

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

45. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 17.10.2017 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 06

Vorlage: TA 402/17

Sachstand Erweiterung des Geltungsbereichs des WestfalenTarifs bis Kassel

Berichtersteller: Herr Ressel

Verfasser: Frau Nowak-Müller

Kosten: keine

Vorberatung: Ja, Ausschuss/Gremium TA am 05.10.2017
 Nein

Beschlussvorlage: Ja

Mitteilungsvorlage: Ja


- Zustimmung der Mitgliedszweckverbände erforderlich: Ja Nein
- Falls ja: ZWS npH ZRL VVOWL ZVM
- Einfache Mehrheit $\frac{2}{3}$ Mehrheit Einstimmig

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des NWL nimmt den Sachstand zur Erweiterung des Geltungsbereiches des WestfalenTarifs bis Kassel zur Kenntnis.



Dr. Ulrich Conradi
Verbandsvorsteher NWL



Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

TOP: 06**Sachstand Erweiterung des Geltungsbereichs des WestfalenTarifs bis Kassel****Öffentliche Sitzung****Sachdarstellung:**

Wie in der NWL-Vorlage 258/14 im Dezember 2014 beschlossen, wurde in Abstimmung mit allen Beteiligten ein Tarifmodell für die tarifliche Integration von Hofgeismar und Kassel (inkl. der jeweiligen Stadt- und Umlandverkehre) in den Westfalentarif entwickelt.

Aus Sicht des NVV bestand und besteht auch weiterhin ein hohes Interesse, dass der NRW-Tarif bis Kassel (gesamt Stadtgebiet) ausdehnt wird. Für diese Ausdehnung ist jedoch die Erweiterung des Westfalentarifs Voraussetzung.

Mit Hilfe des Gutachters BPV wurde auf der Basis der heutigen angenommenen Einnahmen verschiedene Tarifmodelle entwickelt und die Ergebnisse dieser Modellrechnungen miteinander verglichen. Diese zeigen sowohl von den dann anfallenden Zuschusskosten wie auch von den sich hieraus ergebenden neuen Ticketpreisen her sehr große Unterschiede. Darüber hinaus sind auch vertrieblich nicht alle Modelle an die entscheidende WestfalenTarif-Datenbank andockbar bzw. fehlt einigen Modellen zudem auch die Transparenz aus Kundensicht.

Dies führt je nach untersuchtem Modell zu einem Zuschussbedarf für den NVV wie NWL von bis zu ca. 1,9 Mio. €/Jahr. Daher wurden in der Folge weitere Modelle bis hin zu einer zuschussneutralen Lösung entwickelt. Dies führte jedoch zu unverträglich hohen Einzelticket-Preisen. Hierbei bestünde dann eine hohe Gefahr von BahnCard-Kunden unterlaufen zu werden bzw. dass Normalfahrgäste abspringen würden.

Letztlich standen Kosten und Nutzen der untersuchten Tarifintegration deutlich zur Diskussion. Welcher Zuschussbedarf wäre mit welcher Wirkung zumindest fachlich noch vertretbar?

Hier zeigte sich ein erheblicher Unsicherheitsfaktor schon allein bei der Aussagekraft der verwendeten Daten. Die Erhebungsgrundlagen basieren auf verbundweiten Erhebungen, die zur Einnahmeaufteilung dienen und die nur auf der Gesamtbasis eine statistische Genauigkeit von 95% ausweisen. Werden hiervon Aussagen nur für einen Korridor herausgenommen, sinken die statistische Genauigkeit und die Aussagekraft erheblich. Da die maßgebliche Linie RE 11 Düsseldorf – Hamm – Kassel-Wilhelmshöhe erst 12/2016 eingerichtet wurden, liegen konkrete Erhebungsergebnisse auf dieser Linie noch nicht vor.

TOP: 06**Sachstand Erweiterung des Geltungsbereichs des WestfalenTarifs bis Kassel****Öffentliche Sitzung**

Da die finanzielle Bandbreite der Ergebnisse der Modellrechnungen so differiert, stellt sich für eine Handlungsentscheidung damit auch automatisch die Frage, was mit welchem Zuschuss im Hinblick auf einen (positiven) Effekt auf die Nachfrage und die Fahrgäste bewirkt werden kann.

Aus o.g. Gründen fehlt hier jedoch die statistische Sicherheit, um hier fachlich gesicherte Aussagen treffen zu können.

Empfehlung:

Daher wird in Abstimmung mit dem NVV vorgeschlagen, bei der nächsten Erhebungswelle 2018, den Korridor nach Kassel so detailliert und statistisch aussagesicher zu erheben, dass damit die Ausgangslage deutlich sicherer beschrieben werden kann.

Rechnet man auf dieser statistisch deutlich besseren Basis dann die Modelle erneut, sollte es ausreichend Sicherheit für eine Entscheidung über die Effekte, Sinnhaftigkeit und Kosten-Nutzen-Effekt der untersuchten Ausdehnung des WT bis Kassel geben.

Weiterer Zeitplan:

In Abhängigkeit der hierdurch erforderlich detaillierten Erhebung, deren Auswertung wie den erneuten Modellrechnungen verschiebt sich der mögliche Zeitpunkt einer Einführung entsprechend auf realistisch Ende 2019/Anfang 2020.