



Informationsvorlage: Die Zukunft des WestfalenTarifs

Themenschwerpunkt: Neuordnung der Gesellschafterstruktur und Sicherung der Landesförderung

1. Ausgangslage: Warum die WTG neu geordnet werden muss

Der WestfalenTarif ermöglicht es Fahrgästen, mit einem Ticket in ganz Westfalen-Lippe unterwegs zu sein. Diese Aufgabe wurde bisher gemeinsam von den Tarifgesellschaften und dem NWL in der WestfalenTarif GmbH (WTG) wahrgenommen.

Mit dem neuen Landesgesetz zum ÖPNV (ÖPNVG-E) kommt nun eine zusätzliche Anforderung hinzu: Die Kreise und kreisfreien Städte dürfen die Pauschalmittel nach §§ 11 Abs. 2 und 11a ÖPNVG nur dann verwenden, wenn ein gesetzeskonformer „Gemeinschaftstarif“ besteht. Dieser Gemeinschaftstarif muss unter der Hinwirkung der „regionalen Ebene“ entstehen, die künftig unmittelbar von den Kreisen und kreisfreien Städten getragen wird. In Westfalen-Lippe ist dies der NWL. Das Land stellt dabei klar: Ein Gemeinschaftstarif liegt nur dann im Sinne des Gesetzes vor, wenn der NWL tatsächlich Einfluss auf die Tarifbildung nehmen kann. Dies kann entweder durch eigene Wahrnehmung der Aufgabe oder durch eine von ihm gesteuerte Regieeinheit erfolgen.

In der Gesetzesbegründung heißt es dazu: *„Die Zweckverbände haben diese Hinwirkungspflichten als Verantwortliche grundsätzlich selbst wahrzunehmen. Sie können die operative Erledigung dieser Aufgaben mandatierend an einen Partnerzweckverband (go.Rheinland, VRR, NWL) übertragen oder hierfür eine von ihnen allein bzw. gemeinsam mit den anderen Partnerzweckverbänden getragene AöR bzw. GmbH als Regieeinheit gründen bzw. einsetzen; die Verantwortung für die Aufgabenwahrnehmung bleibt jeweils beim Zweckverband.“* (vgl. LT-Drs. 18/17127, S. 45)

Daraus folgt: Nutzt die regionale Ebene – hier der NWL – eine Regiegesellschaft zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben, muss diese Regiegesellschaft vollständig von ihr getragen werden. Um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen, muss der **NWL künftig 100% der Anteile an der WTG** halten. Nur so kann die WTG rechtssicher als **Regieeinheit** des NWL fungieren.

2. Herausforderungen: Die aktuellen Strukturthemen der WTG

Die derzeitige Struktur der WTG ist aus historisch gewachsenen Tarifgemeinschaften entstanden zu der der NWL später hinzugetreten ist. Diese Struktur entspricht aber nicht mehr den künftigen gesetzlichen Anforderungen an eine klare Verantwortung. Die Zahlen verdeutlichen den dringenden Handlungsbedarf:

- **Stimmrechte:** Der NWL hält aktuell unmittelbar aus seiner Hinwirkungsaufgabe heraus nur **20 % der Gesellschaftsanteile** und entsprechenden Stimmrechte. Die restlichen 80 % verteilen sich auf die regionalen Tarifgesellschaften und somit auf einzelne Verkehrsunternehmen und einige Aufgabenträger (u.a. auch dem NWL).
- **Finanzierung:** Im absoluten Gegensatz dazu gestaltet sich die Finanzierung der WTG:
 - Der NWL trägt bereits heute 80 % der direkten Kosten der WTG unmittelbar.
 - Die restlichen 20 % der WTG-Kosten werden von den vier regionalen Tarifgesellschaften (TGs) aufgebracht. Da der NWL jedoch auch an diesen Gesellschaften Anteile hält und entsprechend Finanzierung trägt, finanziert er die Kosten der WTG auf diesem Wege zusätzlich mittelbar mit.

Die reale Last: Zieht man die direkte und die indirekten Beteiligungen an den Kosten der WTG über die TG`s zusammen, finanziert der NWL die WTG insgesamt letztlich zu 83,61 %.

Das Problem: Der NWL finanziert fast die gesamten Kosten der WestfalenTarif GmbH (WTG) aus Landesmitteln. Gleichzeitig hat er dort jedoch nur eine Minderheit an Stimmrechten. Sollte der NWL zudem seine Zuständigkeit als SPNV-Aufgabenträger verlieren, würde er auch aus dem für die Tarifentwicklung entscheidenden Gremium der WTG – dem WestfalenTarif-Ausschuss (WTA) – ausscheiden.

Damit hätte der NWL faktisch keinen Einfluss mehr auf die Weiterentwicklung des Gemeinschaftstarifs, obwohl gerade diese Mitwirkung gesetzlich vorgeschrieben ist.

Warum ist das problematisch?

Das Land NRW macht die Auszahlung der ÖPNV-Pauschalmittel nach § 11 Abs. 2 und § 11a ÖPNVG ausdrücklich davon abhängig, dass ein wirksamer Gemeinschaftstarif besteht. Ein solcher Gemeinschaftstarif liegt nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG aber nur dann vor, wenn der NWL im Rahmen seiner gesetzlichen Hinwirkungsaufgabe tatsächlich an der Tarifbildung beteiligt ist. Genau deshalb fordert das Land in der bereits zitierten Gesetzesbegründung zum ÖPNVG: Wenn der Gemeinschaftstarif weiterhin auf Ebene der WTG beschlossen werden soll, muss dies in einer Alleingesellschaft erfolgen, die als Regieeinheit dem NWL zugeordnet ist.

Welche Folgen hätte ein Ausschluss des NWL?

Würde künftig ein „gemeinsamer Tarif“ ohne Einbindung des NWL – also allein durch die WTG, die Aufgabenträger oder die Verkehrsunternehmen – umgesetzt, hätte dies gravierende Folgen:

- Die Kommunen dürften die Pauschalmittel nach § 11 Abs. 2 und § 11a ÖPNVG nicht mehr an die Verkehrsunternehmen auszahlen, weil kein gesetzeskonformer Gemeinschaftstarif vorläge.
- Die Mittel müssten ungenutzt an das Land zurückgegeben werden.
- Eine trotzdem erfolgende Auszahlung würde als Mittelfehlverwendung gelten und Rückforderungen des Landes nach sich ziehen.

3. Das Ziel: Die WTG sichern und zum operativen Arm des NWL umwandeln

Die WTG bleibt als Gesellschaft bestehen und behält ihr wertvolles und von allen geschätztes Fachwissen. Sie wird jedoch organisatorisch enger an den NWL (und damit letztlich an die kommunale Ebene als unmittelbare Träger des NWL) angebunden, damit diese in der Lage ist, die ihr obliegende Hinwirkungsaufgabe über die WTG wahrzunehmen und sie insoweit aus Landesmitteln mitfinanzieren zu können. Andererseits soll die WTG unverändert als Dienstleister für die Verkehrsunternehmen bzw. die Erlösverantwortlichen u.a. die Einnahmenaufteilung durchführen wie auch weitere neutrale Verbundtätigkeiten erbringen können.

Der Vorschlag des NWL zur Strukturanpassung: Um die vom Land geforderte Verbundstruktur unter Beachtung der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der ÖSPV/SPNV-Aufgabenträger wie auch der Verkehrsunternehmen her-/sicherzustellen und so u.a. eine Mittelkürzung für die Kreise und Städte abzuwenden, würde der NWL einerseits mit allen Aufgabenträgern aus der Region

(einschließlich Stadtbusstädte und Schiene-NRW) einen **neuen Verbund-/Zusammenarbeitsvertrag** schließen. Dieser Vertrag regelt das Zusammenspiel der Aufgabenträger in Bezug auf den NWL als regionale Verbundebene u.a. unter Einbindung der WTG.

Die vom NWL getragene WTG schließt einerseits mit den Verkehrsunternehmen (respektive den Erlösverantwortlichen) **Einnahmenaufteilungsverträge**, um als neutraler Dienstleister für diese unverändert tätig werden zu können.

Andererseits schließt die WTG mit den Verkehrsunternehmen einen **Kooperationsvertrag**, dessen Abschluss den Verkehrsunternehmen durch die Aufgabenträger mittels NVP und/oder Vorabkennzeichnungspflichtig vorgegeben wurde, ab.

Diese Vertrags-/Regelwerke werden letztlich so miteinander sowie dem WTG-Gesellschaftsvertrag verzahnt, dass letztlich der NWL als regionale Ebene unter Nutzbarmachung der WTG als Regieeinheit den Vorgaben des ÖPNVG wie auch den unterschiedlichen Zuständigkeiten und Aufgaben der im ÖPNV in der Region tätigen maßgeblichen Akteuren (ÖSPV-Aufgabenträger, SPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen) Rechnung tragen kann.

- **Der Vorteil:** Die gesetzlichen Fördervoraussetzungen des ÖPNVG (einschl. der ordnungsgemäßen Verwendung der **ÖPNV-Pauschale**) bleiben gewährleistet – das Geld vom Land für den Busverkehr vor Ort wäre gesichert und die WTG könnten weiterhin durch Landesmittel zumindest mitfinanziert werden.
- **Perspektivisch:** Trotz der neuen Struktur durch den NWL verbleibt bei der WTG eine Finanzierungslücke, die **konsequent in zwei Stufen geschlossen** werden muss. Zunächst sichert der NWL die Basis ab; im zweiten Schritt muss jedoch neben der Finanzierung aus der Verbundpauschale – flankiert durch die Erhöhung der ÖPNV-Pauschale – eine Veranlasserfinanzierung als weiterer Finanzierungsbaustein etabliert werden. Nur durch diesen zusätzlichen Baustein, und den Wechsel auf ein verursachungsgerechtes Modell, welcher durch die Erhöhung der ÖPNV-Pauschale abgesichert ist, kann eine allgemeine Verbundumlage verhindert werden.

4. Konsequenzen bei fehlender Anpassung

Sollte die Anpassung der WTG-Gesellschafterstruktur nicht wie vorgeschlagen gelingen, müsste der NWL bis spätestens Ende 2026 reagieren, um den gesetzlichen Anforderungen der von ihr wahrzunehmenden „Hinwirkungsaufgabe“ zu entsprechen, mit Folgen für die kommunalen Haushalte:

- **Rechtlicher Rückzug:** Der NWL müsste alle Finanzierungsverträge mit der WTG kündigen, da er eine Gesellschaft, die nicht nur von ihr bzw. der regionalen Ebene gehalten wird, nicht mehr mit Landesmitteln finanzieren kann. Eine fortgesetzte Finanzierung durch den NWL würde letztlich zwangsläufig zur Notwendigkeit der Erhebung der Umlage durch den NWL führen – was bisher dezidiert und wiederholt von den NWL-Mitgliedern abgelehnt wurde.
- **Finanzielle Lücke:** Der WTG würden über 83 % ihres bisherigen Budgets wegbrechen, die nicht mehr als Landesmitteln finanziert werden könnte. Es blieben mithin nur eigene Haushaltsmittel der Aufgabenträger und/oder der Verkehrsunternehmen.
- **Gefahr für die Pauschalen der Aufgabenträger:** Würde der WestfalenTarif durch die WTG ohne aktive Beteiligung des NWL fortgeführt, droht mangels „Gemeinschaftstarif nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG“ (respektive der vom Land geforderten Verbundstruktur) ein Verstoß gegen die Fördervoraussetzungen des Landes und letztlich der Verlust der wesentlichen Teile aus den Mittel nach §§11 Abs. 2 und 11a ÖPNVG zu Lasten der ÖSPV-Aufgabenträger in der Region. Die finanzielle Basis für den Busverkehr vor Ort wäre damit unmittelbar gefährdet.

In der Anlage sind die wesentlichen Eckpunkte der empfohlenen Vertragsgrundlagen für die vorgeschlagene, neue Struktur aufgeführt. Diese Informationsvorlage dient der Vorabinformation für notwendige Beschlusläufe im zweiten Quartal 2026.

Wir empfehlen, dass Sie als ÖPNV-Aufgabenträger Ihre Haltung zu den notwendigen strukturellen Veränderungen ebenfalls an Ihre beauftragten Verkehrsunternehmen kommunizieren, damit diese ein entsprechendes Mandat für die Gespräche innerhalb der Gremien und Gesellschafterrollen in der WT-Struktur haben und sich nach Ihren Vorstellungen positionieren können. Gemeinsames Ziel muss es sein, den WestfalenTarif zukunftssicher zu machen und unsere Region bestmöglich auf die anstehenden Änderungen vorzubereiten.