

Vergleich WestfalenTarif – ertüchtigter NRW-Tarif

	<i>Ertüchtigter NRW-Tarif</i>	<i>WestfalenTarif</i>	<i>Bewertung</i>
Gesetzliche Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> ÖPNVG § 6 (3): "Die ZV sollen auf die Bildung von landeseinheitlichen Tarifbedingungen sowie die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines Landestarifes hinwirken." <p>Anmerkung: § 5(3) ÖPNVG „Dem Zweckverband ist die ... zu übertragen. Er hat In <u>Abstimmung mit seinen Mitgliedern</u> auf eine integrierte Verkehrsplanung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs, auf die Bildung kooperationsraum-übergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs ...“</p>	<ul style="list-style-type: none"> ÖPNVG § 5 (3): Die ZV sollen u. a. auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs und auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines Landestarifes hinwirken." ÖPNVG § 11 (5): Das Land kann die Pauschalen nach § 11 (SPNV und ÖPNV Pauschale) um 10 % kürzen, wenn die Empfänger der Pauschalen ihrer Hinwirkungspflicht nicht nachkommen. Anmerkung: Das Land kann keine Umsetzung erzwingen, da die Tarifhoheit gemäß PBefG bei den VU liegt, zudem dann 	<p>Die Weiterentwicklung des NRW-Tarifes und die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs stehen nebeneinander im ÖPNVG und beschreiben das Tarifziel. Denn der NRW-Tarif entwickelt nur die Tariflandschaft oberhalb der Gemeinschaftstarife, trägt aber nicht dazu bei, die Transparenz der Tarife im Kern von Westfalen-Lippe zu erhöhen.</p> <p>Inwieweit das Land ggf. auf die „Kann-Bestimmung“ nach § 11 (5) zurückgreift, ist offen.</p> <p>Umsetzung erzwingen, da die Tarifhoheit gemäß Verletzung des Konnexitätsprinzips</p>
Neue Qualität der Tarife	<ul style="list-style-type: none"> NRW-Ticket tarifiert – wie bisher - oberhalb der Gemeinschaftstarife künftig auch schienenferne Räume und hat damit flächenhaften einen Auftritt in NRW <p>Anmerkung: Der ertüchtigte NRW-Tarif ist ein vollwertiger Verbundtarif, der die derzeit bestehenden Tarifierungslücken schließt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Verständigung aller Partner in einer Kooperationsvereinbarung 2012 u. a. auf, <ul style="list-style-type: none"> ➢ Erhöhung der Transparenz der Tarife ➢ Einheitlichkeit der Tarifangebote ➢ Abbau der internen Tarifgrenzen; ➢ Erhalt und Steigerung der Wirtschaftlichkeit ➢ Erhalt der Verantwortung der Partner für die Tarifierung im regionalen und lokalen Bereich 	<p>Der NRW-Tarif verbessert das Angebot oberhalb der Gemeinschaftstarife, setzt aber in keiner Weise die im Kooperationsvertrag vereinbarten Ziele im Kernbereich von Westfalen um.</p> <p>Anmerkung: Derzeit ist offen, ob überhaupt eine Wirtschaftlichkeit durch den Westfalentarif für alle Regionen erreicht wird. Zudem steht die Gewinner/Verliererquote bei den Fahrgästen aufgrund einer unzureichenden Datenbasis nicht fest. Mit dem Westfalentarif wird im Gegensatz zum ertüchtigten NRW-Tarif die Entscheidungskompetenz in den Regionen im Vergleich zum Status quo eingeschränkt.</p>
Tarifbildung	<ul style="list-style-type: none"> Basis der Preise unverändert C-Tarif der Deutschen Bahn; Entscheidung maßgeblich im DB-Konzern Entfernungsorientierter Relationstarif zwischen allen Gemeinden in NRW (in Westfalen Entfernungen von bis zu 270 km) im Grundsatz freie Verkehrsmittelwahl Nur ein Preis zwischen zwei Gemeinden möglich, daher teilweise starke Friktionen zum Verbundtarif (Beispiel Bielefeld – Münster und Bielefeld – Osnabrück) <p>Anmerkung: Die durch die Preiskappung ab 120 km bedingte Mischkalkulation führt in den Preisstufen bis 120 km zwangsläufig zu einer Preiserhöhung, da ansonsten Verluste entstehen:</p> <p>Unterschiedliche Preise im Westfalentarif für eine Relation von A nach B widersprechen der Transparenz.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Relationstarif zwischen allen Gemeinden und verkehrlich relevanten Tarifgebieten in Westfalen unter Einbeziehung von Kragen u. a. Dortmund/Hagen und Osnabrück. Tarifierung nur bis ca. 120 km, anschließend Höchstpreise auf Basis einer Mischkalkulation Unterschiedliche Preise bei unterschiedlichen Fahrwegen sind möglich. 	<p>Aus Kundensicht ist die Tarifbildung vergleichbar, der NRW-Tarif wirkt aber nur oberhalb der Gemeinschaftstarife. Eine Ausweitung auf den Kernbereich von Westfalen - bei Aufgabe bzw. Anpassung der heutigen Strukturen der fünf Gemeinschaftstarife – ist nicht geplant und auch nur für weitere Relationen möglich. Der Westfalentarif wird grundsätzlich durch Westfalen-Lippe selbst gesteuert. Die Tarifbildung im NRW-Tarif ist – im Gegensatz zum Westfalentarif– fix vorgegeben (algorithmisch erzeugtes Tarifwerk) und durch regionale oder lokale Akteure faktisch nicht veränderbar.</p>

Anmerkung: Eine „Selbststeuerung des Westfalentarifs“ erfolgt für die Regionen nur bedingt, da der Einstimmigkeitsgrundsatz nur in Ausnahmebereichen vorgesehen ist.

	Ertüchtigter NRW-Tarif	WestfalenTarif	Bewertung
Rabatte bei Tarifbildung	<ul style="list-style-type: none"> • RelationsTickets werden durch BahnCard – Rabattierung ermäßigt; teilweise Ausgleich durch DB Fernverkehr • Tarifniveau im Nahbereich um bis zu 100% über den heutigen Verbundtarifen; Rabattsystem BahnCard 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund der angestrebten größeren Kundenbindung Rabattierung für Vielnutzer z. B. über Abo-Produkte und Firmenrabatte und Höchstpreise im Rahmen Mischkalkulation ab ca. 120 km. • Im lokalen und regionalen Bereich nahezu unverändertes Tarifniveau 	Durch WestfalenTarif werden spezifische Rabattierungen ermöglicht und Preissprünge vermieden; Damit Übereinstimmung mit allen westfälischen Verbundtarifen und VRR und VRS, in denen die BC auch nicht anerkannt wird.
Produktsortiment	<ul style="list-style-type: none"> • Wesentliche Produkte: <ul style="list-style-type: none"> ➢ SchöneFahrtTicket/SchönerTagTicket (Pauschalpreistickets) ➢ SchöneReiseTicket (Relationspreisticket) • Diverse Pauschalpreistickets (z. B. Semestertickets) 	<ul style="list-style-type: none"> • Wesentliche Produkte auf Basis einer vollständigen Produktpalette: <ul style="list-style-type: none"> ➢ TagesTickets (Tati) ➢ EinzelTickets ➢ 4er-Ticket ➢ MonatsAbo ➢ FunTicket ➢ Schülertickets 	Bekanntheitsgrad der Ticketpalette im WestfalenTarif wesentlich höher als Produkte des NRW-Tarifes; Kein Bruch in der Systematik der Rabattierung für Stammkunden (BahnCard – Versus MonatsAbos)
Politische und unternehmerische Einflussmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die Tarifbildung aufgrund des C-Preises DB kaum Einfluss auf die Tarifgestaltung • Über den kalkulatorischen Preis des Vor- und Nachlaufs (ÖPNV) entscheiden die Verbundräume auf Vorschlag des KCM in NRW, wobei hierbei die Verbundräume VRS und VRR diese stark prägen 	<ul style="list-style-type: none"> • Subsidiaritätsprinzip und dezentraler Aufbau • Einfluss lokale/regionale Ebene (bis PS*5) – zu 100 % *1) siehe unten • Mitbestimmung aller erlösverantwortlicher Partner auf die Tarifbildung ab PS 6 gem. Geschäftsordnung Verbundausschuss 	<ul style="list-style-type: none"> • WT: Einfluss der Politik und Unternehmen im lokalen und regionalen Bereich unverändert; neu: Mitbestimmung durch erweiterten Geltungsbereich im WestfalenTarif • NRW: Einfluss der Politik und der Verkehrsunternehmen auf Tariffhöhe und EAV ist im NRW-Tarif auf ein Mindestmaß reduziert
Ergiebigkeit SPNV	<ul style="list-style-type: none"> • Abhängig von C-Preis –Strategie der DB. Wenig Einfluss der Tarifräume (s. o.). <p>Anm.: Nach den letzten Ergebnissen entsteht durch den Westfalentarif für den SPNV ein Minus von 710.000 €/a, ohne dass die Durchtarifierungs-/Harmonisierungsverluste berücksichtigt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ergebnisneutralität ist Voraussetzung für die Einführung • Derzeit wird die Ergebnisneutralität nach letztem Rechenlauf erwartet. 	<ul style="list-style-type: none"> • WT: gesicherte Ergiebigkeit im WT; • NRW: Ergiebigkeit von Entscheidungen der DB AG abhängig, Ergiebigkeit BahnCard zudem umstritten, EAV für die Tarifräume wenig transparent
Ergiebigkeit Vor- und Nachlauf	<ul style="list-style-type: none"> • Plus-Beträge unverändert zum Status Quo; die Auswirkungen und Ergiebigkeiten im regionalen ÖSPV, die durch die Ertüchtigung einbezogen werden, sind offen. 	<ul style="list-style-type: none"> • siehe Ergiebigkeit SPNV <p>Anm.: Die Kalkulationsbasis ist nicht gesichert. Im Rahmen einer Berechnung für den VGWS-Raum entstanden Abweichungen >100%!</p>	<ul style="list-style-type: none"> • siehe Ergiebigkeit SPNV
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> • Derzeit nur von DB und NE-Bahnen vertriebslich umsetzbar. Mehrkosten bei den NE Bahnen bei Umstellung zum 13.12.2015 werden mit Landesförderung (1 Mio. Euro) ermöglicht. Nach Umstellung und erheblichen Mehrkosten der VU optional auch im ÖSPV verkaufbar (derzeit nur DB Bus) <p>Anm.: Höhe der Vertriebskosten bis heute ungeklärt. Zudem kommen noch Kosten für die Einnahmeaufteilung dazu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vertrieb durch Schnittstellen aus einer westfälischen Tarifdatenbank (Excel, Access, PKM nach VDV KA) in Vorbereitung und Abstimmung. • Vertriebskostenabfrage bei allen VU in Vorbereitung 	<ul style="list-style-type: none"> • WestfalenTarif ist so aufgebaut, dass er von allen Partnern im Vertrieb abgebildet werden kann. Tests in den einzelnen Unternehmen können derzeit durchgeführt werden.

*1) Die Kompetenz der Regionen wird mit dem Westfalentarif gegenüber dem Status quo eingeschränkt

	<i>Ertüchtigter NRW-Tarif</i>	<i>WestfalenTarif</i>	<i>Bewertung</i>
<i>Kosten Tarifclearing</i>	<ul style="list-style-type: none"> Clearingkosten werden derzeit vom Land NRW getragen 	<ul style="list-style-type: none"> Mehrkosten für Service- und Koordinierungsaufgaben müssen innerhalb Westfalens getragen werden (derzeit geschätzt 750 TE/Jahr). Gem. Tarifausschuss Westfalen hat der NWL 75 % Kostenübernahme angeboten. Die verbundbedingten Mehrkosten werden NWL-seitig auch bei der Revision der Pauschalenverordnung NRW angemeldet. 	<ul style="list-style-type: none"> Derzeit Finanzierungsvorteile NRW-Tarif, aber auch geringere Einflussmöglichkeiten. Inwieweit das Land die vorhandenen Kosten dauerhaft trägt, ist offen <p>Anm.: Die derzeitigen Einnahmen aus dem NRW-Tarif verbleiben zu 100% in den Regionen. Darüber hinaus ist mit zusätzlichen Einnahmen aus dem ertüchtigten NRW-Tarif für die Regionen zu rechnen.</p>
<i>Synergieeffekte im Westfalen-Tarif</i>		<ul style="list-style-type: none"> Synergien z. B. in den Themenfeldern Tarifenwicklung, Außenvertretung, Vertrieb (Tarifdatenbank), PV-Management und allg. Verwaltung sind in Abhängigkeit von der Kooperationsbereitschaft der Tarifräume möglich und verringern die Kosten. <p>Anm.: Die genannten Synergien sind teilweise auch ohne einen Westfalentarif umsetzbar.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Innerhalb der westfälischen Strukturen sind Synergien möglich. Hier bietet der WestfalenTarif künftig eine gemeinsame Plattform. Beispiele sind die Weiterentwicklung im Bereich der Fahrgastinformation EFA/DIVA, die westfälische Tarifdatenbank und die Aufgaben als Produktverantwortlicher für das E-Ticketing. Die Zusammenarbeit erfolgt bereits zwischen den Akteuren auf kooperativer Ebene in Westfalen. Es fehlt das verbindende Element WestfalenTarif.
<i>Stufigkeit der Tarifebenen</i>	<ul style="list-style-type: none"> Der NRW-Tarif ist das Verbindungsglied zwischen den drei großen Tarifräumen in NRW. Hier werden überregionale Themen abgestimmt (Landesarbeitskreis Nahverkehr unter Koordination des KCM). 	<ul style="list-style-type: none"> Der WestfalenTarif bietet den Akteuren im Raum Westfalen-Lippe eine gemeinsame Plattform, ohne die regionalen Identitäten aufzugeben. Dies birgt die Chance, gemeinsame Projekte zu entwickeln und den Raum gemeinsam zu stärken. 	<ul style="list-style-type: none"> Der VRR und der AVV/VRS haben zu keiner Zeit darüber nachgedacht, ihre Tarife zugunsten des NRW-Tarifs aufzugeben. Diese wollten bewusst ihre regionalen Identitäten nicht aufgeben. Westfalen bietet sich mit einem subsidiär orientierten Zusammengehen die Chance, größere Einflussbereiche gegenüber den Partnern in NRW zu entfalten.

Anm.: Der dargestellte Vergleich ist sachlich falsch. Wenn die Situation zwischen den Räumen verglichen werden soll, sind die aktuellen Gemeinschaftstarife die Vergleichsbasis.

	Ertüchtigter NRW-Tarif	WestfalenTarif	Bewertung
Veränderungen für die Fahrgäste	<p>1. Durch die Beseitigung der Tarifierungslücken durch die Integration von schienenfernen Räumen verbessern sich oberhalb der Gemeinschaftstarife die Nutzungsmöglichkeiten für die Fahrgäste.</p> <p>2. Die grundsätzliche Vorgabe „1 Preis je Relation“ unabhängig vom Fahrweg sorgt für eine transparente Tarifgestaltung, kann aber auch zu Tarifhärten (s. oben) führen.</p> <p>3. Die Nutzung der BahnCard bietet für BahnCard-inhaber Preisvorteile bei den Relationspreisen.</p>	<p>1. Da der NRW-Tarif nicht in die Geltungsbereiche der heutigen fünf Gemeinschaftstarife eingreift, wird erst durch den WestfalenTarif die Transparenz der Tariflandschaft in Westfalen deutlich erhöht. Durch die Einheitlichkeit des Auftretts nach außen (ein Tarifname, ein Logo, ein Stammsortiment an Tickets etc.) wirkt der WestfalenTarif sehr viel weniger komplex als heute 5 verschiedene Gemeinschaftstarife. Dadurch wird den Fahrgästen, die nicht nur in einem Raum unterwegs sind, eine ganz wesentliche Zugangsbarriere zum ÖPNV genommen.</p> <p>2. Durch die eigene Tarifkompetenz in Westfalen, insbesondere auch in den einzelnen Teilräumen, können Tarifhärten bezogen auf die einheitliche Preisgestaltung vermieden werden.</p> <p>3. Die Preisvorteile der BahnCard werden im Rahmen einer Mischkalkulation in Westfalen auf andere Nutzergruppen übertragen.</p>	<p>1. Das Zusammenspiel von NRW-Tarif und WestfalenTarif bietet den Fahrgästen eine insgesamt transparente Tariflandschaft. Will man die Vorteile des NRW-Tarifes ohne den WestfalenTarif insgesamt nutzen, hätte dies eine erhebliche Anpassung der Strukturen der Gemeinschaftstarife zur Folge.</p> <p>Die Kunden in den heutigen Bereichen der Tarifübergänge zweier und dreier Tarife, wie bspw. der Raum Rheda-Wiedenbrück, werden von dem Westfalentarif direkt profitieren.</p> <p>2. Im Kernbereich von Westfalen behalten die Partner die eigene Gestaltungshoheit.</p> <p>Anm.: Die Gestaltungshoheit der Partner wird eingeschränkt!</p> <p>3. Die Preisvorteile der BahnCard sind in die Gesamtkalkulation eingeflossen und kommen den Fahrgästen insgesamt zu Gute. Bereits mit dem Tarifmodell 2014 haben alle Partner in Westfalen inkl. NWL die Nichtanerkennung der BC beschlossen. Gem. Intraplan nutzen derzeit 14 % der NRW-Tarif-Nutzer im Binnenverkehr Westfalens die BC, bezogen auf den Gesamtverkehr in Westfalen sind es 2 %.</p>

Fazit	<p>Mit der Ertüchtigung des NRW-Tarifes wird das Tarifangebot für die Fahrgäste im überregionalen Verkehr in NRW weiter verbessert. In die heutigen Geltungsbereiche der Gemeinschaftstarife greift der NRW-Tarif aber nicht ein. Die Struktur des NRW-Tarifes mit den Aufpreisen für Vor- und Nachläufe ist auch nicht geeignet für die Tarifierung im Nah- und Regionalbereich der Gemeinschaftstarife. Daher haben beide Tarife, der NRW-Tarif und der künftige subsidiär aufgebaute WestfalenTarif ihre eigenständige Bedeutung und ergänzen sich in ihren Zielrichtungen. Besonders aber ist darauf hinzuweisen, dass der WestfalenTarif tatsächlich von den erlösverantwortlichen Partnern beeinflusst werden kann und damit auch gewährleistet ist, dass die Kommunalpolitik auf regionaler und gesamtwestfälischer Ebene in die Entscheidungen bei der Gestaltung und Tariffortschreibung eingebunden ist.</p>
--------------	--

Anm.: Auch heute wird in Westfalen-Süd die Politik in die Preisfindung des NRW-Tarifs eingebunden. Zu dem sollte klar sein, dass mit dem Wegfall des BahnCard-Rabattes sowie durch die Preiskappung ab 120 km Verteuerungen für die Fahrgäste einhergehen. Ein Verzicht auf eine Mischkalkulation mit entsprechenden preislichen Aufschlägen führt zwangsläufig zu sogenannten Harmonisierungsverlusten, die anderweitig finanziert werden müssen.

