

## Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

---

35. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 30.09.2015 in Unna

Öffentliche Sitzung

**TOP: 5**

**Vorlage: 288/15**

Mitgliedschaft des NWL in den regionalen Tariforganisationen

**Grundlagen:** ÖPNV-Gesetz NRW

**Berichterstatter:**  
Herr Honerkamp

**Begründung:**  
- siehe Fortsetzungsblätter –

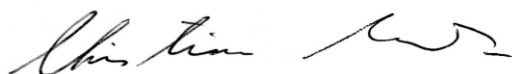
**Kosten:**  
keine

**Beschlussfassung NWL:**

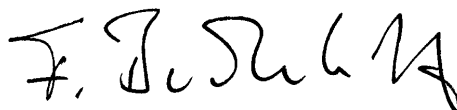
Vorherige Zustimmung der Mitgliedsverbände erforderlich:	Ja:		Nein:	<b>X</b>
Einfache Mehrheit:	<b>X</b>	2/3 Mehrheit:		Einstimmig:

**Beschlussvorschlag:**

Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Vorbereitung der Mitgliedschaft des NWL in den regionalen Tariforganisationen zur Kenntnis.



Christian Manz  
Verbandsvorsteher NWL



Frank Beckehoff  
Vorsitzender der Verbandsversammlung

**Mitgliedschaft des NWL in den regionalen Tariforganisationen****Öffentliche Sitzung****Begründung:**

Der NWL ist zuständiger Aufgabenträger für den SPNV in Westfalen-Lippe und beauftragt in dieser Funktion verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit der Erbringung von SPNV-Verkehrsleistungen, um seine im Nahverkehrsplanplan gesteckten Ziele umsetzen. Zur Abdeckung der mit der Beauftragung entstehenden Zahlungsverpflichtungen, erhält er vom Land NRW eine Pauschale in Höhe von aktuell 307 Mio. € je Jahr. Anders als in vielen anderen Bereichen, in denen die öffentliche Hand Unternehmen mit der Erbringung von Dienstleistungen beauftragt, entstehen bei den SPNV-Verkehrsverträgen nicht nur Kosten, sondern auch Fahrgelderlöse, die entstehenden Kosten werden also zum Teil nutzerfinanziert, so dass der NWL „nur“ die danach noch verbleibenden Kosten aus der SPNV-Pauschale zu finanzieren hat. Ohne oder mit markant weniger Fahrgelderlösen als heute könnte das SPNV-Angebot in seiner heutigen Ausprägung nicht finanziert werden, ohne eine Umlage erheben zu müssen.

Die Fahrgelderlöse stammen aus verschiedenen Tarifen (zumeist aus den fünf bestehenden westfälisch-lippischen Verbundtarifen), zu deren Anwendung der NWL die von ihm beauftragten EVU durch Vorgaben in den Verkehrsverträgen verpflichtet. In den allermeisten Verkehrsverträgen ist das sog. Brutto-Prinzip verankert, durch das die EVU sämtliche Einnahmen dem NWL anrechnen müssen. Vereinfacht gesagt, verpflichtet sich der NWL dabei ggü. dem EVU zum Ausgleich der bei diesem entstehenden Kosten (z. B. für Personal, Abschreibung oder Leasing Fahrzeuge, Trassen- und Stationsbenutzung oder Treibstoff). Das EVU hingegen verpflichtet sich, seine aus der Anwendung der ihm vorgegebenen Tarife real erzielten Fahrgelderlöse dem NWL bei der v. g. Kostenerstattung anzurechnen. Zwar vereinnahmt das EVU also de jure die Fahrgelder, da diese aber dem NWL kostenmindernd angerechnet werden, liegt auch die Verantwortung für die Fahrgelderlöse in der Konsequenz de facto beim NWL. 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. Der NWL wird somit im Kontext der Weiterentwicklung des Tarifgeschehens bei seinen Brutto-Verträgen als „erlösverantwortlicher Partner“ angesehen; dies ist bei den EVU anerkannt.

Der NWL muss also hinsichtlich der Höhe der Fahrgelderlöse ein Interesse daran haben, dass diese zusammen mit der SPNV-Pauschale ausreichen, um seine Verkehrsverträge zu finanzieren. Die Summe der dem NWL zuzurechnenden Fahrgelderlöse steigt aktuell, weil immer mehr Verkehrsverträge als Brutto-Vertrag ausgeschrieben wurden und weist ab 2017 vorsichtig geschätzt eine Höhe von etwa 130 Mio. € / Jahr auf. Davon entfällt mit etwa 68,5 Mio. € der größte Anteil auf Fahrgelderlöse, die dem SPNV anteilig aus den Umsätzen der Verbundtarife „Der Sechser“, „Hochstift-Tarif“, „Münsterland-Tarif“, „Ruhr-Lippe-Tarif“ und „VGWS-Tarif“ zugeschrieben werden. Weitere wichtige Fahrgelderlösanteile stammen aus der Anwendung des Nahverkehrstarifes der Deutschen Bahn (etwa 26,5 Mio. € / Jahr) und dem NRW-Tarif (etwa 25,5 Mio. € / Jahr).

**Mitgliedschaft des NWL in den regionalen Tariforganisationen****Öffentliche Sitzung**

Die Höhe von erwirtschafteten Fahrgelderlösen im SPNV hängt von einer Reihe von Faktoren ab. Unstrittig ist einer der wichtigsten Faktoren, nämlich dass das Preis-/Leistungsverhältnis durch die Fahrgäste als angemessen angesehen wird. Der NWL muss wie jeder andere erlösverantwortliche Partner auch ein hohes Interesse daran haben, dass er auf beides – auf Preis und Leistung – einen angemessen hohen Einfluss hat. Da er die Leistung im SPNV im Wesentlichen durch die Vorgaben in den Verkehrsverträgen selbst festlegt, verbleibt die Frage nach seinem bestehenden Einfluss auf den Preis oder grundsätzlich auf die Tarife, insbesondere auf Preisgestaltung der einzelnen Tickets, Festlegung des Ticketsortiments und Einnahmenaufteilungsfragen). Ohne Einfluss auf die Tarifgestaltung gibt er eines der beiden wichtigsten Steuerungselemente hinsichtlich der Sicherstellung der Finanzierung des von ihm bestellten Verkehrsangebotes aus der Hand.

Nun kann der NWL die Preise im SPNV nicht allein festlegen, da der SPNV integrierter Bestandteile von Gemeinschaftstarifen ist, mittels denen durch gegenseitige Anerkennung der verkauften Fahrausweise eine freizügige Nutzung aller Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Stadtbahn) vereinbart ist. In den auf diese Weise entstanden Verkehrsverbänden, in denen sich alle beteiligten Partner zur Anwendung eines gemeinschaftlichen Tarifs verpflichten, werden Entscheidungen zur Tarifgestaltung gemeinsam getroffen. Es ist (auch rechtlich) unstrittig, dass kein Partner mit Erlösverantwortung von diesen Entscheidungen ausgeschlossen werden dürfen. Insofern müssen die Verbände sicherstellen, dass der NWL – soweit er dies wünscht – genauso Einfluss auf den Tarif wahrnehmen kann, wie jeder andere erlösverantwortliche Partner im Verbund.

Aktuell kein direkter Einfluss des NWL auf die Prozesse in den Verbundtarifen

Die Organisation der v. g. Verbundtarife wurde in der Vorlage 233/14 dargestellt. Auf die dortigen Ausführungen verweisend und ergänzend dazu kann die aktuelle Situation wie folgt beschrieben werden:

- Im Wege der Einführung der Verbundtarife in Westfalen-Lippe wurden zur Koordinierung und Bündelung der Interessen der beteiligten Verkehrsunternehmen und teilweise auch der erlösverantwortlichen Aufgabenträger Verbundstrukturen bzw. Tariforganisationen geschaffen. Ein gemeinsamer Tarif mehrerer erlösverantwortlicher Partner erlaubt es dem Einzelnen nicht mehr, allein über die Ausgestaltung des Tarifes zu entscheiden, entsprechende Entscheidungen müssen von allen erlösverantwortlichen Akteuren gemeinsam getroffen werden. Die Tariforganisation schafft für die Entscheidungsprozesse den hierfür notwendigen strukturellen Rahmen. Sie bereitet Entscheidungen vor und setzt diese um. Die einzelnen erlösverantwortlichen Partner, die sich entschlossen haben, den Verbundtarif anzuwenden, haben die getroffenen Entscheidungen zu respektieren.
- Die Tariforganisationen stellen formal ein Kartell dar. Da diese einen Zweck verfolgen, der im öffentlichen Interesse steht (Verbundtarife sind in NRW gesetzlich verankertes Ziel im ÖPNV), stellt dies rein rechtlich kein Problem dar. Kartellrechtlich ist es jedoch geboten, jedem erlösverantwortlichen Partner im Geltungsbereich des Verbundtarifes Mitwirkungsrechte einzuräumen. Ein Ausschluss eines erlösverantwortlichen Partners wäre aus kartellrechtlicher Sicht daher als sehr problematisch anzusehen.

**Mitgliedschaft des NWL in den regionalen Tariforganisationen****Öffentliche Sitzung**

- Der NWL ist formal in keiner der Tariforganisationen direkt eingebunden, weder als Gesellschafter noch in Form einer Assoziation mit der Möglichkeit der Einflussnahme auf die Tarifgestaltung. Wenn überhaupt, kann der NWL die von ihm beauftragten EVU nur anweisen, in den Gremien der Tariforganisationen nach seinen Weisungen abzustimmen. Dies setzt voraus, dass EVU mit Brutto-Verträgen in die Entscheidungsstrukturen der Tariforganisationen eingebunden sind. Dies ist aktuell nur im Hochstift, in Ostwestfalen und in Westfalen-Süd der Fall.
- Im Münsterland, Ruhr-Lippe und Westfalen-Süd sind die Mitgliedsverbände in der Vergangenheit gesellschaftsrechtlich in die Verbundorganisationen eingebunden worden, weil sie damals des Status von SPNV-Aufgabenträgern und Vertragspartnern der EVU und damit erlösverantwortlichen Partnern innehatten. EVU mit Brutto-Verträgen sind daher im Münsterland und Ruhr-Lippe nicht in die Tariforganisationen eingebunden worden. Wie in Vorlage 233/14 bereits ausgeführt wurde, sind die Mitgliedsverbände des NWL seit dem 01.01.2011 nicht mehr erlösverantwortlich, da sie nur bis zum 31.12.2010 Vertragspartner der EVU waren und danach alle Verkehrsverträge auf den NWL übergegangen sind. Das heutige Fehlen des Einflusses des NWL in diesen Räumen auf das Tarifgeschehen liegt also im Wesentlichen nur daran, dass mit der Übertragung der Erlösverantwortung von den Mitgliedsverbänden auf den NWL die notwendige entsprechende Übertragung der Mitwirkungsrechte in den Tariforganisationen von den Mitgliedsverbänden auf den NWL nicht erfolgte.
- Die bestehenden Tariforganisationen sollen Gesellschafter der WestfalenTarif GmbH werden und entsprechend erhalten bleiben. Da diese auch zukünftig die Entscheidungen über die Ausgestaltung des neuen WestfalenTarifs im regionalen Bereich in eigener Verantwortung treffen werden, ist eine Einflussnahme des NWL in den Tariforganisationen also auch nach Einführung des WestfalenTarifes geboten.

Es danach bleibt festzuhalten, dass der NWL aktuell nicht über einen angemessenen Einfluss auf die Gestaltung der Verbundtarife verfügt und er damit aktuell nicht über angemessene Steuerungsmöglichkeit hinsichtlich seiner wirtschaftlichen Aktivitäten verfügt.

Um Irritationen zu vermeiden, muss an dieser Stelle auch herausgestellt werden, dass die Einbindung des NWL in die Tariforganisationen nicht von der Einführung des WestfalenTarifs oder der Gründung der WestfalenTarif GmbH abhängt. Eine Einbindung des NWL in die regionalen Tariforganisationen wäre wegen der oben dargestellten Notwendigkeit der Einflussnahme des NWL auf das Tarifgeschehen vor Ort auch dann geboten, wenn der WestfalenTarif nicht eingeführt würde.

Aktuelle Entwicklungen in den Tariforganisationen

Die Notwendigkeit der Einflussnahme von erlösverantwortlichen Aufgabenträgern auf die Gestaltung der Verbundtarife ist in einzelnen Räumen aktuell zum Anlass von Diskussionen über eine formale Einbindung des NWL in die jeweilige Tariforganisation genommen worden. Die jeweilige Situation in den einzelnen Räumen kann wie folgt beschrieben werden:

**Mitgliedschaft des NWL in den regionalen Tariforganisationen****Öffentliche Sitzung***Ostwestfalen-Lippe*

Im Tarifgebiet „Der Sechser“ koordiniert die OWL Verkehr GmbH (OWL V) die Gestaltung des Verbundtarifs. Aufgrund des dort sehr stark ausgeprägten Wettbewerbs im Busbereich, haben sich hier die Kreise mehr und mehr zu erlösverantwortlichen Partnern entwickelt. Diese bzw. die von diesen gegründete Aufgabenträgerorganisationen drängen (ähnlich wie im Münsterland bereits vollzogen) auf eine vollwertige Mitgliedschaft in der Tariforganisation OWL V. Aktuell laufen intensive Gespräche, bei denen der NWL eingebunden ist. Die Gesellschafter der OWL V sind grundsätzlich bereit den Aufgabenträger(-organisationen) und damit auch dem NWL einen Beitritt als Gesellschafter der OWL V zu ermöglichen.

*Hochstift*

Im Hochstift bestehen seit einiger Zeit Bestrebungen, die Verkehrsservice-Gesellschaft Paderborn/Höxter mbH (VPH), die den Hochstift-Tarif koordiniert, so umzugestalten, dass zukünftig auch die Aufgabenträger im Busbereich sowie der NWL direkten Einfluss auf die Tarifgestaltung nehmen können. Anders als bei der OWL V soll die Einbindung des NWL hier nicht über den Status als Gesellschafter der VPH erfolgen. Ähnlich wie beim zukünftigen WestfalenTarif sollen die (für den NWL wichtigen) Entscheidungen auf die Tarifgestaltung in einem Gremium erfolgen, in dem auch Nicht-Gesellschafter der VPH vertreten sein können. Die VPH ist dann gehalten, die dort getroffenen Entscheidungen umzusetzen.

*Münsterland und Ruhr-Lippe*

Im Zuge der avisierten Gründung der WestfalenTarif GmbH hat eine rechtliche Prüfung der heute bestehenden Gesellschaften Tarifgemeinschaft Münsterland GbR (TG MSL) und Tarifgemeinschaft Ruhr-Lippe GbR (TG RL) ergeben, dass sie in ihrer aktuellen Rechtsform als Innen-GbR der WestfalenTarif GmbH nicht beitreten können. Aus diesem Grund ist aktuell die Gründung einer Tarifgemeinschaft in Form einer GmbH geplant, die beide Räume umfassen soll. Nach der Ausschreibung von Verkehrsleistungen als Brutto-Verkehrsvertrag sind konsequenter Weise die Kreise Borken, Coesfeld und Warendorf gesellschaftsrechtlich in die TG MSL integriert worden. Da – wie oben beschrieben – im Zuge der Übertragung der Erlösverantwortung vom ZRL und ZVM auf den NWL ein gesellschaftsrechtlicher Eintritt des NWL in die Tarifgemeinschaften TG MSL und TG RL nicht stattgefunden hat, soll dieser Schritt nunmehr im Zuge der Gründung der neuen Tarifgemeinschaft vollzogen werden. Der NWL soll dann in den entsprechenden Tarifgremien von seinen regionalen Geschäftsstellen Münster und Unna vertreten werden.

*Westfalen-Süd*

Ähnlich wie im Münsterland und Ruhr-Lippe ist der ZWS gesellschaftsrechtlich als damaliger erlösverantwortlicher Partner für den SPNV in die Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd GbR (VGWS) integriert worden. Nach rechtlicher Prüfung gibt es gesellschaftsrechtlich keine Probleme, dass die VGWS in ihrer jetzigen Rechtsform als Außen-GbR der WestfalenTarif GmbH beitrifft. Daher besteht – anders als im Münsterland und Ruhr-Lippe – hier kein Bedarf nach Änderung der Gesellschaftsform. In der VGWS werden aktuell keine Diskussionen über die formale Einbindung des NWL in die VGWS geführt.

**Mitgliedschaft des NWL in den regionalen Tariforganisationen****Öffentliche Sitzung**Weiteres Vorgehen

Aufgrund der v. g. Erlösverantwortung des NWL, der in naher Zukunft bereits für die Summe von knapp 70 Mio. € je Jahr an Erlösen allein aus den Verbundtarifen das Risiko trägt, ist eine Einbindung des NWL in die Entscheidungsstrukturen der bestehenden Tariforganisationen geboten. Der NWL muss hier von seinem Recht auf Einbindung in die Entscheidungsprozesse genauso Gebrauch machen wie jedes erlösverantwortliche Verkehrsunternehmen auch. Dafür ist es zunächst notwendig, dass der NWL bei den Tariforganisationen die Voraussetzungen einer Einbindung in die Entscheidungsstrukturen in Erfahrung bringt. Liegen die entsprechenden Informationen vor, können die Entscheidungen für eine Einbindung des NWL mit den notwendigen Sachinformationen vorbereitet und getroffen werden.

Nach derzeitigem Sachstand werden die einzelnen Beschlüsse zum Beitritt bereits voraussichtlich in der Dezembersitzung für die Tariforganisation OWL-Verkehr (Aufnahme als Gesellschafter) und für die Tariforganisation VPH (Aufnahme im Rahmen eines Kooperationsvertrages) vorbereitet. Für die anderen 3 Tariforganisation ist dies zum nächstmöglichen Zeitpunkt vorgesehen und Bestandteil auch der beabsichtigten Gründung der künftigen Tarif GmbH Ruhr-Lippe-Münsterland. Mit der VGWS ist eine entsprechende Lösung anzustreben. Diese Regelungen sollten bis spätestens zur Jahresmitte 2016 vollzogen sein.