

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

29. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 02.07.2014 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 5

Vorlage: 233/14

Sachstand Entscheidungs- und Organisationsstrukturen Westfalentarif

Grundlagen:
ÖPNVG NRW

Berichterstatter:
Herr Bastisch

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. Der Sachstand zu den Entscheidungs- und Organisationsstrukturen zum Westfalentarif wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, auf der Grundlage des Begründungstextes die weiteren Abstimmungen vorzunehmen.



Christian Manz
Verbandsvorsteher NWL



Paul Breuer
Vorsitzender der Verbandsversammlung

Sachstand Entscheidungs- und Organisationsstrukturen Westfalentarif**Öffentliche Sitzung****Begründung:****1. Einführung**

Gemäß § 5 (3) ÖPNVG NRW hat der NWL auf eine integrierte Verkehrsgestaltung hinzuwirken, insbesondere auf die Bildung eines einheitlichen Tarifes. Zum Aufbau einer Projektstruktur haben der NWL sowie die Tarifräume OWL Verkehr, die Tarifausschüsse Münsterland und Ruhr Lippe, die Verkehrs-Servicegesellschaft Paderborn/Höxter und die VGWS Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd 2011 eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen. Dabei sollen auch Organisationsstrukturen für eine zukünftige Zusammenarbeit geprüft werden. Ziel ist die Erarbeitung einer Konzeption (Organisationsform, Aufgabenfelder, Rechte und Pflichten der Beteiligten) für eine zukünftige Struktur der Zusammenarbeit innerhalb von Westfalen-Lippe.

In der Verbandsversammlung am 09.04.14 wurde unter Top 1 (Vorlage 223/14) der Grundsatzbeschluss zur Einführung des Westfalentarifs gefasst. Dabei wurden auch in Abstimmung mit den Kooperationsräumen im NWL Rahmenbedingungen für die künftigen Entscheidungs- und Organisationsstrukturen beschlossen. Der Verbandsvorsteher wurde beauftragt, in enger Abstimmung mit den Mitgliedsverbänden auf eine handlungsfähige Organisation mit dezentralen Kompetenzstrukturen hinzuwirken. Eine Einbindung des NWL in die Entscheidungsstrukturen ist sicherzustellen.

In einer ergänzenden Vorlage wurde unter Top 2 (Vorlage 224/14) über den aktuellen Abstimmungsstand zu den Entscheidungsstrukturen und zur Organisation berichtet. Im Rahmen der Beratung dieser Vorlage wurde die Geschäftsstelle beauftragt, zur Vorbereitung weiterer Entscheidungen ein Grundlagenpapier in der NWL-Verbandsversammlung am 02.07.2014 vorzulegen, das folgende Punkte enthält: Kompetenzen, Personalausstattung, Strukturen.

2. Rechtliche Rahmenbedingungen der Partner im Westfalentarif

Hinsichtlich der Frage der an einer Organisation für den Westfalentarif zu beteiligenden Partner sind einerseits gesetzlich begründete Rechte und Pflichten hinsichtlich der Entwicklung und Anwendung von Beförderungsentgelten und -bedingungen (nachfolgend „Tarif“) zu beachten. Da der Tarif maßgeblich die Höhe der Kostendeckung von Bus-, Stadtbahn- und Eisenbahnlinien beeinflusst, müssen ungeachtet des gesetzlichen Rahmens alle Partner, die die finanzielle Verantwortung für die Verkehre tragen, Einfluss auf den Tarif geltend machen können.

Rolle des NWL

Der NWL muss in seinem Nahverkehrsplan Aussagen zur Struktur und Fortentwicklung der jeweiligen Gemeinschaftstarife treffen. Der NWL hat gemäß § 5 (3) ÖPNVG NRW eine Hinwirkungspflicht auf die Bildung eines einheitlichen Tarifs in seinem Verbandsgebiet; kommt er dieser nicht nach, droht ihm gemäß § 11 (5) ÖPNVG

Sachstand Entscheidungs- und Organisationsstrukturen Westfalentarif**Öffentliche Sitzung**

NRW eine Kürzung der SPNV-Pauschale um bis zu 10 %, was aktuell rd. 30 Mio. € p. a. ausmachen würde.

Recht und Pflicht, einen Tarif im SPNV zu entwickeln und anzuwenden, liegt nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) formal bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), wobei der Tarif genehmigungspflichtig ist. Der NWL verpflichtet aber die von ihm beauftragten EVU durch Vorgaben in den Verkehrsverträgen zur Anwendung bestimmter Tarife, die dadurch nicht mehr frei in der Wahl eines Tarifes sind. Zudem ist in den allermeisten Verkehrsverträgen das sog. Brutto-Prinzip (Einnahmeverantwortung beim Aufgabenträger) verankert, durch das die EVU sämtliche Einnahmen dem NWL anrechnen müssen. Faktisch haben damit sämtliche EVU mit Brutto-Verträgen ihre Erlösverantwortung und damit verbunden das Recht, die Tarife eigenständig weiterzuentwickeln, auf vertraglichem Wege auf den NWL übertragen.

Rolle der EVU

Da die EVU mit Brutto-Verkehrsverträgen ihr Recht, die Tarife eigenständig weiterzuentwickeln, auf vertraglichem Wege auf den NWL übertragen haben (s. o.), liegt eine Einflussnahme von EVU auf das Tarifgeschehen de facto nur noch bei den sog. Netto-Verkehrsverträgen (Tarifeinnahmen müssen dem NWL nicht gegengerechnet werden). Aktuell besitzt im NWL nur ein einziges EVU den Status eines erlösverantwortlichen Unternehmens. Ab Dezember 2015 kommt ein weiteres hinzu.

Rolle der Busverkehrsunternehmen

Recht und Pflicht einen Tarif im straßengebundenen ÖPNV zu entwickeln und anzuwenden liegt nach dem PBefG bei den Bus- (und Stadtbahn)verkehrsunternehmen, wobei auch hier der Tarif genehmigungspflichtig ist (Bezirksregierung). Anders als im SPNV werden im ÖPNV indes viele Buslinien nicht auf Grundlage eines Verkehrsvertrages, sondern eigenwirtschaftlich erbracht. In diesen Fällen steht dem Unternehmen das Recht auf Einflussnahme auf das Tarifgeschehen uneingeschränkt zu.

Sollten die Verkehrsleistungen, da sie eigenwirtschaftlich nicht mehr erbracht werden können, analog der SPNV-Verkehre auf Grundlage eines Verkehrsvertrages erbracht werden (derzeit im Gebiet des NWL eher die Ausnahme bis auf das Münsterland [dort teilweise], und Ostwestfalen-Lippe [dort in den Kreisgebieten mittlerweile überwiegend der Fall]), so gilt auch hier die Unterscheidung in Netto- und Brutto-Verkehrsverträge.

Verbleibt die Einnahmeverantwortung und damit das Recht der Einflussnahme auf den Tarif bei Netto-Verträgen beim Busunternehmen, so wird sie bei Brutto-Verträgen analog dem SPNV i. d. R. auf den Aufgabenträger übertragen (dazu vgl. folgenden Unterpunkt).

Rolle der ÖPNV-Aufgabenträger mit Einnahmeverantwortung

ÖPNV-Aufgabenträger haben dann Erlösverantwortung, wenn sie Verkehrsverträge nach dem Brutto-Prinzip ausgeschrieben haben. In diesen Fällen haben sie bereits

Sachstand Entscheidungs- und Organisationsstrukturen Westfalentarif**Öffentliche Sitzung**

über die verkehrsvertraglichen Regelungen das Recht der Einflussnahme auf das Tarifgeschehen de facto von Busunternehmen übertragen bekommen. Gemäß PBefG liegt für Verkehre auf Basis eines solchen Brutto-Verkehrsvertrages das Tarifgestaltungsrecht auch formal beim zuständigen Aufgabenträger. Dieses Recht ist erst mit der letzten Novellierung des PBefG hinzugekommen. Im NWL besitzen mittlerweile sechs Kreise Einnahmeverantwortung (Herford, Minden-Lübbecke, Lippe, Coesfeld, Borken, Warendorf)

Rolle der Stadtbusstädte

Gemäß § 3 ÖPNVG NRW sind Aufgabenträger für den ÖPNV nicht nur die Kreise und kreisfreien Städte, sondern auch mittlere und große kreisangehörige Städte, die ein eigenes ÖPNV-Unternehmen betreiben oder an einem solchen wesentlich beteiligt sind. Alle diese sog. Stadtbusstädte (Gütersloh, Detmold, Bocholt, Rheine, Greven, Lemgo, Bad Salzflun, Bünde) besitzen – zumindest mehrheitlich – ein Verkehrsunternehmen; i. d. R. sind die Fahrpreise innerhalb dieser Städte ggü. den Fahrpreisen in den anderen Kommunen in der jeweiligen Region stark subventioniert, d. h. ggü. dem „Normaltarif“ stark abgesenkt. Diese Städte spielen demnach eine gewisse Sonderrolle. I. d. R. nimmt heute das jeweils eigene Unternehmen die Einflussnahme auf den Tarif auf Basis der Regelungen des PBefG wahr.

Aus Sicht der Geschäftsführung sollten bei den Entscheidungen zur Bildung und Fortentwicklung des Westfalentarifs aus v. g. Gründen folgende Partner stimmberechtigt eingebunden werden:

- der NWL
- erlösverantwortliche EVU
- erlösverantwortliche Busverkehrsunternehmen
- erlösverantwortliche ÖPNV-Aufgabenträger
- Stadtbusstädte (entweder als Aufgabenträger oder deren Verkehrsunternehmen)

Rolle der ÖPNV-Aufgabenträger ohne Einnahmeverantwortung

Soweit ÖPNV-Aufgabenträger keine Verkehrsverträge abgeschlossen haben, ist bei diesen eine Einflussnahme auf das Tarifgeschehen weder gesetzlich noch über vertragliche Regelungen begründet. Allerdings müssen alle ÖPNV-Aufgabenträger unabhängig davon, ob sie Verkehrsverträge abgeschlossen haben oder nicht, in ihren Nahverkehrsplänen Aussagen zur Struktur und Fortentwicklung des jeweiligen Gemeinschaftstarifes treffen. Ein Recht zur Einflussnahme auf die Fahrpreishöhen, die Formulierung der Beförderungsbedingungen etc. kann hieraus aber nicht abgeleitet werden.

Rolle der Mitgliedszweckverbände des NWL

Die Mitgliedszweckverbände des NWL sind seit dem 01.01.2008 keine SPNV-Aufgabenträger mehr. Da sie zudem seit dem 01.01.2011 ihren Status als Vertragspartner der EVU verloren haben, sind sie nicht mehr direkt erlösverantwortlich. Sie erfül-

Sachstand Entscheidungs- und Organisationsstrukturen Westfalentarif**Öffentliche Sitzung**

len indes als dezentrale Geschäftsstellen des NWL weiterhin weitestgehend das operative Geschäft des NWL und sind z. T. auch Partner in den bestehenden Tariforganisationen vor Ort (s. u.).

Organisation der fünf Tarifräume

Die bestehenden fünf Tarifräume in Westfalen, die im Wesentlichen die räumlichen Geltungsbereich der MZV des NWL abdecken, haben sich zur Wahrnehmung des operativen Tarifgeschäfts einerseits als BGB-Gesellschaft (GbR), andererseits als GmbH organisiert.

Im Münsterland, Ruhr-Lippe und Westfalen-Süd wurden hierzu folgende Gesellschaften in Form einer GbR gegründet:

- Münsterland: Die Busverkehrsunternehmen sind in der VGM GbR zusammengeschlossen. Die VGM wiederum bildet zusammen mit dem ZVM den Tarifausschuss Münsterland (als GbR), der das operative Tarifgeschäft für den Münsterland-Tarif wahrnimmt. Abgesehen von der DB Regio AG sind aktuell keine EVU oder der NWL Gesellschafter.
- Ruhr-Lippe: Die Busverkehrsunternehmen sind in der VRL GbR zusammengeschlossen. Die VRL wiederum bildet zusammen mit dem ZRL den Tarifausschuss Ruhr-Lippe (als GbR), der das operative Tarifgeschäft für den Ruhr-Lippe-Tarif wahrnimmt. Abgesehen von der DB Regio AG sind aktuell keine EVU oder der NWL Gesellschafter.
- Westfalen-Süd: Die Busverkehrsunternehmen, die EVU und der ZWS sind in der VGWS GbR zusammengeschlossen, die das operative Tarifgeschäft für den VGWS-Tarif wahrnimmt. Der NWL ist aktuell kein Gesellschafter, kann aber über Weisungen an die von ihm beauftragten EVU Einfluss auf das Tarifgeschäft ausüben.

In Ostwestfalen-Lippe sowie im Hochstift wurden hierzu folgende Gesellschaften in Form einer GmbH gegründet:

- Hochstift: Die Busverkehrsunternehmen und die EVU sind in der VPH GmbH zusammengeschlossen. Der NWL ist aktuell kein Gesellschafter, kann aber über die SPNV-Verkehrsverträge Weisungen an die von ihm beauftragten EVU Einfluss auf das Tarifgeschäft ausüben.
- Ostwestfalen-Lippe: Die Busverkehrsunternehmen und die EVU sind in der OWL Verkehr GmbH zusammengeschlossen. Der NWL ist aktuell kein Gesellschafter, kann aber über die SPNV-Verkehrsverträge Weisungen an die von ihm beauftragten EVU Einfluss auf das Tarifgeschäft ausüben.

Sachstand Entscheidungs- und Organisationsstrukturen Westfalentarif**Öffentliche Sitzung****3. Aufgabenverteilung bei Umsetzung des Westfalentarifs ab 2015**

Als Vorbereitung und dauerhaft nach Einführung des Westfalentarifs ist zu gewährleisten, dass die Themenbereiche Tarif, Vertrieb, Einnahmeverteilung, Westfälische Tarifdatenbank, Marketing und Fahrgastinformation operativ bearbeitet werden können. Hierzu ist es notwendig, dass eine funktionsfähige neue Organisation mit praktikablen und handlungsfähigen Entscheidungsstrukturen geschaffen wird.

Insbesondere die erlösverantwortlichen regionalen Partner erwarten in diesem Zusammenhang, dass ihr Einfluss auf die jeweils für sie hinsichtlich der Kostendeckung ihrer Verkehre wesentlichen und damit relevanten Preisstufen nicht geschmälert wird.

Aus dieser Überlegung ist ein Zwei-Ebenen-Modell entstanden: Die fünf räumlichen Geltungsbereiche der heute bestehenden Tarife sollen zukünftig als „regionale Tariffenster“ Bestandteile des Westfalentarifs werden. Hier müssen zwar wesentliche Tarifbestimmungen, die kausale Zusammenhänge zu den längeren Reiseweiten haben, harmonisiert werden, aber in diesen Bereichen müssen z. B. die Preishöhen der Tickets für die kürzeren bis mittellangen Wege nicht zwingend vereinheitlicht werden; d. h. eine gleichlange Strecke im Siegerland kann dann bspw. einen anderen Preis haben als im Hochstift. Gleichzeitig sollen die bestehenden Verfahren der Einnahmeverteilung in den Tarifräumen nicht angetastet werden.

Dagegen wird bei den längeren Wegen nicht mehr von Preisunterschieden ausgegangen. Der Tarif in diesen längeren Reiseweiten („westfälische Ebene“) soll daher westfalenweit einheitlich ausgestaltet werden. Dies betrifft die hohen Preisstufen der Gemeinschaftstarife und die heute noch zum NRW-Tarif gehörenden Relationen für die entsprechenden Entfernungen.

Grundsätzlich sind auf der westfälischen Ebene künftig die folgenden Aufgaben zu bearbeiten:

1. Entwicklung und Fortschreibung der Tarifbestimmungen für diejenigen Ticketangebote, welche in ganz Westfalen angeboten werden (das sog. „Stammsortiment“)
2. Erarbeitung von Tarifmaßnahmen für die Preisstufen, welche im Gesamttraum Westfalen gelten.
 - Dabei handelt es sich um diejenigen Preisstufen, welche zur Überführung des NRW-Tarifs entwickelt werden.
 - Daneben wird angestrebt, in den längeren Reiseweiten westfalenweit harmonisierte Preisstufen anzubieten.
3. Aufbau und Aktualisierung der Grundlagen zum Vertrieb des Westfalentarifes. Dazu befindet sich bereits die westfälische Tarifdatenbank (WTB) im Aufbau.

Sachstand Entscheidungs- und Organisationsstrukturen Westfalentarif**Öffentliche Sitzung**

Diese Datenbank wird die Verkehrsunternehmen grundsätzlich in die Lage versetzen, alle Relationen im westfälischen Tarifgebiet anzubieten.

4. Durchführung der Einnahmenaufteilung für diejenigen Relationen, welche aus dem NRW-Tarif in den Westfalentarif überführt werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob ggf. weitere Relationen hinzukommen, die heute nicht einer Tarifregion zugeordnet sind (Relationen, für die heute noch keine durchgehenden Tickets erhältlich sind).
5. Durchführung des Tarifcontrollings für die überregionalen Tarifrelationen.
6. Aufbau und Unterhalten eines Rahmens für das westfälische Nahverkehrsmarketing.
7. Aufbau und Betrieb einer westfälischen Koordinierungsstelle im Bereich der elektronischen Fahrgastinformation (auf Basis des Systems EFA/DIVA). Hier haben sich die Partner in Westfalen bereits auf eine gemeinsame Finanzierung verständigt.
8. Koordination zwischen den regionalen Tariffenstern und der westfälischen Ebene

Daneben fällt der westfälischen Organisation die Aufgabe zu, die Koordination zwischen den regionalen Tariffenstern und der westfälischen Ebene zu übernehmen.

Auf der Ebene der regionalen Tariffenster werden demzufolge die folgenden Aufgaben bearbeitet:

1. Entwicklung und Fortschreibung nur regional geltender Tarifangebote (z. B. elektronische Tarife, KombiTickets, regionale Touristen-, Kur- und Gästekarten).
2. Erarbeitung von Tarifmaßnahmen für diejenigen Preisstufen, welche ausschließlich innerhalb des jeweiligen Tariffensters zur Anwendung kommen bzw. im Rahmen heutiger Übergangsregelungen Verwendung finden.
3. Bereitstellung der regionalen Tariffdaten zur WTB und deren Aktualisierung in der WTB (Mandant der WTB).
4. Durchführung der regionalen Einnahmenaufteilung der Tarifrelationen, die bereits heute einem Gemeinschaftstarif zuzurechnen sind).
5. Durchführung des Tarifcontrollings für die regionalen Tariffenster.
6. Ausgestaltung des westfälischen Kommunikationsrahmens im Hinblick auf die regionalen Bedürfnisse, soweit diese Aufgaben nicht direkt von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern übernommen werden.
7. Regionale Koordination im Bereich der elektronischen Fahrgastinformation.

Als Folge des Zwei-Ebenen-Modells macht es Sinn, dass die regionalen Entscheidungsgremien sowie die bestehenden Standorte weiterhin Bestand haben. Damit wäre der regionale Einfluss gewährleistet, gleichzeitig kann sichergestellt werden, dass eine operative Ebene zur Bearbeitung der v. g. Aufgaben zur Verfügung steht.

Sachstand Entscheidungs- und Organisationsstrukturen Westfalentarif**Öffentliche Sitzung**

Aus der Zuordnung von Aufgaben auf die regionale wie auch auf die westfälische Ebene sowie aus der Tatsache, dass auch die regionalen Tariffenster formal keine selbständigen Tarife bilden können, ergibt sich auch, dass für die anstehenden Aufgaben eine entsprechende Organisationsstruktur geschaffen werden muss. Diese muss gewährleisten, dass neben den regionalen Entscheidungsgremien eine überregionale Entscheidungsebene entsteht, in welcher insbesondere der NWL und die überregional tätigen erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger den notwendigen Einfluss unter Einhaltung des Betroffenheitsprinzips erhalten. Dabei ist es angedacht, dass diese sich der bestehenden dezentralen Strukturen bedient.

So können die Aufgaben auf der westfälischen Ebene auf die bereits bestehenden Standorte der Tarifgesellschaften in Bielefeld, Münster, Paderborn und Siegen sowie die NWL-Hauptgeschäftsstelle Unna verteilt werden, um Synergieeffekte mit den Aufgaben der regionalen Tariffenster und des NWL zu heben. So ist heute das Projektbüro Westfalentarif bei der OWL Verkehr GmbH in Bielefeld eingerichtet, das Projekt WTB wird durch die Geschäftsstelle der Tarifausschüsse Münsterland/Ruhr-Lippe in Münster betreut und die Koordination der westfälischen Fahrgastinformation (Projekt EFA/DIVA) hat die WVG federführend übernommen. Ein größerer Personalmehrbedarf ergibt sich auf längere Sicht nicht, wenn eine sinnvolle Aufgabenverteilung zwischen den Standorten gefunden wird. Insbesondere für die Vorbereitungszeit des Westfalentarifs ist dies aber der Fall, wobei zu berücksichtigen ist, dass sich im Projektbüro Westfalentarif bereits heute drei Mitarbeiter befinden, welche schon heute zentrale Themen betreuen.

Im Rahmen der bereits eingerichteten Arbeitsgruppe Entscheidungsstrukturen wird noch zu klären sein, wie konkret das operative Geschäft auf westfälischer Ebene organisiert werden soll. Hier müssen sich die Kooperationspartner auf gemeinsame Regelungen verständigen. Ziele dieser Analysen sind:

- Handlungsfähigkeit gewährleisten,
- Synergien mit den heutigen Tarifgeschäftsstellen und dem NWL heben und
- Doppelstrukturen vermeiden.

Das Ziel der Ausgestaltung der Organisationsstrukturen muss es dabei sein, eine Lösung zu finden, welche einerseits die regionalen Anforderungen in ausreichendem Maße erfüllt und andererseits gewährleistet, dass die zentralen und regionalen Aufgaben mit hoher Wirtschaftlichkeit unter weitgehender Hebung von Synergien und der Gewährleistung der Handlungsfähigkeit im Hinblick auf den Jahresumsatz von etwa 450 Mio. EUR pro Jahr abgearbeitet werden.

Somit besteht im Zusammenhang mit der Einführung des Westfalentarifs die Notwendigkeit, Aufgaben, welche derzeit in allen Tarifräumen erledigt werden müssen,

Sachstand Entscheidungs- und Organisationsstrukturen Westfalentarif**Öffentliche Sitzung**

neu zu organisieren. Daneben stehen künftig neue Aufgaben an, so dass sich Synergien für ganz Westfalen ergeben.

4. Mögliche Organisationsformen

Unabhängig von den Fragen, an welchen Standorten welche Aufgaben des operativen Geschäfts zukünftig wahrgenommen werden, ob die zukünftige Gesellschaft selbst Personal vorhalten wird oder sich zur Erledigung des operativen Geschäfts Dritter bedienen wird, ist zu klären, welche Organisationsform für die zukünftige Zusammenarbeit die optimale ist. Damit der NWL in dieser Frage eine Richtungsentscheidung vornehmen kann, wurden durch rechtsanwaltliche Unterstützung Vor- und Nachteile der Organisationsformen

- öffentlich-rechtlicher Vertrag,
- GbR,
- GmbH sowie
- Anstalt öffentlichen Rechts

zusammengestellt (vgl. **Anlage**). Für die Bewertung der einzelnen Organisationsformen spielt dabei insbesondere die Frage der Zulässigkeit und der Handlungsfähigkeit eine wesentliche Rolle.

Zusammengefasst kann dabei folgendes festgestellt werden:

Ein **öffentlich-rechtlicher Vertrag** ist zwar formal zulässig und damit als Organisationsform denkbar. Es handelt sich bei dieser Form aber nicht um eine Gesellschaft bzw. juristische Person des privaten oder öffentlichen Rechts. Durch die Tatsache, dass es keinerlei Vertretungsorgan (bspw. Geschäftsführer o. ä.) gibt, welches den Westfalentarif nach außen vertreten könnte und es auch kein Organ der Willensbildung (bspw. Gesellschafterversammlung) gibt, ist es nur sehr schwer vorstellbar, wie bei einer derartigen Form der Zusammenarbeit angesichts der Vielzahl der Partner die Handlungsfähigkeit gewährleistet werden soll. So stellt sich diesbezüglich z. B. die Frage, wer einen Tarifantrag bei der zuständigen Bezirksregierung stellen soll oder wie das jährlich durchzuführende Verfahren der Entscheidung über die Preisadjustierungen des Tarifs strukturiert werden soll.

Die Handlungsfähigkeit einer **GbR** hinsichtlich der Aufgabe, den zukünftigen Westfalentarif zu organisieren, ist als gegeben einzustufen. Der Willensbildungsprozess erfolgt in der Gesellschafterversammlung, die Vertretung der Gesellschaft kann einem Gesellschafter überlassen werden. Insofern wäre eine GbR hinsichtlich der Frage der Handlungsfähigkeit durchaus eine geeignete Organisationsform. Gegen eine Gesellschaft in Form einer GbR spricht jedoch aus kommunalrechtlicher Sicht, dass die Beteiligung einer Kommune an einer Gesellschaft ohne Haftungsbeschränkung (bei einer GbR ist eine Haftungsbeschränkung nicht vorgesehen) nach herr-

Sachstand Entscheidungs- und Organisationsstrukturen Westfalentarif**Öffentliche Sitzung**

schender Meinung unzulässig ist (vgl. § 108 (1) Ziffer 3 GO NRW; § 53 (1) KrO NRW). Da dieses Verbot auch für Zweckverbände gilt (vgl. § 8 (1) Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit), wäre eine Beteiligung des NWL wegen der unbegrenzten Haftung mithin als zu risikoreich und kommunalrechtlich unzulässig anzusehen. Erlösverantwortliche ÖPNV-Aufgabenträger (Kreise, kreisfreie Städte, kreisangehörige Städte) könnten als Gesellschafter ebenfalls nicht direkt eingebunden werden.

Die Handlungsfähigkeit einer **GmbH** hinsichtlich der Aufgabe, den zukünftigen Westfalentarif zu organisieren, ist als gegeben einzustufen. Der Willensbildungsprozess erfolgt in der Gesellschafterversammlung, die Vertretung der Gesellschaft erfolgt durch mindestens einen Geschäftsführer, der die Tätigkeit auch nebenamtlich ausführen kann.

Für eine Gesellschaft in Form einer GmbH spricht zudem, dass sie aus kommunalrechtlicher Sicht als unkritisch zu betrachten ist. Sie ist aus diesem Grund auch das gängige Organisationsmodell, wenn es um die wirtschaftliche Betätigung von Gemeinden geht.

Hinsichtlich der Organisationsform **Anstalt öffentlichen Rechts** muss zunächst in den Vordergrund gestellt werden, dass Private in diesem Modell nicht als Träger beteiligt werden können. Wenn also Private – wie unter Punkt 2 vorgeschlagen – direkt beteiligt werden sollen, scheidet diese Organisationsform aus. Sie wäre zwar handlungsfähig (vgl. bspw. VRR AöR), aber könnte allenfalls zum Tragen kommen, wenn die erlösverantwortlichen Partner auf einer anderen Ebene außerhalb der AöR eingebunden werden.

Die Geschäftsführung des NWL plädiert aus den v. g. Gründen dafür, die Organisationsformen öffentlich-rechtlicher Vertrag, AöR und GbR nicht weiter zu verfolgen, stattdessen sollte prioritär die Bildung einer GmbH untersucht werden.

5. Aktueller Abstimmungsstand unter den Kooperationspartnern

Aktuell wird auf Arbeitsebene der Tarifräume und des NWL in einer AG Entscheidungsstrukturen an möglichen Formen der Entscheidungsfindung und der Organisation einer zukünftigen Gesellschaft diskutiert.

Gestaltungsebene Organisationsstruktur

Unter den Beteiligten herrscht aktuell breiter Konsens, dass die bestehenden Tarifgesellschaften (vgl. Punkt 2 „Organisation der fünf Tarifräume“) bestehen bleiben sollen. Diese sollen einerseits weiterhin die Entscheidungshoheit über Maßnahmen in den regionalen Tariffenstern behalten (s. u.). Als bestehende Einheiten sollen sie neben dem NWL Gesellschafter einer neuen Gesellschaft für den Westfalentarif werden. Über die Vertretung des NWL in solch einer Gesellschaft müsste noch in

Sachstand Entscheidungs- und Organisationsstrukturen Westfalentarif**Öffentliche Sitzung**

der NWL-Verbandsversammlung entschieden werden. Die erlösverantwortlichen Aufgabenträger (NWL, Aufgabenträger Bus) müssen wie die erlösverantwortlichen EVU und Busverkehrsunternehmen zudem über die Mitgliedschaft in den regionalen Tarifgesellschaften eingebunden werden, wenn diese weiterhin als Entscheidungsebene für Fragen der regionalen Tariffenster fungieren und die dortige Einnahmeaufteilung wie bisher „autark“ wahrnehmen sollen. In welcher Weise diese Einbindung geschehen kann, soll „vor Ort“ geklärt werden.

Die Beteiligten tendieren dazu, dass die Gesellschaftsanteile pro Gesellschafter gleich hoch sein sollen, diskutiert wird darüber, ob die Kostenverteilung unabhängig vom Gesellschafteranteil nach jeweils zurechenbaren Aufwendungen erfolgen soll.

Die Gesellschafterversammlung der zukünftigen Gesellschaft soll sich mit gesellschaftsrechtlichen Fragestellungen, wie z. B. dem Wirtschaftsplan, dem Jahresabschluss, der Entlastung der Geschäftsführung etc. befassen.

Noch unklar ist die Antwort auf die Frage, wie die Erledigung des operativen Geschäfts erfolgen soll. Hierzu gibt es vom Grundsatz zwei Modelle, deren Vor- und Nachteile aktuell diskutiert werden. Bei beiden Modellen wird die dezentrale Struktur nicht angetastet:

Im **Modell 1** wird das operative Geschäft (Tarif, Vertrieb, Einnahmeaufteilung, Westfälische Tarifdatenbank, Marketing und Fahrgastinformation) komplett von den Gesellschaftern der zukünftigen Gesellschaft - also den bestehenden Tarifgesellschaften und dem NWL - und nicht von ihr selbst durchgeführt. Die neue Gesellschaft hätte demzufolge kein eigenes Personal und würde sich zur Durchführung ihrer Aufgaben komplett seiner Gesellschafter bedienen. Die Arbeitsverträge der vorhandenen Personale würden in diesem Fall nicht angetastet. Zu klären ist bei diesem Modell insbesondere, wie die Sicherstellung des operativen Geschäfts erfolgen kann (Definition von Weisungsrechten etc.) und welche Sanktionen bei der Nichterfüllung von übertragenen Aufgaben greifen können.

Im **Modell 2** wird das operative Geschäft komplett von der neuen Gesellschaft wahrgenommen. Die bestehenden Tarifgesellschaften würden weiterhin bestehen bleiben, demzufolge aber ihr Personal in die neue Gesellschaft überführen. Die bestehenden Standorte blieben erhalten und würden zukünftig als Geschäftsstellen der neuen Gesellschaft fungieren. Zu klären ist bei diesem Modell insbesondere, wie der Einfluss auf die Tarifentwicklung in den regionalen Tariffenstern und die dortige Einnahmeaufteilung (über die nach wie vor in den Regionen entschieden werden soll; s. u.) sichergestellt werden kann.

Denkbar sind Mischformen aus den v. g. Modellen.

Gestaltungsebene Entscheidungsstrukturen

Sachstand Entscheidungs- und Organisationsstrukturen Westfalentarif**Öffentliche Sitzung**

Zur Frage, welche Entscheidungsstrukturen im Raum Westfalen-Lippe im Zusammenspiel mit den vorhandenen regionalen Tarifgremien geschaffen werden kann, damit bspw. eine Fortschreibung von Tarifmaßnahmen entscheidungsreif vorbereitet und umgesetzt werden kann, gibt es derzeit folgende Überlegung:

Entscheidungsgremien für Fragestellungen der regionalen Tariffenster bleiben die heutigen Tarifgesellschaften. Diese entscheiden über die regionalen Fragestellungen auf Ebene der regionalen Tariffenster, wie z. B. Tarifentwicklung, Einnahmenaufteilung, Vertriebsfragen, Marketing u. ä. Das Vertretungsorgan der neuen Gesellschaft hat die Beschlüsse umzusetzen, soweit sie nicht im Widerspruch zu gemeinsam aufgestellten Regeln stehen (bspw. bei unverträglichem preislichen Auseinanderlaufen einzelner Tariffenster).

Auf der westfälischen Ebene wird ein Verbundausschuss der erlösverantwortlichen Partner (NWL, erlösverantwortliche EVU, erlösverantwortliche Busverkehrsunternehmen, erlösverantwortliche ÖPNV-Aufgabenträger, Stadtbusstädte) als Entscheidungsgremium für gemeinsame Fragestellungen angestrebt. Der Verbundausschuss soll aus den erlösverantwortlichen Partnern gebildet werden (vgl. Punkt 2) und soll über die überregionalen Fragestellungen auf westfälischer Ebene, wie z.B. Tarifentwicklung, Einnahmenaufteilung, Vertriebsfragen, Marketing u. ä. entscheiden.

6. Personalausstattung und Finanzierung des Projektbüros während der Projektlaufzeit 2015 und 2016

Zur Umsetzung des Projektes wurde bei der OWL Verkehr ein Projektbüro eingerichtet. Aktuell werden in dem Projektbüro drei Mitarbeiter eingesetzt. Das Land NRW hat auf der Grundlage des Kooperationsvertrages (s. a. Ziffer 1) und eines entsprechenden Förderantrages für die Jahre 2012 – 2014 eine Landesförderung in Höhe von 860 TEuro zur Verfügung gestellt. Aufgrund der Komplexität des Themas und dem hohen Abstimmungsbedarf unter allen Partner werden die Projektarbeiten nicht vor Ende 2016 abgeschlossen sein. Daher wurden mit dem Land Verhandlungen über eine Verlängerung der Projektförderung aufgenommen. Das Land hat bereits eine Förderung von je 300 TEuro für die Jahre 2015 und 2016 in Aussicht gestellt.

Zur Unterstützung der Umsetzung des Westfalentarifs wird ab 01.07.2014 zusätzlich der stellv. Gf des Mitgliedsverbandes VVOWL, Herr Stefan Honerkamp mit einem Anteil von 0,5 P im Projektbüro eingesetzt. Der NWL wird künftig eine entsprechende Kostenerstattung analog den Regelungen hinsichtlich der Wahrnehmung dezentraler Aufgaben berücksichtigen. Herr Honerkamp wird während der Projektlaufzeit insbesondere das Themenfeld der Entscheidungs- und Organisationsstrukturen betreuen und soll durch eine weitere halbe Kraft aus dem Mitarbeiterbestand der OWL Verkehr GmbH verstärkt werden.

Sachstand Entscheidungs- und Organisationsstrukturen Westfalentarif**Öffentliche Sitzung**

Daneben wird es erforderlich sein, für die Kommunikation des neuen Tarifes während der Projektlaufzeit bis zu zwei Personalstellen aus den bestehenden Mitarbeiterbeständen befristet einzusetzen. Zur Realisierung dieser Stellen strebt der NWL an, neben einer Finanzierung bzw. Personalgestellung durch den NWL auch die Verkehrsunternehmen und Tarifgemeinschaften einzubeziehen. Daneben wird aktuell ein Teilprojektleiter für das Themenfeld der Einnahmenaufteilung mit ca. einer halben Personalstelle gesucht, wofür auch eine externe Lösung infrage kommt.

7. Weiteres Vorgehen

Bezüglich der Entscheidungs- und Organisationsstruktur müssen sich die Kooperationspartner auf gemeinsame Regelungen verständigen. In der Vorlage werden Ausgangslage und Abstimmungsstand der Partner dargestellt und erste Abwägungen vorgenommen.

Der Verbandsvorsteher wird beauftragt, auf dieser Grundlage die weiteren Abstimmungen vorzunehmen. Möglichst Ende 2014 soll eine unter den Kooperationspartnern abgestimmte Entscheidungs- und Organisationsstruktur zur Beschlussfassung vorgelegt werden, die auch insbesondere Aussagen zur Personalstruktur enthalten muss.