

9 Tarif und Vertrieb

Transparente Tarife und kundenfreundlicher Vertrieb erhöhen die Akzeptanz

Das Tarifsysteem eines Verkehrsraumes spielt eine Schlüsselrolle bei der Akzeptanz und dem Zufriedenheitsgrad des ÖPNV. Transparente Tarifangebote und kundenfreundliche Bezugsquellen dienen dazu, Zugangshemmnisse abzubauen und neue Kunden zu gewinnen. Der Tarif ist darüber hinaus ein Instrument, um die Nachfrage zu steuern.

9.1 Rechtliche Grundlage

Rechtliche Grundlagen im PBefG und ÖPNVG NRW

Rechtliche Grundlagen für die Gestaltung des Tarifes findet man im PBefG und im ÖPNVG NRW. §39 PBefG ist die zentrale tarifrechtliche Vorschrift des Personenbeförderungsgesetzes. Im Sinne der EU-Verordnung 1370/2007 ist der Grundgedanke verankert, dass niemand ohne Gegenleistung von einem Verkehrsunternehmen Verkehrsleistungen verlangen kann, welche das Unternehmen nicht oder nicht in gleichem Umfang und nicht unter gleichen Bedingungen übernehmen würde.

enge Kooperation mit Verkehrsunternehmen erforderlich

Das Tarifantragsrecht ist deshalb grundsätzlich bei den Verkehrsunternehmen angesiedelt. Die Umsetzung neuer Gemeinschaftstarife oder Änderungen der vorhandenen Tarife in Westfalen kann nur in enger Kooperation zwischen dem NWL als Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen erfolgen. Hierzu findet man im ÖPNVG NRW vom 19.06.2007 weitere detaillierte Bestimmungen.

Gemeinschaftstarife gründen auf dem Regionalisierungsgesetz NRW von 1995

Mit dem Regionalisierungsgesetz NRW aus dem Jahr 1995 als Vorläufer des ÖPNVG NRW wurden die Weichen für die Bildung von Gemeinschaftstarifen in den neun Kooperationsräumen des Landes gestellt. Auf der Basis mit dem heutigen ÖPNVG etwa gleichlautender gesetzlicher Regelungen wurde nach Gründung der Alt-Zweckverbände die heute bestehende Tariflandschaft entwickelt. In diesem Zusammenhang waren die Alt-Zweckverbände bei den vorbereitenden Arbeiten zur Tarifgestaltung maßgeblich beteiligt. Die Einführung der jeweiligen Gemeinschaftstarife erfolgte etwa nach fünf Jahren in 2000. Erstmals konnten nun die Fahrgäste im Nahverkehr Busse und Bahnen innerhalb des jeweiligen Geltungsbereiches mit nur einer Fahrkarte nutzen. Insofern gelten diese Tarife bis heute als deutlicher Fortschritt auf dem Weg zu einem attraktiven Nahverkehrssystem. Es bestehen folglich innerhalb des NWL fünf Verbundtarife, die in vier Geschäftsstellen verwaltet werden. Insgesamt sind 55 Bus- und Bahnun-

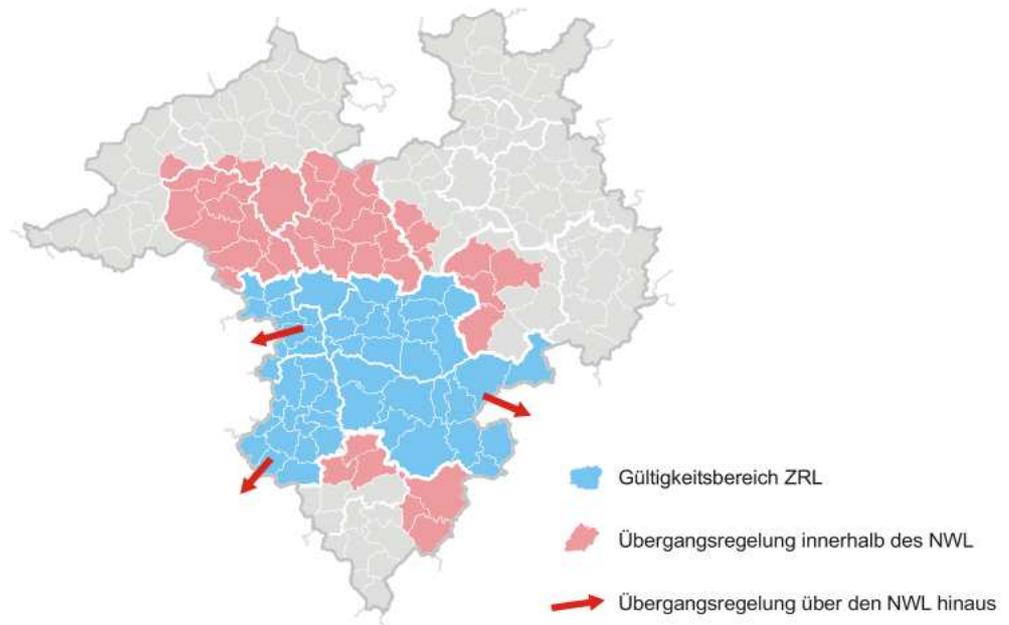
ternehmen in den jeweiligen Tarifgemeinschaften organisiert. Im Folgenden werden die Verbundtarife des NWL, ihre Gemeinsamkeiten und Unterschiede vorgestellt.

9.2 Die Verbundtarife in Westfalen-Lippe

Ruhr-Lippe-Tarif

Der Ruhr-Lippe-Tarif gilt in den Kreisen Hochsauerlandkreis, Kreis Unna, Kreis Soest, Märkischer Kreis und in der kreisfreien Stadt Hamm (Verbandsgebiet des ZRL). Er ist ein Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn und gilt für alle ÖPNV-Unternehmen. Zu allen Nachbarräumen existieren entsprechende tarifliche Übergangsregelungen. Eine Besonderheit im Raum Ruhr-Lippe stellt die Tatsache dar, dass sämtliche Oberzentren (insbesondere Dortmund und Hagen), außerhalb des ZRL-Verbandsgebietes liegen. Dennoch werden diese Oberzentren im Rahmen einer umfassenden Übergangsregelung im Ruhr-Lippe-Tarif erreicht.

Karte 27 Gültigkeit Ruhr-Lippe-Tarif



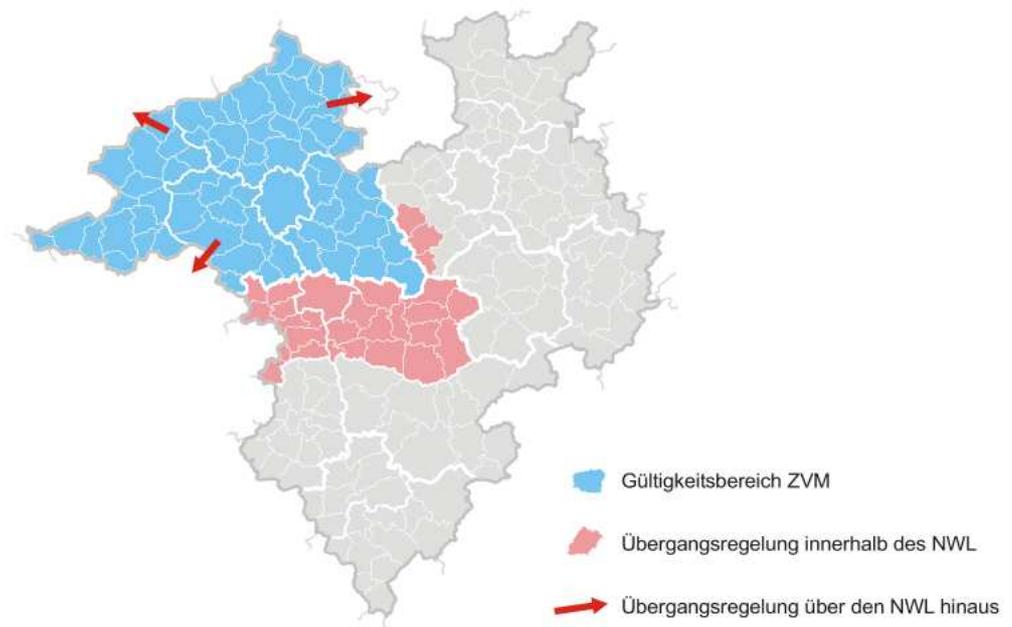
Ausgangspunkt des Ruhr-Lippe-Tarifes war der Bustarif der Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe (VRL). Dabei wurde die relativ starke Differenzierung des Bustarifes (bis zur Preisstufe 4) in den Gemeinschaftstarif übernommen, um Verwerfungen in der Erlössituation der Verkehrsunternehmen zu vermeiden. Darauf aufbauend wurde dann im Rahmen der höheren

Preisstufen 5 bis 9 – die Preisstufe 9 umfasst das Gesamtnetz Ruhr-Lippe – auf die Bedürfnisse des Schienenverkehrs abgestellt, da diese Preisstufen auf dem Bahntarif bis zu einer Entfernung von etwa 80 km fußen. Die Zuordnung der Preisstufe zu einer bestimmten Relation erfolgt derzeit – anders als in vielen anderen Verbundsystemen – nicht anhand einfacher Kriterien (z. B. der Anzahl durchfahrener Zonen), sondern leitet sich auf der Basis von Kilometerbandbreiten aus den Bus- beziehungsweise Schienenrelationen unter Berücksichtigung von Ergiebigkeitsaspekten ab. Insofern handelt es sich beim Ruhr-Lippe-Tarif um ein Relationspreissystem.

Münsterland-Tarif

Der Münsterland-Tarif gilt in den Kreisen Steinfurt, Borken, Coesfeld, Warendorf und in der kreisfreien Stadt Münster (Verbandsgebiet des ZVM). Er ist ein Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn gilt für alle ÖPNV-Unternehmen. Zu allen Nachbarräumen existieren entsprechende tarifliche Übergangsregelungen. Im Münsterland-Tarif gelten gleiche Konstruktionsmerkmale wie im Ruhr-Lippe-Tarif, so dass beide Tarifsysteme weitgehend preisgleich sind. Lediglich die höchste Preisstufe 9 kommt im Münsterland-Tarif nicht zur Anwendung. Die Preisstufe 8 gilt als Netzkarte für das gesamte Tarifgebiet. Zudem gilt der Tarif für zahlreiche Relationen in die Nachbarräume.

Karte 28 Gültigkeit Münsterland-Tarif



gemeinsame
Geschäftsstelle der
Tarifausschüsse
Münsterland und
Ruhr-Lippe

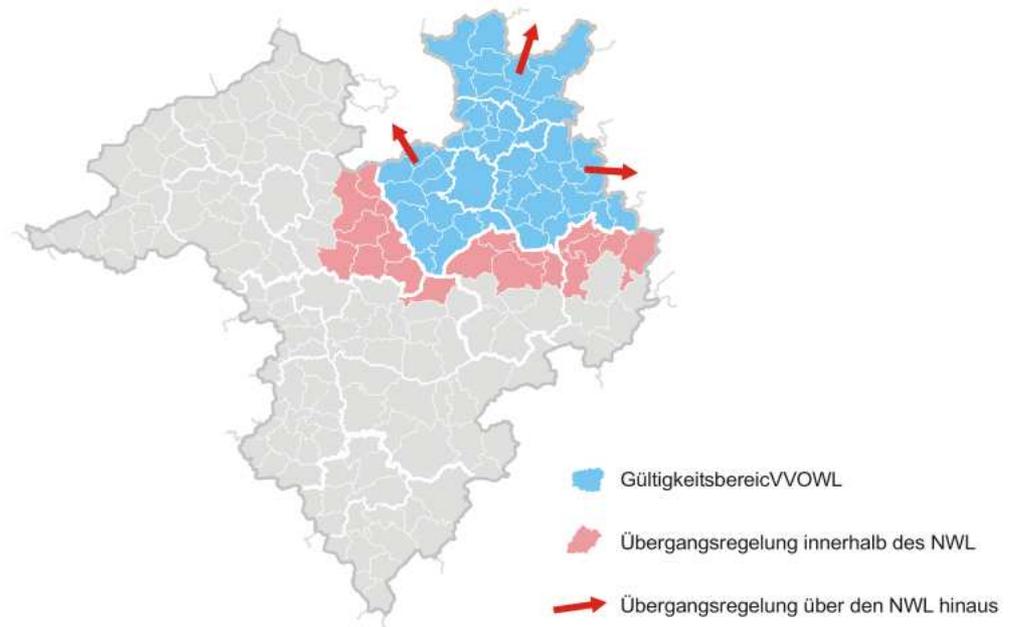
Die gemeinsame Geschäftsstelle der Tarifausschüsse Münsterland und Ruhr-Lippe in Münster hat die Aufgabe, die Entwicklung von Tarif und Vertrieb zu koordinieren, die Einnahmenaufteilung (EAV) durchzuführen und das Tarifmarketing zu organisieren. Mitglieder der Tarifausschüsse sind die einnahmenverantwortlichen Verkehrsunternehmen sowie die Zweckverbände ZVM und ZRL. Außerdem ist sie zuständig für die Interessenvertretung der Tarifausschüsse in den Landesgremien zum NRW-Tarif. Die Entscheidungen zur Tariffortschreibung fallen in den Tarifausschüssen Münsterland und Ruhr-Lippe, die im Regelfall gemeinsam tagen und aus Entscheidungsträgern der Mitglieder bestehen. Die Zweckverbände ZVM und ZRL haben dort ein gleichrangiges Stimmrecht wie die Verkehrsunternehmen. Es besteht das Einstimmigkeitsprinzip. Die Tarifmaßnahmen werden in den Gremien der einzelnen Verkehrsunternehmen, aber auch durch die Verbandsversammlungen von ZVM und ZRL beschlossen.

Daneben betreut die Geschäftsstelle die Unternehmensgemeinschaften VGM/VRL. In diesen haben sich insgesamt acht (VGM) bzw. zehn Verkehrsunternehmen (VRL) als Partner organisiert.

Der Sechser-Tarif

„Der Sechser“ gilt in den Kreisen Gütersloh, Herford, Minden-Lübbecke und Lippe sowie in der kreisfreien Stadt Bielefeld (Verbandsgebiet des VVOWL). Er ist ein Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn gilt für alle ÖPNV-Unternehmen. Zu allen Nachbarräumen existieren entsprechende tarifliche Übergangsregelungen. Insbesondere sorgen die Übergangsregelungen zu den benachbarten Räumen Münsterland, Ruhr-Lippe und Paderborn/Höxter sowie eingeschränkt nach Niedersachsen für eine tarifliche Verknüpfung mit den Nachbarräumen. Als Flächenzonentarif orientiert sich „Der Sechser“ an den Gemeindegrenzen, wobei sich der Fahrpreis i. d. R. aus der Zahl der durchfahrenen Tarifzonen ergibt. Die Vermarktung unter der Dachmarke „Der Sechser“ erfolgt überwiegend durch die Verkehrsunternehmen und wird durch die Aufgabenträger unterstützt. Ein Ticket des Sechсers gilt für die gesamte Fahrtstrecke im Gebiet des VVOWL; Umsteigevorgänge zwischen Bahn, Stadtbahn und Bus sind eingeschlossen. Sieben Preisstufen sowie ein Kurzstreckenticket bieten ein überschaubares Preissystem. Das Ticketsortiment ist abgestimmt auf Kundenansprüche, die vom Seltenfahrer bis zum Vielfahrer reichen.

Karte 29 Gültigkeit Der Sechser



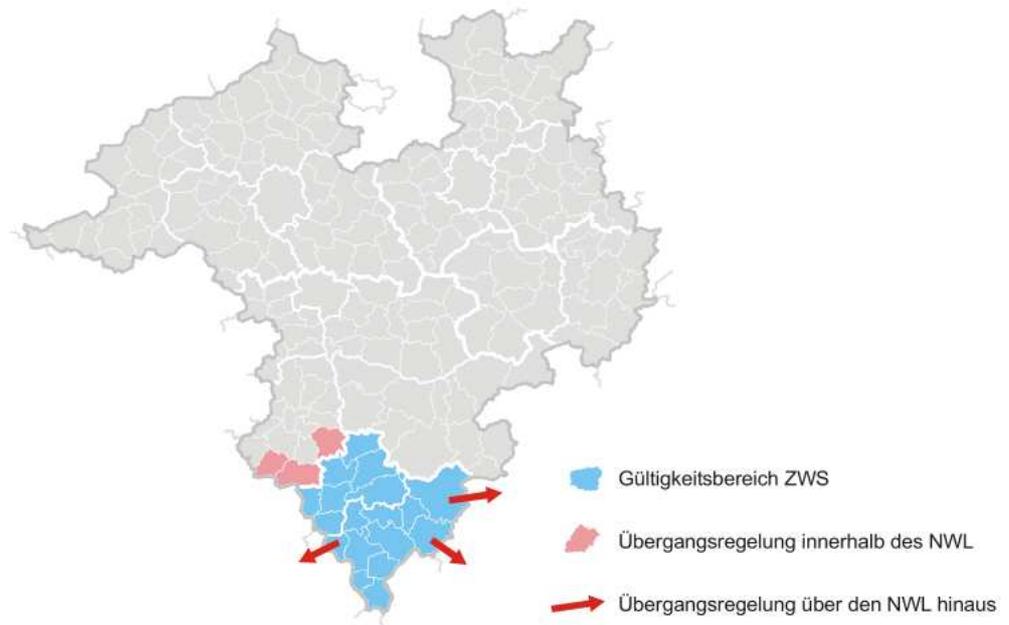
OWL Verkehr GmbH

Die OWL Verkehr GmbH (OWLTV) mit Sitz in Bielefeld beschäftigt ca. 50 Mitarbeiter und nimmt die folgenden Aufgaben wahr: Sie betreut ca. 120.000 "Sechser" Abo-Kunden im TicketCenter, inkl. der Schüler mit zusammen über 1,1 Mio. Tickets jährlich, führt die Einnahmenaufteilung für den regionalen Bereich durch, betreut die elektronische und die telefonische Fahrplanauskunft, nimmt die Mobilitätsberatung sowie die AST- und TaxiBus-Disposition in Detmold wahr, entwickelt Gemeinschaftstarif und Vertrieb weiter, vertritt die Interessen ihrer Region in verschiedenen Landesgremien und versteht sich als ein wichtiges Bindeglied zwischen den politischen Aufgabenträgern und den einzelnen Verkehrsunternehmen. In der OWL Verkehr GmbH sind alle 37 in der Region Ostwestfalen-Lippe tätigen Bus-, Stadtbahn- und Schienenverkehrsunternehmen zusammengeschlossen. In dieser Region kommen die beiden Gemeinschaftstarife für Bus & Bahn – der Sechser-Tarif und der Hochstift-Tarif – zur Anwendung. Die operativen Arbeiten zur Tariffortschreibung des Sechser-Tarifes werden im zentralen Arbeitskreis „Marketing Tarif Vertrieb“ (AK MTV) abgestimmt. Das Gremium kann Empfehlungen an den Aufsichtsrat geben, erforderlich ist eine 2/3-Mehrheit der stimmberechtigten Verkehrsunternehmen. Der Zweckverband VVOWL hat einen Sitz als beratendes Mitglied. Über die weisungsgebundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (NordWestBahn, Eurobahn, WestfalenBahn) hat der VVOWL weitere Einflussmöglichkeiten. Entscheidungsgremium ist der Aufsichtsrat der OWLTV.

VGWS-Tarif

Der VGWS-Tarif gilt in den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein (Verbandsgebiet des ZWS). Er ist ein Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn gilt für alle ÖPNV-Unternehmen. Zu allen Nachbarräumen für die Kreisgrenzen überfahrenden Verkehre existieren entsprechende tarifliche Übergangsregelungen. Die im ZWS tätigen Verkehrsunternehmen DB Regio NRW GmbH, Hellertalbahn GmbH, VWS GmbH und BRS GmbH sowie der ZWS sind Mitglieder in der Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS) und wenden als solche den im Mai 2000 eingeführten VGWS-Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn an. Der VGWS-Gemeinschaftstarif ist ein Flächenzonentarif mit fünf Preisstufen, dem ein Kurzstreckentarif vorgelegt ist.

Karte 30 Gültigkeit VGWS-Tarif



Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd

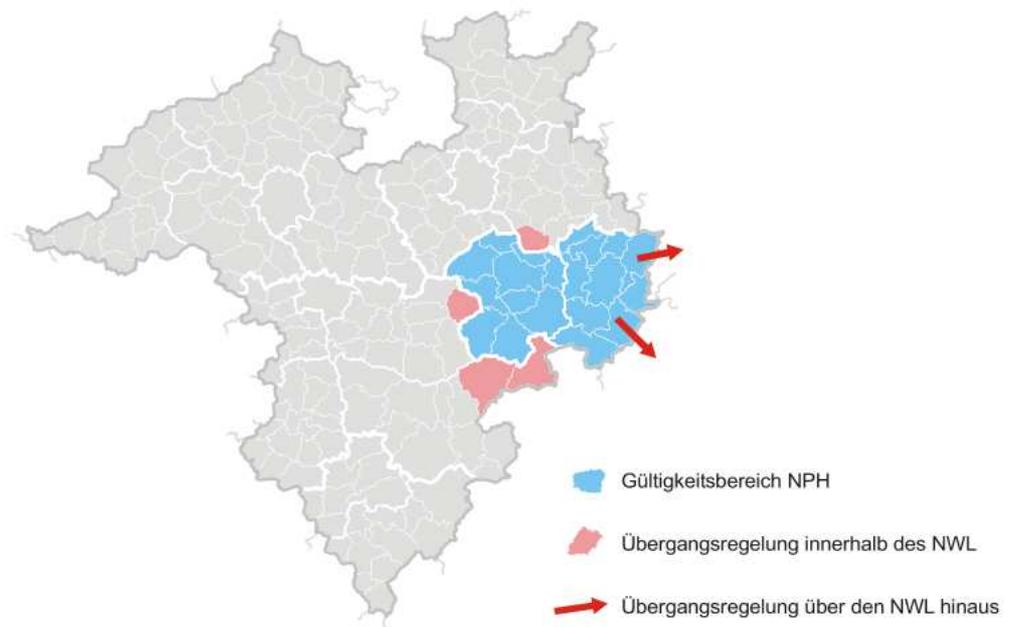
Die Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS) ist ein Zusammenschluss der am Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in den Kreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein beteiligten Verkehrsbetriebe sowie des ZWS. Die Geschäftsstelle in Siegen erfüllt ihre Aufgaben derzeit mit 1,5 Mitarbeitern. Die Mitglieder der VGWS sind drei Busunternehmen, ab Dezember 2010 drei SPNV-Unternehmen und der ZWS. Sie betreiben den Nahverkehr auf der Schiene und auf der Straße in Südwestfalen. Ziel der VGWS ist es, für einen einheitlichen Tarif und abgestimmte Fahrpläne in der Region zu sorgen. Die operativen Arbeiten zur Tariffortschreibung des VGWS-Tarifes werden im zentralen Arbeitskreis „Tarif“ vorbereitet. Das

Gremium gibt Empfehlungen an den VGWS-Lenkungskreis. Die VGWS unterliegt nach dem Gesellschaftsvertrag bei wesentlichen Entscheidungen dem Einstimmigkeitsprinzip. Darüber hinaus bedürfen alle Tarifmaßnahmen der Zustimmung der ZWS-Verbandsversammlung.

Hochstift-Tarif

Der Hochstift-Tarif gilt in den Kreisen Paderborn und Höxter (Verbandsgebiet des nph). Er ist ein Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn gilt für alle ÖPNV-Unternehmen. Zu allen Nachbarräumen existieren entsprechende tarifliche Übergangsregelungen. Er ist ein kommunalisierter Flächenzonen-tarif mit 7 Preisstufen. Die Preiszonen dienen der Gliederung in Orts- und Nachbarortsverkehr (Preisstufe K 1, 2, 3) oder der Gliederung nach Städten und Gemeinden im Regionalverkehr (Preisstufe 4-7). Um auch auf den ländlichen Gemeinden einen "Kurzstreckentarif" zu ermöglichen, wurde die jeweilige Kommune tariflich weiter unterteilt nach Ortsteilen, die dann mit Preisstufe 1 den innerörtlichen Busverkehr als "feste Kurzstrecke" mit einem Vorzugspreis ermöglicht. Im Stadtverkehr Paderborn gibt es in Ergänzung dazu noch die „fließende Kurzstrecke“ als Preisstufe K für maximal fünf Haltestellen. Die jeweilige Tarifstufe für die Bus- oder Bahnfahrt wird gefunden nach der Anzahl der durchfahrenen Tarifgebiete. Ein Tarifgebiet ist hierbei regelmäßig eine Kommune.

Karte 31 Gültigkeit Hochstift-Tarif



Verkehrs-
Servicegesellschaft
Paderborn/Höxter

Die Verkehrs-Servicegesellschaft Paderborn/Höxter mbH (VPH) ist die gemeinsame Service-Gesellschaft der Bus- und Schienenunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr in den Kreisen Höxter und Paderborn. Die Geschäftsstelle in Paderborn erfüllt ihre Aufgaben mit derzeit 4 Mitarbeitern. Bei der VPH kann man Monatsfahrkarten abonnieren und FUN-Jahreskarten bestellen. Außerdem verwaltet die VPH die Schülerfahrkarten und gibt diese an die Schulen aus. Sie führt die Einnahmenaufteilung durch und ist Servicestelle für Tarifmarketingmaßnahmen der Verkehrsunternehmen. Ihre Aufgaben nimmt sie für 12 in der Region tätige Partnerunternehmen wahr. Die Fortentwicklung des Gemeinschaftstarifes im Hochstift wird im zentralen Tarifausschuss beraten. Zweckverband nph und Verkehrsunternehmen haben gleiche Stimmenanteile (4/4). Es besteht das Einstimmigkeitsprinzip. Bei unterschiedlicher Auffassung kann der Aufgabenträger sich durchsetzen, wenn er das Einnahmerisiko übernimmt, ansonsten ist der Vorschlag der Verkehrsunternehmen maßgeblich. Zur Vorbereitung von Tarifmaßnahmen besteht auf Seiten der Verkehrsunternehmen der Arbeitskreis „Tarif“, in dem alle Gesellschafter der VPH sowie die assoziierten Verkehrsunternehmen gleichberechtigt mitwirken. Das Gremium bedient den Tarifausschuss und gibt Empfehlungen an die Gesellschafterversammlung der VPH für den Tarifantrag.

9.3. Tarifliche Übergangsregelungen / Tarifkragen

Struktur der Verbund-
landschaft erfordert
Übergangsregelungen

Bereits vor der Regionalisierung des SPNV gab es neun Kooperationsräume in NRW, die im Zuge des damaligen Regionalisierungsgesetzes NRW aufgegriffen wurden. Im westf. Bereich gab es in den fünf Kooperationsräumen fünf Gemeinschaftstarife im Busverkehr. Zu diesem Zeitpunkt gab es viele besondere Übergangsregelungen. Diese wurden jedoch durch ergänzende Regelungen im Zuge der neuen Bus-Schiene-Tarife abgelöst, so dass immer eine eindeutige Tarifregelung für kooperationsraumübergreifende Verkehre existiert.

NRW-Tarif

Für großräumige Tarifraum überschreitende Verkehrsbeziehungen kommt ein übergeordneter Tarif, der NRW-Tarif, zur Anwendung [Kapitel 9.4] .

Gültigkeit des
Ruhr-Lippe-Tarifes in
das östliche Ruhrgebiet

Im Bereich des Ruhr-Lippe-Tarifes existieren zu allen Nachbarräumen tarifliche Übergangsregelungen. Eine besondere Bedeutung hat die Gültigkeit des Ruhr-Lippe-Tarifes in das östliche Ruhrgebiet hinein, da auf diese Weise die Oberzentren Dortmund und Hagen (sowie die Städte Witten, Schwelm, Gevelsberg, Ennepetal, Breckerfeld, Wetter, Herdecke und

Waltrop) mit wesentlichen Nachfrageströmen eingebunden werden. Im Gegenzug sind große Teile des Kreises Unna (Städte/Gemeinden Lünen, Bergkamen, Kamen, Unna, Holzwickede und Schwerte) in den VRR-Tarif einbezogen.

Netz Münsterland/Ruhr-Lippe

Aufgrund der gleichartigen Struktur des Münsterland-Tarifbes kann dorthin ein Übergangstarif angeboten werden, der nach den gleichen Kriterien arbeitet wie der Ruhr-Lippe-Tarif selbst. Dem Netz „Münsterland/Ruhr-Lippe“ gehören dabei auf Seiten des Münsterlandes die Kreise Coesfeld und Warendorf sowie die Stadt Münster; auf Seiten des Tarifraumes Ruhr-Lippe die Kreise Soest und Unna sowie die Stadt Hamm an. Hamm ist darüber hinaus aus dem gesamten Münsterland im Rahmen des Münsterland-Tarifbes erreichbar.

Übergangsregelung Ruhr-Lippe / Westfalen-Süd

Vom Märkischen Kreis und dem Hochsauerlandkreis sowie für Zwecke des Transitverkehrs zwischen dem Märkischen Kreis (z. B. Werdohl) und dem Hochsauerlandkreis (z. B. Schmallenberg) sind die Gemeinden Finnentrop und Lennestadt – eingeschränkt auch die Gemeinden Bad Berleburg, Bad Laasphe und Erndtebrück – im Tarifraum Westfalen-Süd (VGWS) in eine entsprechende Übergangsregelung einbezogen.

Übergangsregelung Ruhr-Lippe zum Hochstift-Tarif und zum NVV

Der Ruhr-Lippe-Tarif wird auch für Fahrten zwischen dem Westteil des Hochstiftes (Städte und Gemeinden Paderborn, Büren, Delbrück und Salzkotten) und dem Kreis Soest angewandt. Im Gegenzug gilt für Fahrten zwischen dem Hochstift und den Städten Brilon, Geseke und Marsberg der Hochstift-Tarif. Zur Tarifvereinfachung werden zudem einzelne Buslinien mit meist touristischer Bedeutung zwischen dem Hochsauerlandkreis und dem Tarifraum des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) eindeutig jeweils einem der beiden Tarifsysteme zugeordnet. Somit kommt der Ruhr-Lippe-Tarif teilweise auch im Übergangsverkehr zum NVV (Teile des Kreises Waldeck-Frankenberg) zur Anwendung.

Münsterland-Tarif bis Haltern, Enschede und Osnabrück

Der Münsterland-Tarif gilt für Fahrten in den Raum Ruhr-Lippe s. o. nach Haltern, Winterswijk, (NL), Enschede (NL), Osnabrück und in Teile des Raumes Ostwestfalen-Lippe. Umgekehrt ermöglicht der VRR-Tarif Fahrten in den Südkreis Borken. Mit dem Stadtgebiet Essen kann hiermit ein für den südlichen Kreis Borken wichtiges Zielgebiet erreicht werden. Eine weitere Übergangsregelung wurde mit der Verkehrsgemeinschaft Niederrhein (VGN) für das Gebiet Bocholt/Isselburg vereinbart. Dort ermöglicht der VGN-Tarif Fahrten aus Bocholt/Isselburg in den gesamten angrenzenden Kooperationsraum Niederrhein.

Sechser-Tarif mit Übergangsregelungen

Im Sechser-Tarif sorgen Übergangsregelungen zu den benachbarten Räumen Münsterland, Ruhr-Lippe und Paderborn/Höxter sowie eingeschränkt nach Niedersachsen für eine tarifliche Verknüpfung mit den Nachbarräumen. Der Sechser-Tarif ist hierbei sehr expansiv angelegt, das heißt er gilt in der Regel in den Nachbarräumen ohne umgekehrt die Nachbartarife in den eigenen Tarifgebieten zuzulassen. Insbesondere umfasst der Tarifkragen des Sechsters nahezu die Hälfte des Hochstift-Tarif-Raumes (10 Kommunen).

Westfalen-Süd-Tarif mit Übergangsregelungen zum VRS

Im Westfalen-Süd-Tarif bestehen Übergangsregelungen im Bereich des Kreises Olpe auf der Grundlage des VRS-Tarifs und im Bereich des Kreises Marburg-Biedenkopf auf der Grundlage des RMV-Tarifs. Weiterhin bestehen Übergangsregelungen auf der Grundlage des VRL-Tarifs in den Märkischen Kreis und in den Hochsauerlandkreis sowie auf der Grundlage des VGWS-Tarifs in den Kreis Altenkirchen und den Lahn-Dill-Kreis.

Hochstift-Tarif mit Übergangsregelungen

Auch der Hochstift-Tarif geht über den Verbundraum hinaus in die Nachbargemeinden, zu denen eine starke Verkehrsbeziehung besteht. (z. B. Geseke VRL-Tarif, Schlangen Sechser-Tarif, Holzminden Niedersachsen, Bad Karlshafen Hessen).

9.4 NRW-Tarif

NRW-Tarif für längere Strecken in Nordrhein-Westfalen

Der NRW-Tarif ist seit 2005 der Nahverkehrstarif für längere Strecken in Nordrhein-Westfalen. Er kombiniert die Bahnfahrt mit Bus, Stadt- und Straßenbahn und schafft für Strecken über die Grenzen der Verbünde/Verkehrsgemeinschaften hinweg ein Plus an Mobilität. Der NRW-Tarif ersetzt damit den ehemals eigenständigen Eisenbahn-Tarif für alle Nahverkehrszüge in NRW. Der NRW-Tarif gilt immer dann, wenn es sich um eine Nahverkehrsverbindung innerhalb von NRW (incl. Stadt Osnabrück) handelt, für die kein regionaler Verbundtarif gilt und kein Übergangstarif der Verkehrsverbünde im Nahbereich eingerichtet ist. Mit dem NRW-Tarif kann grundsätzlich von jeder Haltestelle zu jeder Haltestelle in NRW gefahren werden. Das gilt auch für Gemeinden, die keinen Bahnhof haben.

Die Fortentwicklung des NRW-Tarifes im Landesarbeitskreis Nahverkehr NRW

Das KompetenzCenter Marketing NRW (KCM) mit Sitz in Köln fungiert als neutrale Clearing- und Controllingstelle für den NRW-Tarif. Vom KCM wird der Landesarbeitskreis Nahverkehr NRW (LAK) vorbereitet und einberufen. Die Leitung des LAK wird vom Verkehrsministerium (MBV) wahrgenommen. Die personelle Besetzung des LAK setzt sich zusammen aus Vertre-

tern der Verkehrsgemeinschaften, der Zweckverbände, der Bez. Reg. Köln, einzelner Verkehrsunternehmen des ÖSPNV sowie der DB und der NE-Bahnen. Die Fortentwicklung des NRW-Tarif es wird im LAK beraten und zur Beschlussfassung an die tarifverantwortlichen Gruppen in NRW (Verkehrsgemeinschaften/ Tarifausschüsse) weiter empfohlen. Mit dieser Empfehlung wird das Zustimmungsverfahren bei allen neun Kooperationsräumen in NRW eingeleitet. Im Anschluss an dieses Zustimmungsverfahren wird dann im Namen und Auftrag der neun Kooperationsräume in NRW sowie der DB Regio NRW GmbH die Genehmigung für die Fortschreibung des NRW-Tarif es vom KCM mit einem zentralen Tarifantragsverfahren bei der Bez. Reg. Köln beantragt.

9.5 Perspektiven der Tarifentwicklung

heute 6 Tarifsysteme
im NWL

Für Kooperationsraum überschreitende Fahrten, die nach Prognosen des Landes in den nächsten Jahren erheblichen Zuwachs haben, benötigen die Fahrgäste ein weiteres Tarifs system, nämlich den NRW-Tarif, so dass im Binnenverkehr des NWL-Verbandsgebietes sechs Tarifs ysteme zur Anwendung kommen.

einheitliches
Kernsortiment

Allen Verbundtarifen im NWL ist gemein, dass die Verkehrsunternehmen ein einheitliches Kernsortiment von Ticketangeboten vorhalten, mit denen die verschiedenen Zielgruppen angesprochen und bedient werden können. Zu diesen Ticketfamilien zählen Angebote für Schüler, für Azubis, für Berufspendler oder Freizeit- und Gelegenheitsfahrer.

Preisbildung unter-
schiedlich

Die Preisbildung der verschiedenen Verbundtarife innerhalb des NWL ist sehr unterschiedlich. Hier zeigt sich die unterschiedliche Struktur der Teilräume: Unterschiedliche Bevölkerungsdichten, unterschiedliche Reiseweiten zwischen ländlichem Raum und Ballungsgebieten oder auch Unterschiede bei den Fahrgastgruppen (z. B. Verhältnis Schüler / Berufspendler). Der Tarif ist hier ein Steuerungsinstrument für die Bedienung des Nachfrageverhaltens.

Münsterland- und
Ruhr-Lippe-Tarif sowie
Hochstift-Tarif und Der
Sechser teilweise
harmonisiert

Gleichwohl gibt es schon Gemeinsamkeiten bei der Preisgestaltung. Münsterland- und Ruhr-Lippe-Tarif sind fast vollständig harmonisiert. Hochstift-Tarif und Der Sechser sind bereits teilweise harmonisiert. In kleinen Schritten wird bereits seit mehreren Jahren eine Annäherung beider Tarife in OWL angestrebt. Demnach stimmt der Preis in 46 % der Angebote überein bzw. weicht nur um max. 3 % ab. In nur 20 % der Angebote besteht noch

eine Abweichung, die größer als 10 % ist. Der Tarifkragen des Sechlers umfasst darüber hinaus nahezu die Hälfte des Tarifgebietes im Hochstift.

tiefgreifende Analyse
erforderlich

Um die Möglichkeiten einer vollständigen Harmonisierung bei der Preisbildung aller Verbundtarife innerhalb des NWL zu prüfen, ist eine mit den Verkehrsunternehmen und Verbänden zu erstellende tiefgreifende Analyse erforderlich, die u. a. Ergiebigkeit der einzelnen Tarifangebote, die Marktpotentiale und die Einnahmenaufteilung berücksichtigt. Da hier in die elementaren unternehmerischen Belange eingegriffen wird, ist die Bearbeitung durch einen neutralen externen Berater für die Akzeptanz der späteren Ergebnisse von entscheidender Bedeutung.

Arbeitskreis „Tarife in
Westfalen“ gegründet

Auf Initiative des NWL wurde bereits mit Einbeziehung der Geschäftsstellen der Tarifausschüsse und Servicegesellschaften sowie der überregional tätigen Unternehmen der Arbeitskreis „Tarife in Westfalen“ gegründet. Hier soll nun die Weiterentwicklung der Tarife in Westfalen regelmäßig auf der Tagesordnung stehen. Die Kooperation der Akteure im Tarif untereinander wurde damit unter Federführung des NWL bereits wesentlich verstärkt und institutionalisiert.

umfangreiche
Vorarbeiten erforderlich

Eine weitergehende Vereinheitlichung der westfälischen Gemeinschaftstarife wird sich aber nicht „von heute auf morgen“ realisieren lassen. Dazu sind zunächst umfangreiche Vorarbeiten erforderlich (z. B. Untersuchung von Mengengerüsten, Entwicklung eines entsprechenden Tarifsystems und Ermittlung seiner finanziellen Auswirkungen einschließlich der Effekte in der Einnahmenaufteilung sowie verbunden mit der Schaffung von effizienten und konsensfähigen Verwaltungsstrukturen), für welche eine neutrale gutachterliche Begleitung erforderlich ist..

Auswirkungen auf
die Fahrgäste und
finanzielle Auswirkungen
beachten

Für eine Weiterentwicklung der westfälischen Tarife wären in einem ersten Schritt das Fahrgastmengengerüst zu untersuchen sowie das Potential für mögliche finanzielle Auswirkungen (Mindererlöse) einer zunächst verbundübergreifenden Anerkennung der jeweiligen Fahrausweise als erste Stufe eines Gemeinschaftstarifes. Wesentliche Entscheidungsaspekte sind dabei die Höhe der Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen im SPNV und ÖPNV sowie die Anzahl der jeweils betroffenen Fahrgäste. Bei den zu erwartenden verbundbedingten Mindereinnahmen muss mit Ausgleichsansprüchen der betroffenen Unternehmen gerechnet werden. Mindererlöse können jedoch auch bei einer Fahrpreiskalkulation berücksichtigt werden.