

Vorlage Nr. 477/26

Betreff: **Sachstandsbericht: Neuordnung der Gesellschafterstruktur der WestfalenTarif GmbH (WTG)**

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bau- und Mobilitätsausschuss	09.07.2026	Berichterstattung durch:	Herrn Dieckmann Frau Heckhuis (SWR)
------------------------------	------------	--------------------------	--

Betroffenes Leitprojekt/Betroffenes Produkt

Produkt 531	Mobilitäts- und Verkehrsplanung
Ziele Unser Rheine 2030	Mobilität

Finanzielle Auswirkungen

☐ Ja ☒ Nein
☐ einmalig ☐ jährlich ☐ einmalig + jährlich

Ergebnisplan

Erträge	€
Aufwendungen	€
Verminderung Eigenkapital	€

Investitionsplan

Einzahlungen	€
Auszahlungen	€
Eigenanteil	€

Finanzierung gesichert

☐ Ja ☐ Nein

durch

☐ Haushaltsmittel bei Produkt / Projekt
☐ sonstiges (siehe Begründung)

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Bau- und Mobilitätsausschuss nimmt den Sachstand zur Neuordnung der Gesellschafterstruktur der WestfalenTarif GmbH (WTG) zur Kenntnis.

Begründung:

1. Anlass

Die Stadt Rheine ist in ihrem Zuständigkeitsgebiet gem. § 3 Abs. 1 und 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) Aufgabenträger für den stadtgebundenen ÖPNV und zuständige Behörde im Sinne von Art. 2 lit. c) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Als Aufgabenträger gem. § 3 Abs. 1 Satz 1 ÖPNVG NRW obliegt ihr die Planung, Organisation und Gestaltung des ÖPNV in ihrem Zuständigkeitsgebiet. Die Stadt Rheine ist mittelbar über die Stadtwerke Rheine GmbH (SWR) zu 100% an der Verkehrsgesellschaft der Stadt Rheine mbH (VSR) beteiligt. Zum Geschäftsfeld der VSR gehört als Verkehrsmanagementgesellschaft u. a. die Verwirklichung eines angebotsorientierten öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet der Stadt Rheine. Die VSR erbringt diese Aufgabe im Auftrag der Stadt Rheine auf der Grundlage eines erteilten öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA). Gem. § 2 Abs. 1 lit. d) des ÖDA gehört zu den Einzelpflichten der VSR die Mitwirkung in der WTG als Kooperations-/Tariforganisation. Die VSR stellt die Einflussnahme auf die Aufgaben der WTG derzeit durch ihre unmittelbare Beteiligung an der Tarifgemeinschaft Münsterland-Ruhr-Lippe GmbH sicher (im Folgenden TG-MRL, die VSR hält aktuell insgesamt 3,45% der Anteile). Die TG-MRL agiert wiederum als unmittelbarer Gesellschafter der WTG. Die aktuellen Beteiligungsverhältnisse der WTG stellen sich wie folgt dar:

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL):	20,00%
OWL Verkehr GmbH (OWL V):	20,00%
Tarifgemeinschaft Münsterland-Ruhr-Lippe GmbH:	20,00%
VGWS Verkehrsgemeinschaft Westfalen Süd:	20,00%
Verbundgesellschaft Paderborn/Höxter mbH	20,00%

Rechnerisch ergibt sich somit für die VSR und gleichzeitig für die Stadt Rheine ein mittelbares Beteiligungsverhältnis an der WTG über 0,69% der Geschäftsanteile.

Die beschlossene Weiterentwicklung des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) zum Mobilitätsverbund fällt mit einer grundlegenden Strukturreform des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in NRW zusammen.

Das ÖPNVG NRW ist durch Beschluss des Landtags vom 6. Mai 2026 novelliert worden (vgl. **Anlage 1**).

Die wesentlichen gesetzlichen Neuerungen umfassen:

- SPNV-Neuordnung: Übertragung der SPNV-Aufgabenträgerschaft auf eine neue, landesweite Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) zum 01.01.2027.
- Vernetzte Mobilität: Konkreter Auftrag an die regionale Ebene (NWL, VRR, go.Rheinland) zur Koordination des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) und SPNV sowie zur engeren kommunalen Anbindung.
- Finanzierung: Neuausrichtung der Finanzströme u. a. durch Einführung einer Verbundpauschale für die regionale Ebene.

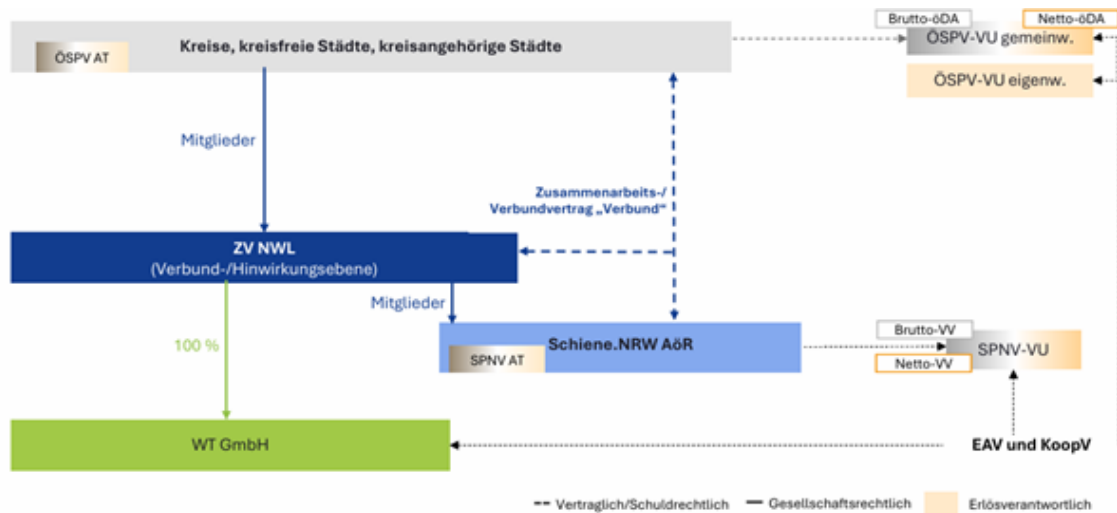
Der NWL bleibt im Rahmen der Novellierung weiterhin Empfänger der Verbundpauschale des Landes NRW. Diese ist für eine „Hinwirkungspflicht“ des NWL, insbesondere hinsichtlich einer Fortentwicklung bestehender Gemeinschaftstarife, zu verwenden, aber auch für weitere übergreifende Aufgaben. Die Hinwirkungspflicht im ÖPNV verpflichtet die gesetzlichen Aufgabenträger (z. B. Landkreise, Zweckverbände) darauf hinzuwirken, dass Verkehrsunternehmen in ihrem Zuständigkeitsbereich einheitliche Gemeinschaftstarife bilden und umsetzen. Insbesondere in Nordrhein-Westfalen ist diese Verpflichtung gesetzlich festgeschrieben (z.B. nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW).

Die Hinwirkungspflicht ist gesetzlich nicht abschließend normiert. Der NWL vertritt die Rechtsauffassung, dass er der gesetzlichen Hinwirkungspflicht für einen einheitlichen Gemeinschaftstarif künftig nur dann nachkommen kann, wenn er die Tariforganisation, die den Gemeinschaftstarif verwaltet, direkt steuern kann. Ist dies nicht der Fall, sei es nicht möglich, die Verbundpauschale weiterhin für Zwecke der Tarifgebung zu verwenden. Übergreifend ist für Westfalen die WTG für Tarifgebung, Einnahmeverteilung und unterstützende Dienstleistungen zuständig, die sie für alle erlösverantwortlichen Partner erbringt.

Der NWL hat Anfang März dieses Jahres ein Informationsschreiben an die Stadtbusstädte verschickt (vgl. **Anlage 2**). Gleichzeitig hat er den Stadtbusstädten einen Entwurf eines Letter of Intent übersandt (vgl. **Anlage 3**). Nach Abstimmung mit anderen Stadtbusstädten aus dem Raum Westfalen wurde Ende März dieses Jahres ein Positionspapier der Stadtbusstädte an den NWL versendet (vgl. **Anlage 4**), das die bestehenden Bedenken der Stadtbusstädte sowie ihre Forderungen und Anforderungen zum Ausdruck bringt und dokumentiert. Am 12.05.2026 hat der NWL ein weiteres Informationsschreiben an die Stadtbusstädte gerichtet (vgl. **Anlage 5**), eine Antwort auf das Positionspapier der Stadtbusstädte steht weiterhin aus. Für die weiteren Verhandlungen mit dem NWL wird vorgeschlagen, sich mit den Stadtbusstädten weiterhin eng abzustimmen. Derzeit wird geprüft, ob eine Rechtsberatung eingeschaltet werden soll, um die (Rechts-)Position der Stadtbusstädte zu wahren.

2. Organisationsmodell (NWL)

Gemäß dem Organisationsmodell, das nach der Rechtsmeinung des NWL ausschließlich die Verwendung der Verbundpauschale für die Tarifgebung und Finanzierung der WTG sicherstellt, ist folgende Struktur vorgesehen:



Quelle: NWL

Damit würden die bisherigen Tarifgesellschaften ((TGs), im Münsterland ist dies die Tarifgemeinschaft Münsterland-Ruhr-Lippe GmbH), an denen die Verkehrsunternehmen (auch die Stadtbusstädte) beteiligt sind, den Status als Gesellschafter an der WTG an den NWL abgeben. Gleichzeitig will sich der NWL zugunsten des künftigen, zu gründenden SPNV-Aufgabenträgers aus den TGs und deren Finanzierung zurückziehen.

3. Anforderungen an die Organisations- und Vertragsgestaltung

Aus Sicht der Stadtbusstädte (und der übrigen erlösverantwortlichen Partner) bedeutet die Veränderung erst einmal, den bisher mittelbaren Einfluss auf die WTG über den Gesellschafterstatus bei den jeweiligen TGs zu verlieren, da die Stadtbusstädte formal nicht direkt in die Organisationsstruktur des NWL eingebunden sind.

Gleichzeitig erbringt die WTG etliche Dienstleistungen quasi als „Monopolist“, da es weder sachlich sinnvoll möglich noch wirtschaftlich wäre, diese Leistungen durch eine parallel agierende Organisation (zusätzlich) zu erbringen. Bei diesen für die erlösverantwortlichen Partner unabdingbaren „Monopol-Dienstleistungen“ der WTG handelt es sich insbesondere um:

- Tarifgebung inkl. der Tarifgenehmigung und Vorhalten der westfälischen Tarifdatenbank (WTB)
- Einnahmeabrechnung und Einnahmeaufteilung (EAV) und Vorhalten der westfälischen Einnahmemeldedatenbank (EDB)
- Kooperationsverträgen insbesondere mit Nachbartarifverbünden (VOS, NVV, NiedersachsenTarif, ...)
- Unterstützende Dienstleistungen wie etwa die Bereitstellung von Produkt- und Kontrollmodulen
- Tarifmarketing und Tarifkommunikation

Die Tarifgebung inkl. der Preisfestlegung und die EAV haben unmittelbare Auswirkungen auf die Finanzierung und die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsangebote. Die erlösverantwortlichen Partner müssen daher einen unmittelbaren Einfluss auf Tarif und EAV (Systematik und Prozesse) ausüben können.

Aus Sicht der Stadtbusstädte bzw. erlösverantwortlichen Partner sind daher folgende Anforderungen beim Prozess zur Reorganisation und dem künftigen Organisationsmodell umzusetzen:

Finanzierung Tarifgesellschaften

Ein Rückzug des NWL aus der Finanzierung der Tarifgesellschaften (z. B. Tarifgemeinschaft Münsterland-Ruhr-Lippe) ist erst dann möglich, wenn der künftige Schienen-Aufgabenträger die Finanzierung in gleichem Umfang anstelle des NWL fortführt, da u. a. auch dieser Aufgabenträger Serviceleistungen der Tarifgemeinschaft Münsterland-Ruhr-Lippe in Anspruch nehmen wird (lokale Einnahmenaufteilung, Semesterticketverträge, Schulträgerticketausgabe, ...). Es ist ein geordneter Übergang sicherzustellen, während dessen es keinen Zustand der Vertragslosigkeit oder konkurrierender Verträge geben darf.

Festlegen der Finanzierung des Dienstleistungsportfolios der WT

Generell ist zu unterscheiden zwischen den „Monopol-Dienstleistungen“ rund um Tarifgebung, EDB und EAV und weiteren Dienstleistungen. Die „Monopol-Dienstleistungen“ werden heute zum größten Teil über die Verbundpauschale finanziert. Dies ist auch künftig anzustreben. Für etwaige Finanzierungslücken ist durch vertragliche Regelungen sicherzustellen, dass die erlösverantwortlichen Partner die Höhe der Entgelte für die Dienstleistungen festlegen, beispielsweise über einen Wirtschafts- und Stellenplan für diese Leistungen. Weitere Leistungen, die etwa einzelne TGs auf die WT übertragen, sind nach Aufwand mit den Auftraggebern abzurechnen (nach Auftraggeber diesem direkt zu zurechnen). Es ist vorzusehen, dass diese vertraglichen Regelungen nicht einseitig vom NWL geändert oder gekündigt werden können, sondern nur mit einem hohen Quorum von den erlösverantwortlichen Partnern.

Finanzierung des NWL und Finanzierungsbeiträge der erlösverantwortlichen Partner

Die Zahlungen der erlösverantwortlichen Partner im Status quo ergeben sich aus den Wirtschaftsplänen der Gesellschaften (WTG und TGs), um die Aufgaben der jeweiligen Organisation zu finanzieren. Als Gesellschafter der TGs verabschieden sie die Wirtschaftspläne der TGs und mandatieren die Zustimmung zum Wirtschaftsplan der WTG. Es darf in Summe der Finanzierung für die „Monopol-Dienstleistungen“ der WTG und der TGs für die erlösverantwortlichen Partner zu keiner signifikanten Steigerung der Kosten kommen, auch nicht durch eine etwaige Mitgliedschaft beim NWL. Bei allen weiteren Dienstleistungen muss es den erlösverantwortlichen Partner freistehen, die Dienstleistung bei der WTG oder Dritten zu beziehen.

5. Zeitplan des NWL

Die folgenden wesentlichen Meilensteine liegen der aktuellen Zeitplanung des NWL zu Grunde:

Zeitraum	Meilenstein
21. Mai 2026	Versand der Informationsvorlage mit Entwurf des Verbund- und Zusammenarbeitsvertrages (VzV).
26. und 28. Mai 2026	Gesprächstermine zwischen ÖSPV-Aufgabenträgern und NWL zu Fragen und Klärungsbedarfen zum VzV und zum weiteren Vorgehen.
Ab Mai 2026	Überarbeitung des VzV und der entsprechend ausgestalteten Entwürfe der weiteren Verträge durch den NWL. Das Feedback zum VzV aus den Gesprächen mit den ÖSPV-Aufgabenträgern wird eingearbeitet und die weiteren Vertragswerke (Gesellschaftsvertrag der WTG, Kooperationsvertrag) werden auf Basis der Anpassungen des VzV aufbereitet.
Mitte Juni 2026	Übermittlung der Entwürfe der folgenden Vertragswerke an die Beteiligten: VzV, Kooperationsvertrag und Gesellschaftsvertrag der WTG.
Bis Ende Juli 2026	Abstimmungsprozess mit den Beteiligten zu den Vertragswerken und zum weiteren Vorgehen.
Mitte - Ende Juli 2026	Weitgehende Ausformung und Finalisierung der Vertragswerke sowie Vorbereitung des Versands für Grundsatzbeschlüsse in den kommunalen Gremienläufen
Ab Anfang August 2026 (Q3-Sitzungslauf)	Grundsatzbeschlüsse der kommunalen Gremien
	Fortführung der Ausgestaltung
Voraussichtlich Dezember	Beschlussfassung in der Verbandsversammlung NWL

Weiteres Vorgehen

Die aktuelle Vorlage dient der Kenntnisnahme zu den aktuellen Entwicklungen zur Neuordnung der Gesellschafterstruktur der WestfalenTarif GmbH (WTG).

Es ist beabsichtigt, dass zwischen der Stadt Rheine und dem NWL ein Verbund- und Zusammenarbeitsvertrag (VzV) geschlossen wird, damit in der Verbandsversammlung des NWL

eine Beschlussfassung zur Strukturreform erfolgen kann. Die Verhandlungen hierzu laufen allerdings noch.

Daher wird zum Abschluss des VzV zur Sitzung des Bau- und Mobilitätsausschusses am 23.09.2026 eine entsprechende Beschlussvorlage erarbeitet, die dann in der nächsten Ratsitzung dem Rat der Stadt Rheine eine Empfehlung zum Beschluss ausspricht.

Anlagen:

Anlage 1: Zehntes Gesetz zur Änderung des ÖPNVG NRW

Anlage 2: Erstes Informationsschreiben des NWL an die Stadtbusstädte März

Anlage 3: Entwurf des Letter of Intent mit den Stadtbusstädten

Anlage 4: Positionspapier der Stadtbusstädte an den NWL

Anlage 5: Zweites Informationsschreiben des NWL an die Stadtbusstädte