungsverkehr zwar regelmäßig um häufig fahrende Fahrgäste handelt, die aber nur in den regionalen Teilmärkten mit verhältnismäßig kurzen Reiseweiten unterwegs sind.

### **AP 1.1      Synopse der Ticketangebote und –bezeichnungen (ohne Tickets im Ausbildungsverkehr):**

Grundlage für Maßnahmen der Tarifharmonisierung ist die Erstellung einer Synopse aller Angebote in den Teilraumtarifen für den Jedermann-Verkehr. Diese werden vergleichend einander gegenübergestellt. Auf dieser Basis sollen die Harmonisierungspotenziale herausgearbeitet werden.

### **AP 1.2      Vergleich der Tarifbestimmungen:**

Auf Basis der Synopse aus AP 1.1 werden auch die Tarifbestimmungen der einzelnen Tarifangebote in den Teilraumtarifen verglichen. Auf Basis dieses Vergleiches sollen die Unterschiede und Gemeinsamkeiten (z.B. bezüglich der tariflichen Attribute wie Mitnahmeregelungen und Zeitgrenzen) bei vergleichbaren Tarifangeboten herausgearbeitet werden. Diese Analyse zeigt auf, wie groß die Harmonisierungspotenziale zwischen den westfälischen Tarifsystemen und -angeboten sind.

### **AP 1.3      Ansätze zur Tarifharmonisierung:**

Auf Basis der AP 1.1 und 1.2 werden Vorschläge erarbeitet, wie die Ticketbezeichnungen und Tarifbestimmungen bei gleichen bzw. vergleichbaren Tarifangeboten harmonisiert werden können. Allerdings kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass eine Harmonisierung von Tarifbestimmungen wirtschaftliche Folgewirkungen nach sich zieht. Demnach wird im Rahmen dieses AP erörtert, ob mit einer solchen Harmonisierung wirtschaftliche Risiken verbunden sind.

### **AP 1.4      Entwicklung harmonisierter Tarifbestimmungen**

Auf Basis der Vorarbeiten aus AP 1.3 werden die Arbeits- und Entscheidungsgremien der Geschäftsstellen der Tarifräume in den Entwicklungsprozess einbezogen, um

mögliche Bedenken und Verbesserungsvorschläge der jeweiligen Partner einzufangen. Dieser Prozess soll letztendlich in harmonisierte Tarifbestimmungen sowie einheitliche Ticketbezeichnungen für die tariflichen Standardangebote des Jedermann-Bereiches münden. Abschließend werden westfalenweite Tarifbestimmungen formuliert. Freiräume sollen weiterhin für regionale Tarifangebote (z.B. Touristenkarten) erhalten werden.

### **AP 1.5      Prüfung von westfalenweiten Ticketangeboten**

Die westfälische Tarifkooperation bietet die Chance, über die regionalen Tariffenster hinaus westfalenweit gültige Tarifangebote einzuführen. Dies können sowohl Angebote im Bartarif als auch im Bereich der Zeitkarten sein. Hierfür werden im Rahmen dieses AP Vorschläge erarbeitet und mit den Tarifakteuren abgestimmt. Hier besteht auch eine Schnittstelle zum AP 2 (Tarifentwicklung), in dessen Rahmen entsprechende Preisstufen entwickelt werden. Ergänzend werden Vorschläge für die Einnahmenaufteilung erarbeitet.

## **AP 2 Tarifentwicklung**

AP 2 soll sich mit den grenzüberschreitenden Fahrtbeziehungen zwischen den westfälischen Tarifräumen befassen. Es ist beabsichtigt, die aktuell sehr vielfältige Landschaft der Übergangsregelungen in wenige, großzügige und einfach verständliche Regelungen zu überführen. Zudem ist beabsichtigt, auch die längeren Reiseweiten in das westfälische Verbundsystem zu übernehmen. Basis hierfür könnte ein einheitliches Baukastensystem für Preisstufen längerer Reiseweiten sein, welches bei Bedarf auf die Teilraumtarife aufgesetzt wird. Bei Bedarf werden auch die Regelungen zu den Nachbarräumen (Niedersachsen, VRR, NVR, NVV und RMV) in die Untersuchung einbezogen.

### **AP 2.1      Analyse der grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen**

Die westfälischen Akteure beabsichtigen, die internen Tarifgrenzen aus Sicht des Kunden aufzuheben. Daher ist zu analysieren, wie die grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen heute tariflich behandelt werden. Auf dieser Basis sollen Tariflösungen erarbeitet werden, die dazu führen, dass der Kunde das westfälische Tarifgebäude nur noch als einen einheitlichen Tarifraum wahrnimmt, welcher die grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen zu gleichen bzw. ähnlichen Konditionen behandelt wie die heutigen Gemeinschaftstarife. Die westfälische Tariflandschaft strebt an, gemeinsam mit den Nachbarräumen innerhalb und außerhalb von NRW die bestehenden Übergangsregelungen kundenorientiert auf den Prüfstand zu stellen.

### **AP 2.2      Entwicklung von einheitlichen Kriterien für die grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen**

Im Rahmen dieses AP werden westfalenweit einheitliche und transparente Kriterien zur Ausgestaltung der Tariflösungen für die grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen entwickelt. Dabei werden Erkenntnisse und Vereinbarungen, die sich aus den entspre-

chenden Arbeits- und Entscheidungsgremien auf Landesebene ergeben, berücksichtigt.

### **AP 2.3 Anpassungsbedarfe in den Verbundtarifen**

Sobald entsprechende Kriterien erarbeitet wurden, ist zu untersuchen, inwieweit die bestehenden Tarifstrukturen geeignet sind, für die Übergangslösungen leistungsgerechte Fahrpreise bzw. Preisstufen zu bieten. Sofern sich ein Ergänzungsbedarf ergibt, sollen diese Ergänzungen nach Möglichkeit nicht individuell, sondern nach westfalenweit einheitlichen Kriterien (harmonisierte Preisstufen für die langen Reiseweiten) festgelegt werden.

Hierzu wird ein entsprechendes Baukastensystem entworfen, welches z.B. auf den hohen Preisstufen des Münsterland- und Ruhr-Lippe-Tarif fußen könnte. Die höchste Preisstufe soll dann netzweit in ganz Westfalen (einschließlich aller Übergangsräume) Gültigkeit erhalten, so dass im Binnenverkehr von Westfalen-Lippe der NRW-Tarif abgelöst wird.

### **AP 2.4 Ermittlung der wirtschaftlichen Effekte**

Nach Festlegung der Tarifierstellung ist zu prüfen, ob mit nennenswerten wirtschaftlichen Effekten zu rechnen ist. Hierzu kann unter Umständen auch ein externer Gutachter herangezogen werden, der dann entsprechend gesteuert wird. Grundsätzlich wird aber bereits bei der Tarifierstellung darauf geachtet, negative wirtschaftliche Effekte zu vermeiden.

### **AP 2.5 Auswirkungen auf die Einnahmenaufteilung**

Neben der Tarifierstellung hat auch die Einnahmenaufteilung wirtschaftliche Auswirkungen auf die beteiligten Verkehrsunternehmen bzw. die erlösverantwortlichen Aufgabenträger. Derzeit gibt es Unterschiede in der Einnahmenaufteilung zwischen dem NRW-Tarif und den regionalen Verbundtarifen.

Sofern die Verbundtarife ergänzt werden, sollen sich in den ergänzten Preisstufen bzw. Tarifattributen keine wirtschaftlichen Nachteile für einzelne Akteure aufgrund der Einnahmenaufteilung ergeben.

### **AP 2.6 Entwicklung der vertraglichen Grundlagen**

Neben den technischen Aspekten sind auch juristische Aspekte zu berücksichtigen. Daher wird es erforderlich sein, dass entsprechende Vertragswerke entwickelt bzw. bestehende Vertragswerke angepasst werden. Dabei ist zu prüfen bzw. zu erörtern, in welchem Maße bestehende Vertragswerke betroffen sind.



## **AP 3      Vertrieb und Auskunftssysteme**

Sobald erste Ansätze zur Harmonisierung der Ticketbezeichnungen und Tarifregelungen erkennbar sind, ist es vorgesehen, die Arbeiten für den Vertrieb und die Auskunftssysteme aufzunehmen. Vorgeschlagene Tariflösungen werden permanent und begleitend auf ihre vertriebliche Umsetzbarkeit hin abgeprüft. Dabei ist eine sukzessive Umsetzung in den Vertriebs- und Auskunftssystemen vorgesehen.

So wird untersucht, inwieweit eine westfalenweite Tarifdatenbank entstehen kann, welche insbesondere denjenigen Unternehmen helfen würde, die in mehreren Teilräumen tätig sind. Der vertriebliche Prozess der Einführung des elektronischen Ticketing (E-Ticket Deutschland auf Basis der VDV-Kernapplikation) in den einzelnen Räumen wird in diesem AP berücksichtigt.

## **AP 4 Tarifmarketing**

Im Rahmen des AP 3 (Tarifmarketing) sollen die Ergebnisse der vorgenannten AP gegenüber der Öffentlichkeit und den Mitarbeiter/innen kommuniziert werden. Dazu sollen einfach verständliche Medien entwickelt werden und sämtliche geeigneten Kommunikationswege genutzt werden. Das Tarifmarketing hat begleitenden Charakter und dient dazu, die tariflichen Möglichkeiten aufzuzeigen und möglichst nachhaltig zu vermitteln. Dazu sollen die Marktbedürfnisse ermittelt und eine entsprechende Zielgruppenanalyse ständig und begleitend durchgeführt werden.

### **AP 4.1      Entwicklung einer Wort-Bild-Marke**

Um die westfälischen Tarifaktivitäten einer breiten Öffentlichkeit näher bringen zu können, soll eine entsprechende Dachmarke (Wort-Bild-Marke) entwickelt werden. Diese Dachmarke muss geeignet sein, die westfälische Tariflandschaft in ihrer Gesamtheit zu repräsentieren.

### **AP 4.2      Kommunikation der westfälischen Tarifregelungen**

Sobald erste gesicherte Ergebnisse aus Tarifharmonisierung und Tarifentwicklung vorliegen, sollte zeitnah mit der Kommunikation dieser Maßnahmen begonnen werden. Dazu werden entsprechende Medien entwickelt, es ist Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Ziel ist die Darstellung der Tarifkonstruktion als Projekt aus einem Guss. Es wird angestrebt, das Marketingbudget aus Landesmitteln und Mitteln des NWL aufzustocken.

## **AP 5      Tariforganisation**

Die Zielstellung des Projektes ist es, die Anforderungen, die sich aus regionalen tariflichen Strukturen ergeben, in organisatorische Strukturen einzubinden. Es ist Aufgabe des Projektes, Konzepte für zukünftige organisatorische Strukturen aufzuzeigen, Dies beinhaltet einerseits den Abstimmungs- und Entscheidungsprozess

während der Projektlaufzeit; andererseits sollen organisatorische Konzepte, die über die Projektlaufzeit hinaus zukunftsfähig sind, erarbeitet werden.

## **5. Projektbüro**

Zur Vor- und Nachbereitung der mit dem Tarifprojekt befassten Gremien sowie zur inhaltlichen Koordination, Begleitung und Ausarbeitung des westfälischen Tarifprojektes wird ein Projektbüro bei der OWL V in Bielefeld eingerichtet. Das Projektbüro unterstützt den Lenkungskreis Tarife in Westfalen, die Geschäftsstellen der Tarifräume sowie den NWL, sofern dort Aufgabenstellungen bearbeitet werden, die mit dem westfälischen Tarifprojekt im Zusammenhang stehen. Das Projektbüro wird für die Projektlaufzeit aus drei Mitarbeitern gebildet. Diese Personalstellen werden neu eingerichtet und sind Bestandteil des Förderantrages, wobei sie auf die Projektlaufzeit befristet werden (bis zum Jahresende 2014). Das Personal wird entweder vom NWL eingestellt und/oder wird es von den beteiligten Partnern oder deren Verkehrsunternehmen gestellt werden. Die Personalkosten sind daher eigene Personalkosten und/oder externe Personalkosten.

Es werden die folgenden Stellen eingerichtet:

### **1. Projektmitarbeiter/in Gremienbetreuung/Koordination/Marketing**

Diese Position wird sich mit den organisatorischen Fragestellungen des Tarifprojektes beschäftigt. Schwerpunkt wird die Betreuung der eingerichteten Gremien sowie deren Vor- und Nachbereitung sein. Die Personalstelle hat für die Abstimmung zwischen den Projektpartnern zu sorgen und die Projektarbeit zeitlich zu koordinieren und zu steuern. Weiterhin werden die Abstimmungen zum KCM und andere übergeordnete Tätigkeiten, wie Abstimmung zu anderen Tarifräumen und Interessenspartnern geführt. Zudem wird hier das Marketing betreut.

### **2. Projektmitarbeiter/in Tarif/Einnahmenaufteilung/Vertrieb**

Diese Stelle wird das Tarifprojekt konzeptionell bearbeiten. Dabei sind die tariflichen Aspekte einschließlich der Einnahmenaufteilung und des Vertriebs zu entwickeln und bezüglich ihrer wirtschaftlichen Auswirkungen abzu prüfen. Dabei werden Vorgaben, die auf Landesebene abgestimmt werden, berücksichtigt. Auch die konzeptionelle Führung von im Rahmen des Projektes eingerichteten Arbeitskreisen, die sich mit Tarif, Einnahmenaufteilung, Vertrieb und elektronischem Ticketing befassen, fällt in dieses Arbeitsfeld. Die Konzepte und Umsetzungen sind mit den Arbeitskreisen zu erarbeiten und im AK Tarife in Westfalen-Lippe oder anderen Gremien vorzustellen.

### 3. Projektmitarbeiter/in Tarif/Einnahmenaufteilung/Vertrieb

Die Aufgaben ist es, Tarifanalysen zur Entwicklung von Strategien zur Harmonisierung der Tarife zu stellen. Die Umsetzungsarbeiten für die vertrieblichen Themen sind durchzuführen. Weiterhin sind unterstützende Aufgaben für die Einnahmenaufteilung vorzunehmen. Der Teamleiter wird durch den Projektassistenten/-in wesentlich unterstützt.

Im Rahmen der Projektorganisation und des Ablaufs sind Verschiebungen von Aufgabentätigkeiten für die Aufgabenpakete 1-5 für die einzelnen Projektmitarbeiter/innen möglich.

Für die Leitung des Projektbüros werden je 0,2 P für die Projektleitung für den NWL und die OWL Verkehr gerechnet.

### 4. Externe, gutachterliche Leistungen.

Das Projekt steht vor neuen Fragestellungen, die in einem sehr kurzem Zeitraum zu lösen sind. Es werden daher ggf. Unterstützungen zu tariflichen, vertrieblichen oder einnahmenaufteilungstechnischen Fragestellungen benötigt. Weiterhin soll das Projekt durch organisatorische und juristische Beratung begleitet werden können.

### 6. Kosten- und Finanzierungsplan

Kosten in €	2012	2013	2014
Personalkosten	232.500	239.475	246.659
Sachkosten	21.000	21.630	22.279
Investitionen (Möbel,,,) )	17.000	0	0
Summe Personal	270.500	261.105	268.938
Beantragte Förderung (80%)	216.400	208.884	215.150
Eigenanteil NWL (20 %)	54.100	52.221	53.788
Gutachterlicher Kosten (Förderung 100 %)	60.000	80.000	80.000
Beantragte Förderung NWL	276.400	288.884	295.150