

Wer/Wann	Frage Anmerkungen	Antwort
Prüfauftrag ZRL Verbandversammlung 24.06.14	<p>Vor der abschließenden Beschlussfassung ist der Verbandsversammlung darzulegen</p> <ul style="list-style-type: none"> • welche Aufgaben im Vergleich zum Status quo zukünftig zu erledigen sind, • welche Rechtsformen aus welchen Gründen zur Sicherstellung der Handlungsfähigkeit grundsätzlich in Frage kommen und • welcher Rechtsform aus welchen Gründen der Vorzug zu geben ist. 	<p>Die Aufgaben können der Aufgabenliste entnommen werden, über die die am 14.09.2014 (auf fachlicher Ebene) Konsens erzielt wurde. Diese ist in komprimierter Form als Anhang dieser Anlage beigefügt. Diese Aufgabenliste unterscheidet zwischen der regionalen westfälische Ebene (heutige Tarifstrukturen in den Teilräumen) und der neuen gemeinsamen westfälischen Ebene. Neu sind insbesondere die Aufgaben, die mit der Überführung von Relationen des NRW- Tarifes in den Westfalentarif verbunden sind. Hier kann der Tarifraum Westfalen künftig eigenständig handeln. Diese müssen auf der westfälischen Ebene wahrgenommen werden. Weiterhin sind koordinierende Aufgaben zwischen den westfälischen Tarifräumen zu übernehmen, z.B. bei Fragestellungen des Stammsortiments der Fahrkarten. Auch die westfälische Tarifdatenbank, die u.a. Voraussetzung für den Westfalentarif aber auch für die Weiterentwicklung elektronischer Vertriebsstrukturen erforderlich ist, wird von der westfälischen Ebene unternommen. Dabei werden auch diese Aufgaben vielfach in den dezentralen Strukturen für die westfälische Ebene wahrgenommen. Die entsprechenden Abstimmungen müssen noch abschließend durchgeführt werden. Etliche haftungsrechtliche Fragestellungen zu berücksichtigen.</p> <p>In Frage kommende Rechtsformen sind GmbH und GbR.</p> <p>Die GmbH wird ggü. einer GbR von beauftragten Anwaltskanzleien (Kanzlei Wolter Hoppenberg Hamm, Kanzlei BBT Hannover) befürwortet, da ein Beitritt von Kommunen zu einer GbR wegen der unbeschränkter Haftung zu kommunalrechtlichen Problemen führt (§ 108 Abs. 1 Nr. 3 GO NRW). Bei allen Einzelgeschäften Haftungsbegrenzungen zu vereinbaren, ist nicht zielführend. Die zukünftige WestfalenTarif-Gesellschaft geht Rechtsgeschäfte mit Dritten ein, womit Haftungstatbestände entstehen!</p> <p>Zudem ist die Besteuerung bei der Rechtsform GmbH deutlich einfacher und unkomplexer als bei der Rechtsform GbR. Bei einer GmbH findet die Bilanzierung und Besteuerung auf der GmbH Ebene statt, bei einer GbR wird dies auf die Gesellschafter verlagert. Da vsl. in Westfalen mehrere GbR's (TG Münsterland und Ruhr-Lippe, VGWS) die westfälischen GbR mitgründen würden, würden Besteuerung und Bilanzierung auch auf Ebene dieser Gesellschafter durchgeführt werden. Dies erscheint nicht praktikabel.</p>
Prüfauftrag ZVM 26.06.14	Das Ergebnis (<i>Anm.: Entscheidungsstrukturen</i>) muss offen diskutiert werden, Strukturen des Gremiums müssen offen bleiben und der maßgebliche Einfluss der erlösverantwortlichen Beteiligten muss gesichert werden.	<p>Der maßgebliche Einfluss der erlösverantwortlichen Partner wird gewährleistet durch</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die weitestgehend bestehen bleibende Autarkie der bestehenden Tarifgemeinschaften (PS 0-5) 2. die Einbindung aller erlösverantwortlicher Partner in ein gemeinsames Beschlussfassungsgremium (PS 6-12 sowie grundsätzliche Fragen zum Tarif wie Änderung des Stammsortiments oder Weiterentwicklung des Logos)
Anmerkungen VVOWL vom 26.07.14 für die Beschlussfassung VV NWL 02.07.14	Die Verbandsversammlung des VVOWL spricht sich für eine GmbH Lösung aus	s. a Frage ZRL Verbandsversammlung ZRL vom 24.06.14. Die vorgeschlagene GmbH Lösung entspricht der Empfehlung des VVOWL.
Position ZWS 04.09.14	Der Westfalentarif sollte nur eingeführt werden, wenn sich nachweislich positive Wirkungen für die Fahrgäste ergeben. Die „Verliererquote“ die sich aus dem Westfalentarif ergeben könnte, z. B. durch den Wegfall der BahnCard, darf die Quote von 30% nicht übersteigen.	<p>Wird der Westfalentarif nicht eingeführt, so wird es gemäß ÖPNVG NRW ggf. Sanktionen des Landes (Mittelabzug in Höhe von bis zu 10% der SPNV-Pauschale; auch ÖPNV-Pauschalen der Busaufgabenträger sind betroffen) geben.</p> <p>Nicht absehbar ist zudem die Frage, ob das ÖPNVG NRW nicht dann so abgeändert wird, dass per Gesetz ein flächendeckender NRW-Tarif eingefordert wird.</p> <p>Der neue Westfalentarif wird in jedem Fall positive Nachfragewirkungen zur Folge haben. Die Kalkulation des Tarifs ist neutral gestaltet, so dass sich Gewinner und Verlierer aus den Tarifierpassungen heraus ausgleichen werden. Der Verliererquote wird dabei weit unter 30% liegen. Bezogen auf Fahrten, die bisher mit dem NRW-Tarif durchgeführt werden, betreffen Preissteigerungen nahezu ausschließlich bisherige BahnCard-Nutzer, da die BahnCard im Westfalentarif nicht anerkannt wird. Der Anteil BahnCard-Kunden im NRW-Tarif beträgt im Status Quo ca. 14%. Für einzelne BahnCard-Kunden wird es aber durch die Höchstpreisregelung nicht zu Verteuerungen kommen. Werden die Fahrten in den bestehenden Verkehrsgemeinschaften bei dieser Betrachtung mitberücksichtigt, liegt die Verliererquote sogar bei unter 2%.</p> <p>Werden die positiven Wirkungen aus dem Abbau der Zugangshemmnisse (innerhalb Westfalens muss in Zukunft kein zweiter Fahrausweis gelöst werden, egal welche Verkehrsmittelkombination gewählt wird) mit einbezogen, werden die Nachfragewirkungen nach der Eingewöhnungsphase mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit positiv ausfallen.</p>

Position ZWS 04.09.14	<p>Die vom Gutachter vorgelegte Kalkulation (Ergebnis +53.000 €/Jahr für den Gesamttraum) ist vor dem Hintergrund der neuerlichen Anpassungen (von 250 Hauptrelationen werden 240 Relationen zum Teil erheblich günstiger) nicht nachvollziehbar. Um die Kalkulation nachvollziehen zu können, sind die Grundlagen (Verkehrsmengen, Elastizitäten, Annahmen des Gutachters) den beteiligten Verkehrsgemeinschaften offen zu legen.</p> <p>Falls die Gutachterberechnung nicht stimmen sollte bzw. falls durch den Westfalentarif Verluste entstehen sollten, die ausgeglichen werden müssen, muss vor Tarifeinführung geklärt werden, wer die Verluste trägt und wie der Ausgleich geregelt werden soll (Allgemeine Vorschrift, öffentlicher Dienstleistungsauftrag).</p>	<p>Die Tarifkalkulation wurde auf der sicheren Seite liegend vorgenommen. Das Ergebnis von +53.000 €/Jahr (aktueller Sachstand +30.000 €/Jahr) ist als neutral zu betrachten. Die Grundpreise im Westfalentarif sind häufig günstiger als im NRW-Tarif (so z.B. auf 240 von 250 Haupttarifrelationen). Für einen Großteil der Reisenden wird damit der SPNV billiger. Dem stehen andererseits aber höhere Preise für Kunden, die bisher die BahnCard im NRW-Tarif einsetzen konnten, gegenüber. Für dieses Kundensegment wird es durch die Nicht-Anerkennung der BahnCard teurer. In der Summe gleichen sich die Teuerungen und Verbilligungen aus.</p> <p>Die Grundlagen der Tarifkalkulationen wurden den Eisenbahnverkehrsunternehmen transparent gemacht. Diese haben diese Unterlagen im Falle von Bruttoverträgen auch dem NWL übermittelt. Aufgrund bestehender Vertraulichkeitsvereinbarungen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen war es nicht möglich, die Verkehrsgemeinschaften in den Prüfprozess einzubeziehen.</p>
Position ZWS 04.09.14	<p>Mit welchen Organisationskosten ist zu rechnen und wie werden diese finanziert? Ohne eine saubere Kalkulation und Finanzierung sollte einem Westfalentarif nicht zugestimmt werden.</p>	<p>s. a Frage ZRL Verbandsversammlung ZRL vom 24.06.14.</p> <p>Die Finanzierungspositionen und –kosten der Gesellschaft ergeben sich aus einer Liste von wahrzunehmenden Aufgaben.</p> <p>Grundsätzlich sind die sechs zukünftigen Gesellschafter (NWL, OWL V, TG Münsterland, TG Ruhr-Lippe, VGWS, VPH) für die Finanzierung der Gesellschaft verantwortlich. Die Gesellschaft stellt dabei ihre Aufwendungen ihren Gesellschaftern in Rechnung. Die einem oder mehreren Gesellschaftern direkt zurechenbaren Erträge und Kosten werden diesem/diesen direkt zugeschrieben (Verursacherprinzip). Über die Aufteilung nicht direkt zurechenbarer Erträge und Kosten im Rahmen des genehmigten Wirtschaftsplanes entscheidet die Gesellschafter-versammlung.</p> <p>Soweit die Gesellschaft Aufträge Dritter ausführt, finanziert sie diese Aufwendungen durch Erträge Dritter.</p> <p>Eine saubere Kalkulation erwartet jeder der Partner.</p>
Position ZWS 04.09.14	<p>Derzeit wird von der Projektleitung unter dem Deckmantel der „Handlungsfähigkeit“ eine zentrale Organisation zu Lasten der Regionen angestrebt. Diese zentrale Lösung als Verkehrsverbund NWL GmbH oder ähnlich wird entschieden abgelehnt. Analog zum bestehenden NRW-Tarif soll eine schlanke Lösung mit dezentralen Kompetenz- und Entscheidungsstrukturen entwickelt werden. Die Entscheidungskette läuft hierbei von unten nach oben. Darüber hinaus ist ein Vetorecht nach dem Betroffenheitsprinzip zu installieren, wobei die wirtschaftliche Betroffenheitsgrenze, z. B. 1% vom Umsatz, definiert und die Betroffenheit im Einzelfall nachgewiesen werden muss. Eine Umsetzung der Maßnahme könnte im Veto-Fall im Rahmen eines Interessenausgleichs erfolgen.</p>	<p>Diese Aussage ist nicht zutreffend. Es wird keine zentrale Organisation, sondern vielmehr eine dezentrale Struktur angestrebt, bei der auch die erlösbeeinflussenden Entscheidungen über das Gros der Erlöse (rd. 425 von 450 Mio. € / a) bei den bestehenden Tarifgemeinschaften verbleibt und nicht auf eine zentrale Steuerungseinheit übertragen wird. Der derzeit in der Diskussion stehenden Ansatz, eine Gesellschaft zu gründen, bei der die bestehenden Tarifgemeinschaften</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gesellschafter der neuen Organisation werden und 2. weitestgehend autark den Tarif in ihrem jeweiligen Tariffenster (Preisstufen 0-5) steuern können, <p>und bei der alle erlösverantwortlichen Partner an den Entscheidungen über die neu hinzukommenden Relationen mitentscheiden können, ist das Gegenteil einer zentralen Organisation, sondern die schlankeste Lösung, die vorstellbar ist. Ohne dieses Minimum an gemeinsamen Entscheidungs- und Organisationsstrukturen kann nicht mehr von <u>einem Tarif</u> gesprochen werden, den das ÖPNV-Gesetz verlangt. Außerdem ist ein Modell gefunden worden, bei dem das operative Geschäft der neuen Gesellschaft weitestgehend von den bestehenden Tarifgemeinschaften und dem NWL wahrgenommen werden kann, ohne dass die Strukturen vor Ort damit angetastet würden.</p> <p>Das Betroffenheitsprinzip soll umgesetzt werden, ein Vetorecht für grundsätzliche Fragen von weitreichender Bedeutung ebenfalls.</p>
Position ZWS 04.09.14	<p>Die Organisation bleibt vor Ort als Entscheidungsebene erhalten. Die Organisation vor Ort und deren Weiterentwicklung ist Sache der jeweiligen Region.</p>	<p>Durch die Einführung des Westfalentarifes wird die Struktur der Organisationen vor Ort nicht betroffen (siehe oben). Ungeachtet der Einführung des Westfalentarifes muss jede Tarifgemeinschaft sicher stellen, dass kartellrechtlichen Anforderungen nach einer Einbindung erlösverantwortlicher Partner sichergestellt wird. Dies ist und bleibt aber Sache der jeweiligen Tarifgemeinschaft.</p>
Frage Frau Hegerfeld-Reckert vom 15.09.14	<p>Wie wird dauerhaft gewährleistet, dass die Verantwortung über die Tarifentwicklung ab der heutigen Preisstufe 6 (des Münsterlandtarifes) auch weiterhin durch den ZVM in den entsprechenden Verbundgremien gesteuert wird?</p> <p>Der maßgebliche Einfluss der erlösverantwortlichen Beteiligten (ZVM, Kreise etc.) muss gesichert werden. Wie wird gewährleistet, dass der ZVM bei der Entwicklung</p>	<p>Die Einnahmeverantwortung für den SPNV ist seit der Übertragung der Verkehrsverträge zum 01.01.2011 formal auf den NWL übergegangen. Auf der Grundlage des ÖPNVG NRW ist damit der NWL auch auf der regionalen Ebene formell der Vertragspartner. Auf der Grundlage der Zusammenarbeit aller Partner im Tarifgeschehen zur Bildung eines neuen Gemeinschaftstarifes (Westfalentarif) ist eine Anpassung der heutigen Kooperationsvereinbarungen zwischen den Tarifgemeinschaften Münsterland/Ruhr-Lippe und Westfalen-Süd bis zur Tarifeinführung des Westfalentarifs zurückgestellt worden, da ohnehin neue Vertragswerke für die Zusammenarbeit entwickelt werden müssen. Insofern muss darauf hingewiesen werden, dass es nach dem ÖPNVG formal keine Einnahmeverantwortung mehr für die fünf Teilräume gibt, sondern ausschließlich eine vertragliche Regelung mit dem NWL als</p>

	<p>zukünftiger Entscheidungs- und Organisationsstrukturen nach wie vor die Tarifstrategie für seinen Tarifraum vor Ort gestalten kann?</p>	<p>neue Grundlage anzusehen ist.</p> <p>Dies schließt nicht aus, dass künftig auf Verwaltungsebene das Personal der NWL-Geschäftsstelle Münster mit den regionalen Aufgaben des NWL im Münsterland betraut wird.</p> <p>Der Einfluss der Kreise ist dann gewährleistet, wenn diese durch Wettbewerb im Busbereich einnahmeverantwortlich geworden sind. Insofern werden dann die Kreise selbstverständlich wie auch heute auf der regionalen westfälischen Ebene im Tarifausschuss Münsterland wie auch auf der gemeinsamen westfälischen Ebene des Verbundausschusses der Westfalentarif-Gesellschaft Ihre Mitwirkungsrechte erhalten.</p> <p>Bezüglich der Gestaltung der Tarifbestimmungen (das sog. „Stammsortiment“ der Tickets, welche in ganz Westfalen angeboten werden und das sog. „regionale Sortiment“ der Tickets, welche nur in einzelnen Regionen angeboten werden) und der Gestaltung der Fahrpreise soll grundsätzlich das Betroffenheitsprinzip gelten. Dies bedeutet, dass jeder erlösverantwortliche Partner in den ihn betreffenden Tarifbestimmungen und Preisstufen ein Mitspracherecht erhält.</p> <p>Die heutige Preisstufe 6 Münsterland/Ruhr-Lippe verbleibt in der regionalen Verantwortung, da sie im neuen Preistableau des Westfalentarifs der Preisstufe W 5 zugeordnet ist. Ab der Preisstufe W 6 (ab Preisstufe 7 Münsterland/Ruhr-Lippe) wird die Preisfindung durch ein überregionales Gremium („Verbundausschuss“) der erlösverantwortlichen Partner (inkl. des NWL) bestimmt. Daneben wird das gesamte Stammsortiment von allen erlösverantwortlichen Partnern im Verbundausschuss abgestimmt. Dies gilt von der Stadtpreisstufe (ggf. sogar der Kurzstrecke) bis zur Preisstufe W 12, da die Tarifbestimmungen aufgrund der Harmonisierung einheitlich für alle fünf Tarifräume gehalten werden sollen.</p> <p>Im Münsterland können die einnahmeverantwortlichen Partner wie bisher über die Preisentwicklung in den neuen Preisstufen bis W 5 autark bestimmen, soweit nicht durch die regionalen Vorgaben das Gesamttariftableau zur Preisstufe W 6 im preislichen Abstand überholt oder preislich nicht mehr gegenüber dem Kunden verkauft werden kann. Entsprechende Spielregeln zur Abhängigkeit der Preisstufen W 5 und W 6 sind noch zu entwickeln.</p> <p>Die Interessenvertreter für das regionale Tarifenster im Münsterland sind damit auch komplett abgebildet im Verbundausschuss auf der westfälischen Ebene. Dies gilt dort für die Fortschreibung und Weiterentwicklung des Stammsortiments im Ticketangebot. Bezüglich der Preisfindung ab Preisstufe W 6 sind es lediglich die betroffenen erlösverantwortlichen Partner wie z.B. DB-Regio, National-Express, DB Stadtverkehr, WVG und NWL. Andere Partner können im Verlauf der nächsten Jahre dazukommen, wenn sie eine Einnahmeverantwortung in diesen Preisstufen nachweisen können.</p>
<p>Frage Frau Hegerfeld-Reckert vom 15.09.14</p>	<p>Ist sichergestellt, dass eine zukünftige westfälische Organisation lediglich die Einnahmen der „gemeinsamen westfälischen Ebene“ (Einnahmenvolumina im gesamten NWL: 15 - 20 Mio. € = heutiger NRW-Tarif) verantwortet?</p>	<p>Die gemeinsame westfälische Ebene wird bezüglich der Preisgestaltung nicht nur den ehemaligen NRW-Tarif, sondern auch die Preisstufen ab der Preisstufe W6 betreuen. Diese Preisstufen sollen, auch auf Wunsch des Landes, weitgehend harmonisiert werden, so dass hier keine regionalen Differenzierungen mehr existieren.</p> <p>Mithilfe des Betroffenheitsprinzips wird jedoch gewährleistet sein, dass alle erlösverantwortlichen Partner entsprechend ihrer Erlösvolumina in den Entscheidungsprozess einbezogen werden.</p> <p>Die bestehenden Einnahmenaufteilungsverträge auf der regionalen westfälischen Ebene werden weiterhin durch die bestehenden Tarifgemeinschaften verwaltet.</p>
<p>Frage Frau Hegerfeld-Reckert vom 15.09.14</p>	<p>Welche Konfliktlösungsregularien sind vorgesehen? Wie geht man damit um, wenn die Interessen eines Raumes denen des NWL entgegenstehen?</p>	<p>Es sind derzeit noch keine Konfliktlösungsregularien festgelegt. Dies wird im weiteren Prozess noch zu vereinbaren sein. Diskutiert wurden bislang Sanktions- oder Automatisierungsmechanismen (wie sie z.B. im Münsterland anhand des Preisindex für Verkehrsdienstleistungen des Statistischen Bundesamtes gut geregelt sind) und/oder eine Schiedsstelle.</p> <p>Die Interessen des NWL zu Fragen des Westfalentarifes sollen überdies in einem noch zu gründenden Tarifausschuss des NWL beschlossen werden. Hier ist jeder Raum politisch vertreten.</p>
<p>Frage Frau Hegerfeld-Reckert vom 15.09.14</p>	<p>Derzeit wird ein „Tarifgerüst“ entwickelt. Bis wann ist mit einer prüffähigen Kalkulation mit Verkehrsmengen, Elastizitäten und mit Ergiebigkeiten sowie deren Konsequenzen zu rechnen?</p>	<p>Das angesprochene „Tarifgerüst“ wurde durch die Firma Intraplan, München, bereits vorgelegt. Die entsprechenden Kalkulationen wurden den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den westfälischen Zweckverbänden zugänglich gemacht und befinden sich bereits in der abschließenden Phase der Prüfung.</p>