

Sitzungsvorlage Nr. 0395/2020/KREIS

Beratungsfolge	Datum	Status
Ausschuss für Verkehr und Bauen	08.12.2020	öffentlich
Kreisausschuss	15.12.2020	öffentlich
Kreistag	17.12.2020	öffentlich

Zuständige Facheinheit: 36 - Fachbereich Verkehr	Berichtersteller/-in: Verwaltungsvorstandsmitglied Dr. Elisabeth Schwenzow
--	---

Beratungsgegenstand:

Tarifmaßnahme zum 01.08.2021 im ÖPNV - WestfalenTarif im Münsterland

Beschlussvorschlag:

Den Vertreterinnen und Vertretern des Kreises wird für die Abstimmung der Tarifmaßnahme zum 01.08.2021 folgendes Verhandlungsmandat erteilt:

1. Die Vertreterinnen und Vertreter wirken auf eine moderate Preiserhöhung in den M-Preisstufen hin. Dabei sollte ein Maximalwert der durchschnittlichen Erhöhung von 1,4 % möglichst weit unterschritten werden.
2. Die Vertreterinnen und Vertreter setzen sich intensiv für die Einführung des westfälischen Schülertickets ein.
3. Die Vertreterinnen und Vertreter setzen sich intensiv für die Einführung des eTarif Westfalen ein.
4. Die Vertreterinnen und Vertreter setzen sich intensiv für die Überführung des JobTicket 2021 Piloten in den Regelbetrieb ein.
5. Die Vertreterinnen und Vertreter setzen sich intensiv für eine nutzerfreundliche Vereinfachung des Tarifangebotes ein.

Sachdarstellung:

Im Tarifraum Westfalen werden die Merkmale von Fahrkarten und ihre Preise grundsätzlich zum 01.08. eines Jahres angepasst. Dabei werden zum einen Fahrkartenpreise verändert, zum anderen aber auch strukturelle Änderungen umgesetzt, die z. B. den räumlichen Geltungsbereich oder die zeitliche Geltungsdauer einer Fahrkarte betreffen.

Der Umsetzung einer Tarifmaßnahme geht eine Beschlusskette voraus, die in den regionalen Tarifgremien im Frühjahr des Vorjahres ihren Anfang nimmt und grundsätzlich mit einem Beschluss im Dezember des Vorjahres in den Tarifausschüssen der Tarifgemeinschaft Münsterland und Ruhr-Lippe beendet wird. In den vergangenen zwei Jahren wurden die Monate Januar und Februar des Tarifjahres allerdings noch für Nachverhandlungen genutzt. Ab März des Tarifjahres erfolgt die zeitaufwändige Neuprogrammierung von Bordcomputern und Ticketautomaten und der Genehmigungsprozess bei der Bezirksregierung Detmold.

Die Zahl der an der Entscheidung mitwirkenden Institutionen ist enorm groß. Zu nennen sind die Kreise, kreisfreien Städte, der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), die Aufsichtsräte der WVG-Gruppe (RVM, RLG und VKU), der Stadtwerke Münster und Hamm sowie zahlreicher privater Verkehrsunternehmen. Die Tarifgemeinschaft Münsterland und Ruhr-Lippe zählt alleine 28 Partner und die Beschlüsse über eine Tarifmaßnahme mit unmittelbarem Einfluss auf die wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Unternehmen müssen in der Tarifausschuss-Sitzung der Partner der Tarifgemeinschaft Münsterland – Ruhr-Lippe einstimmig beschlossen werden. Diese Partner sowie die Kreistage als Bus-Aufgabenträger und Bus-Einnahmenverantwortliche können im Münsterland unmittelbar nur über die Preisstufen 0M bis 5M bestimmen. Dieses gilt auch für Tickets der Preisstufen 7M und 9M, welche nicht dem Stammsortiment des WestfalenTarifs angehören (z. B. SchulWegMonatsTickets). Für Tickets im Stammsortiment in den Preisstufen W6 bis W10 des Westfalentarifs, die dann zum Tragen kommen, wenn man innerhalb von Westfalen über die Tarifgrenzen hinaus fährt, ist der WestfalenTarifausschuss der WestfalenTarif GmbH zuständig. Die Kreise als erlösverantwortliche Partner haben über ihre Tarifgemeinschaft und den NWL auch in diesem Gremium Sitz und Stimme.

Zu den Tarifmaßnahmen 01.08.2019 sowie 01.08.2020 gab es, abweichend zu den Jahren davor, in den Münsterlandkreisen sowie in der Stadt Münster erhebliche politische Diskussionen. Das Tarifsystem wurde als viel zu kompliziert und die Fahrpreise als zu teuer kritisiert. Die Menschen würden damit vom ÖPNV ferngehalten und die Verkehrswende behindert. Vom Grundsatz wurde gefordert:

- die Fahrpreise abzusenken und
- den räumlichen Geltungsbereich der Fahrkarten zu vergrößern und zu vereinfachen,
- die Mitfahrt in Bus und Bahn für die Kundinnen und Kunden zu vereinfachen.

Die politischen Vertreterinnen und Vertreter selbst gaben ein Fachgutachten über den ZVM in Auftrag, um einen Entwurf für ein stark vereinfachtes und preislich günstigeres Tarifsystem zu erarbeiten.

Um die strukturellen Verbesserungswünsche, welche unter anderem aus der Politik geäußert wurden, umzusetzen, arbeiten verschiedene Fachgremien der Tarifgemeinschaft sowie der WestfalenTarif GmbH derzeit an den unten genannten drei Themenblöcken. Der große Vorbereitungs- und Abstimmungsaufwand führt dazu, dass eine flächendeckende Einführung nicht bereits zum August 2021 möglich ist:

Strukturelle Verbesserung	Voraussichtliche Umsetzung
Westfalenweites pauschales SchülerTicket	Pilot startet Anfang 2021 mit mehreren Schulträgern
Strukturell verbessertes Zeitkartenangebot	Umsetzung für August 2022 geplant
Einführung eines elektronischen Tarifes im Check-in-/Check-out-Verfahren	Umsetzung bis Ende 2021 geplant

Ungeachtet der erheblichen, parteiübergreifenden Diskussionen wurden in den Jahren 2019 und 2020 dennoch von den politischen Vertreterinnen und Vertretern den jeweils ausgehandelten Tariferhöhungen zugestimmt, da

- Die Fahrpreiserhöhungen deutlich moderater ausfielen, als insbesondere die eigenwirtschaftlich fahrenden Verkehrsunternehmen zunächst gefordert hatten,

- Strukturelle Maßnahmen wie die Umwandlung des MonatsTickets in ein 30 TageTicket und die Vereinfachung bei den Tickets für die Fahrradmitnahme ansonsten nicht umgesetzt worden wären
- Tarifvergünstigungen wie z. B. das 9 Uhr TagesTicket im Münsterland (- 20 %) an das Tarifpaket gekoppelt wurden.

Die Bemühungen der vergangenen zwei Jahre zeigten am Rande, dass bei Tarifabsenkungen wohl ein finanzieller Ausgleich durch die Aufgabenträger an die eigenwirtschaftlich fahrenden Verkehrsunternehmen zu zahlen ist, welcher rechtlich als Beihilfe eingestuft werden könnte. Dadurch müssen derartige Maßnahmen nach dem EU-Recht entweder als Allgemeine Vorschrift erlassen oder von der EU vorab notifiziert werden. Das Notifizierungsverfahren verlangt eine Vorlaufzeit von vielen Monaten und verursacht entsprechende Kosten für anwaltliche Unterstützung.

Aufgrund der Diskussionen in den vergangenen zwei Jahren und der damit verbundenen Unsicherheit gab es in diesem Jahr keine strukturierte Abfolge von Verhandlungsgesprächen. Damit liegt bisher noch kein in der Tarifgemeinschaft abschließend abgestimmter Vorschlag für eine Beschlussfassung der Kreistage für eine Tarifmaßnahme 2021 vor.

Neben den Kreisen/kreisfreien Städten muss auch der NWL in dieser Situation eine Entscheidung zur Tarifmaßnahmen 2021 treffen. Inhaltlich hat sich der NWL wie folgt positioniert: „Wie auch die Kreise im Gebiet Ruhr-Lippe sieht der NWL, dass eine Preissteigerung – gerade mit Blick auf die Probleme im Rahmen der Corona-Krise – die Gefahr birgt, dass Kunden abwandern. Dennoch möchte man mit einer moderaten Tarifierhöhung den Partnern in der Tarifgemeinschaft entgegenkommen, die auf inflationsbedingt gestiegene Preise bei den Lohnkosten, Treibstoff- und Anschaffungskosten von Bussen verweisen. Damit möchte der NWL die weitere Umsetzung der o. g. aktuellen Tarifprojekte ermöglichen.“

Zudem weist der NWL darauf hin, dass ohne Tarifierhöhungen zukünftig nicht mehr:

- ÖPNV-Leistungen ausgeweitet und
- ein Umstieg auf umweltfreundliche Antriebe sowie Maßnahmen zur Digitalisierung finanziert werden könnten.

Sofern in der Gesellschafterversammlung der Tarifgemeinschaft Münsterland - Ruhr-Lippe keine Einigung zu einer Tarifmaßnahme beschlossen wird, kommt das Verfahren nach § 5 des Gesellschaftsvertrages zum Tragen. Hierzu müsste ein erlösverantwortlicher Partner einen Antrag auf eine Tarifierhöhung gemäß derzeitigem Indexwert der Preissteigerungen von Verkehrsdienstleistungen stellen. Alle vorhandenen Tickets müssten dann gemäß diesem Indexwert fortgeschrieben werden. Strukturelle Änderungen, wie die geplante Einführung eines neuen JobTickets nach Ablauf des Piloten, wären dann nicht umsetzbar.

Falls auch einem solchen Antrag in Indexhöhe durch ein oder mehrere Partnerunternehmen nicht zugestimmt würde, müssten die ablehnenden Partnerunternehmen den beantragenden Partnerunternehmen die (aus der Ablehnung) entstehenden Mindereinnahmen ausgleichen. Hierfür würde dann der Indexwert für den Zeitraum, in dem die Tarifmaßnahme wirkt (01.08.2021 bis 31.07.2022), herangezogen werden müssen. Eine Abschätzung, in welcher Höhe sich der Index entwickeln wird, ist derzeit seriös nicht möglich.

Entscheidungsalternative(n):

Ja.

Den Beschlussvorschlägen wird nicht zugestimmt.

Finanzielle Auswirkungen: Ja Nein

Höhe der finanziellen Auswirkungen:

n. n. €

Anpassung im laufenden Haushalt erforderlich:

Ja

Nein

(ggf. weitere Erläuterungen)

Produkt Nr./Bezeichnung:

Kontengruppe Nr./Bezeichnung:

Finanzierungsbeitrag Dritter:

Ja

Nein

(ggf. weitere Erläuterungen)

Finanzielle Auswirkungen in Folgejahren:

Ja

Nein

*(ggf. weitere Erläuterungen)***Klimafolgenabschätzung:**

Klimafolgen, die sich aus dem Beschluss ergeben, sind

 positiv:

Die vorgeschlagenen Änderungen zur Tarifmaßnahme 2021 sollen einen weiteren Ausbau eines attraktiven und umweltfreundlichen ÖPNVs ermöglichen, ohne die Fahrgäste zu viel zu belasten.

 nicht zu erwarten / sind nicht ersichtlich nicht wesentlich (z.B. in Folge von Geringfügigkeit, fehlender Unmittelbarkeit, sich weitgehend neutralisierender Wechselwirkungen) negativ – Klimaschonendere Alternativen

kommen aus Sicht der Verwaltung nicht in Betracht (*bei Bedarf Ausführungen durch FE*), weil...

werden von der Verwaltung aus folgenden Gründen nicht vorgeschlagen (z.B. Wirtschaftlichkeit, Kosten, technische Risiken, Verlässlichkeit, etc.):
Ausführungen durch FE