

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
Bahnhofstraße 48 // 59423 Unna

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
Herrn Martin Adamski
August-Bebel-Str. 92
33602 Bielefeld

- Ausschließlich via E-Mail -

Organisationseinheit
Unna

Ihr/e Ansprechpartner/-in
Katja Nowak-Müller

Telefon
+49 152 22676483

E-Mail-Adresse
strukturereform@nwl-info.de

Datum
17.06.2026

Betr.: Ihr Schreiben vom 03.06.2026 / Ihr Zeichen 093-660.2

Sehr geehrter Herr Adamski,

wir danken Ihnen für Ihr Schreiben und Ihre Rückfragen an den NWL. Gerne möchten wir Sie und Ihre Kolleginnen und Kollegen mit den nachfolgenden Antworten bestmöglich unterstützen, um die politischen Gremien der Stadt Bielefeld fundiert informieren zu können und so eine Beschlussfassung zu ermöglichen.

Die Beschlussfassung zum Trägerwechsel ist von zentraler Bedeutung für die Umsetzung des ÖPNVG und stellt eine wesentliche Voraussetzung für die weiteren Verfahrensschritte dar. Insbesondere ist hervorzuheben, dass eine ausbleibende Beschlussfassung der Stadt Bielefeld vor der Verbandsversammlung des VVOWL Auswirkungen auf die kommunale Willensbildung hat: Ohne entsprechenden Ratsbeschluss kann keine wirksame Mandatierung der städtischen Vertreter im VVOWL erfolgen.

Dies hätte zur Folge, dass sowohl die Beschlussfassungen in der Verbandsversammlung des VVOWL als auch in der anschließenden Verbandsversammlung des NWL maßgeblich gefährdet sind und damit insgesamt erfolgskritisch für die Umsetzung des Trägerwechsels und die Zielerreichung im Sinne des ÖPNVG wirken. In diesem Fall ist zudem mit aufsichtsrechtlichen Ersatzmaßnahmen der zuständigen Bezirksregierung(en) zu rechnen.

Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Verbandsversammlung des NWL am 16. Juli 2026 sowie die Verbandsversammlung des VVOWL am 8. Juli 2026 stattfinden.

**Zweckverband
Nahverkehr
Westfalen-Lippe**
Bahnhofstraße 48
59423 Unna

www.nwl-info.de

Bankverbindung:
Sparkasse UnnaKamen
IBAN:
DE78 4435 0060 0000 1206 34
SWIFT-BIC:
WELADEDIUNN

Verbandsvorsteher:
Dr. Linus Tepe

Geschäftsführung:
Christiane Auffermann

Im Nachfolgenden möchten wir konkret auf Ihre Fragen eingehen:

Finanzsituation / Risiko von Umlagen

Frage 1:

- *Neu ist, dass der NWL gemäß §13 der Satzung auch die direkte Finanzierung der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften vornimmt.
In diesem Zusammenhang ist nicht klar, welche finanziellen Dimensionen auf die beteiligten Kommunen zukommen könnten.
Wie kann die Sinnhaftigkeit möglicher Beschlüsse geprüft oder verhindert werden?
Durch diese Änderung ist eine hohe und schnell umzusetzende finanzielle Belastung der beteiligten Kommunen auch gegen ihre eigene Stimmabgabe durch Mehrheitsentscheid möglich.*

Antwort 1:

Die Übernahme der Finanzierung von Tochter- und Beteiligungsgesellschaften ist nicht neu im NWL. Die Finanzierung einer WT GmbH sowie der Tarifgemeinschaften (VGWS, TG ML/RL, vph, OWLV), die Finanzierung der eurobahn GmbH, der Eigenbetrieb, DeutschlandTarifVerbund GmbH (DTVG) und deren Finanzierung über den NWL ist bereits gängige Praxis. Auch die Mitgliedszweckverbände werden heute über den NWL in großen Teilen finanziert. Alle Beteiligungen werden auch heute schon im Haushalt des NWL abgebildet.

Hier unterliegt der NWL heute wie auch künftig der gleichen Logik und Vorgehensweise: Der Haushalt des NWL umfasst alle Mittel, die aus unterschiedlichsten Quellen für die Finanzierung der Aufgaben und die in diesem Zusammenhang eingesetzten Tochter- oder Beteiligungsgesellschaften erforderlich sind.

Grundlegendes Ziel des NWL ist immer, die Auskömmlichkeit des Haushaltes und die Vermeidung von Umlagen für die Trägerverbände sicherzustellen.

Verpflichtungen werden nur dann eingegangen, wenn eine Gegenfinanzierung vorhanden ist. Hier folgt der NWL in seiner unterjährigen Arbeit einem kontinuierlichen Risikomanagement mit Abstimmungsprozessen, was fachlich-inhaltliche Anpassungs- und Entwicklungsbedarfe (z. B. auf Grundlage von Problemlagen, die konzeptionell gelöst werden müssen) betrifft. Grundsätzlich werden erforderliche Maßnahmen (z. B. Projekt, Gesellschaft, Aufgabenübernahmen) immer finanziell an der Gesamtmittelausstattung geprüft und deren Realisierungschancen bewertet. Entscheidungen werden immer mit Blick auf die Gesamtmittelausstattung des NWL und deren Finanzierbarkeit den Gremienmitgliedern zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt (separate Vorlagen und Vorgehensweisen). Neben der Darstellung eventueller Problemlagen liefert der NWL immer Entscheidungsgrundlagen mit Empfehlungen für Vorgehensweisen.

Veränderungen / externe Einflüsse, die zu einer Belastung führen würden, werden so erkannt und frühzeitig Lösungsszenarien und Vorgehensweisen entwickelt und die Ergebnisse in Informations- und Abstimmungsprozesse überführt. Hierbei geht der NWL grundsätzlich so vor, dass Leistungskürzungen VOR Umlagen in Betracht kommen.

Zuständig ist der Haupt- und Finanzausschuss (ehemals Strategie- und Finanzausschuss) in der Vorberatung und die Verbandsversammlung des NWL als Entscheidungsgremium. Beide Gremien werden in neuer Trägerschaft künftig in direkter Beteiligung der Kommunen, also auch der Stadt Bielefeld sein. Zu entwickeln sind in der neuen Struktur noch die direkten Arbeitsformate unter Beteiligung von Kommunalverwaltungen zu verschiedenen Themen. Dies soll im Aufgabenspektrum der Satzung mit den neuen Trägern entwickelt werden.

Künftig wird daher die Einflussmöglichkeit bereits beim ersten Eingehen der Information, dass Handlungsbedarfe bestehen, gegeben sein. Die Einflussmöglichkeit besteht über die Gremien, über eingerichtete Lenkungskreise, Arbeitstermine auf Fachebene der Verwaltungen etc. Dies ist natürlich abhängig von der Schwere des Handlungsbedarfs. Die direkte Beteiligung ermöglicht den Kreisen und Städten erstmalig ein direktes Beeinflussen der Vorgehensweisen und Bewerten von Vorschlägen und Empfehlungen. Derzeit sind die Kommunen abhängig von der Weitergabe von Informationen durch die derzeitigen Träger (Mitgliedszweckverbände) und sind erst einzubinden, wenn eine Kommunalbeteiligung formal erforderlich ist. An dieser Stelle soll noch einmal erwähnt werden, dass auch heute bereits ein eventuelles Umlagerisiko bei den Kommunen liegt. Der Unterschied beim zur Beschlussfassung vorliegenden Trägerwechsels wird sein, dass die Stadt Bielefeld künftig von der Erstinformation bis zur Entscheidung Einfluss auf die Lösung und damit die finanziellen Auswirkungen hat. Einigkeit besteht bei allen Gremienmitgliedern, dass Umlagen vermieden werden müssen.

Frage 2:

Welche Tochter- und Beteiligungsgesellschaften verbleiben zukünftig beim NWL? Wie sieht es mit dem u.a. für die Fahrzeugfinanzierung zuständigen Eigenbetrieb für Fahrzeuge aus, werden hiermit verbundene Risiken ebenfalls auf Schiene.NRW übergehen?

Antwort 2:

WT GmbH und Tarifgemeinschaften (VGWS, TG ML/RL, vph, OWLV)

Die WestfalenTarif GmbH und die Tarifgemeinschaften werden heute zu großen Teilen durch den NWL finanziert. Mit Wegfall des Aufgabenträgerstatus des NWL kann das Gesellschaftskonstrukt so nicht mehr aufrechterhalten werden (hier verweisen wir auf die entsprechenden Vorlagen/Infopakete zum kooperativen Ansatz).

Diesbezüglich wird es künftig eine 100% Tochter WT GmbH geben (Die Beschlussfassungen und Abstimmungsprozesse zu den Vertragswerken laufen derzeit).

Eurobahn

Antwort s. unten.

DTVG – DeutschlandTarifVerbund GmbH

Hier wird der NWL für eine Übergangszeit noch beteiligt sein. Künftig (geplant für 2027) wird die Beteiligung durch Schiene.NRW erfolgen.

Eigenbetrieb

Der Eigenbetrieb soll bei den Zweckverbänden verbleiben. Die Sicherstellung der Finanzierung und die Einsatzgarantien der Fahrzeuge für deren Lebenszyklen werden im Rahmen der Gründung von Schiene.NRW formal über/durch Schiene.NRW sichergestellt und entsprechend formal geregelt. Hier soll sichergestellt werden, dass **kein** Finanzierungs-Risiko auf der regionalen Ebene und/oder die Trägerverbände verbleibt.

Frage3:

Seit Mai 2025 ist der NWL-Gesellschafter der Eurobahn. Die für die Kommunen damals einmalige Situation musste bereits ebenfalls unter hohem Zeitdruck beschlossen werden. Einher mit der Übernahme ging eine Risikoprüfung, welche nicht zu unterschätzende mögliche Auswirkungen auf die Kommunen dargelegt hat. Da die Aufgabenträgerschaft des SPNV nun auf Schiene.NRW übergehen soll, gehe ich davon aus, dass die Risiken durch die Übernahme eines SPNV-Unternehmens wie der Eurobahn ebenfalls auf Schiene.NRW übergehen. Hier würde ich mir genauere Informationen wünschen.

Antwort 3:

Für die Inhouse-Verträge -wozu auch der Verkehrsvertrag mit der Eurobahn gehört- hat der Gesetzgeber längere Übergangsfristen ermöglicht. Diese verlängerte Übergangszeit ermöglicht es dem NWL, das damals beschlossene Vorgehen geregelt umzusetzen. Das bedeutet, dass der Verkaufsprozess in Vorbereitung ist. Beschlüsse der NWL-Verbandsversammlung und das Verfahren des Verkaufsprozesses können wir zwar nicht vorwegnehmen, aber das geplante Vorgehen sieht vor, dass das Risiko übergeht. Sobald die Verkehrsverträge an Schiene.NRW übergehen, muss final entweder das Unternehmen verkauft worden sein oder Schiene.NRW muss Gesellschafter der Eurobahn geworden sein. Durch den Verkauf entfällt das Risiko vollständig, durch die Übertragung an Schiene.NRW kommt es zu einer erheblichen Risiko Reduzierung.

Mobilitätsverbund

Fragen 4:

Der NWL soll zu einem Mobilitätsverbund entwickelt werden. Die Neuordnung von Aufgaben ist dabei ein entscheidender Faktor. Welche Aufgaben behält der NWL, welche Aufgaben kommen neu hinzu, welche Aufgaben übernimmt der NWL von anderen Institutionen. Der NWL bietet seinen künftigen Verbandsmitgliedern an, Aufgaben über Kreisgrenzen hinweg zu bündeln und weitere Aufgaben freiwillig an ihn zu übertragen. Hierbei stellen sich Fragen zur inhaltlichen Ausgestaltung:

- *Der NWL sieht sich als Plattform, auf der SPNV, Schnellbus und ÖSPV-Planungen zusammengeführt und Gesamtkonzepte für den Kooperationsraum gebündelt werden. Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV wird vsl. auch zukünftig häufig nicht beim NWL liegen. Wie stellt sich der NWL eine Abstimmung diesbezüglich unter den betroffenen Kommunen vor?*

- *Gleiches gilt für die koordinierte Angebotsplanung (Takte, Knoten, Anschlüsse, Schnellbusse) von SPNV-, ÖSPV sowie zusätzlichen On-Demand und Sharing-Angeboten zu einem abgestimmten Gesamtnetz. Hier wirkt mit dem SPNV-Aufgabenträger, sowie den Kommunen vor Ort dann mit dem NWL ein zusätzlicher Beteiligter mit.*
- *Als weiteres Ziel sieht der NWL für sich die Harmonisierung von Beförderungsbedingungen, Produktstandards (z.B. Produktklassen im SPNV nicht beim SPNV-Aufgabenträger Schiene.NRW definiert, der die Verkehre im Anschluss auch bestellt und bezahlt? Pünktlichkeit, Sauberkeit und Informationen sind z.T. durch Jahrzehnte geltende öffentliche Dienstleistungsaufträge zwischen Kommunen und Verkehrsunternehmen geregelt. Anpassungen dieser Aspekte können zu zusätzlichen (Betriebs-)Kosten führen. Standardisierungen in diesem Bereich erscheinen aufgrund der heterogenen ÖPNV-Landschaft in Westfalen-Lippe nur schwer erzielbar. Wie definiert der NWL hier seine Rolle?*
- *Der NWL strebt ein übergreifendes Marketing für den Gesamtverbund unter seiner/einer(?) Marke an, um ÖPNV und vernetzte Mobilität attraktiver zu machen. Wie sind Synergien mit bereits in den Kommunen vor Ort mit teils viel Aufwand eingeführten und bekannten Kampagnen und Marken zu erwarten?*

Die Aufgabenwahrnehmung, die durch den Beschluss der neuen Satzung weitestgehend fixiert wird, erscheint an vielen Stellen noch nicht final abgestimmt. Weder mit den zukünftigen Trägern des NWL noch – sofern dies durch uns bewertbar – in der Zusammenarbeit mit Schiene.NRW. Darüber hinaus bieten bisher zur Verfügung gestellten Informationen keine ausreichende Grundlage die o.g. Fragen selbstständig zu beantworten.

Gebündelte Antwort 4:

Die künftige Rolle des NWL als Mobilitätsverbund sollte als „kommunal getragene Koordinations- und Bündelungsstruktur“ beschrieben werden. Ziel ist nicht, den Kommunen Zuständigkeiten zu entziehen, sondern Aufgaben dort zusammenzuführen, wo gemeinsame Standards, abgestimmte Schnittstellen und einheitliche Verfahren Vorteile für die Region schaffen. Die kommunale Aufgabenträgerschaft bleibt dabei erhalten; der Verband wirkt dort, wo überörtliche Abstimmung sinnvoller ist, als paralleles Einzelhandeln. Um den Grad der Zusammenarbeit in den in der Satzung als Rahmen vorgegebenen Aufgaben zu finden, ist ein netzwerkartiger Dialog auf Arbeits- und Entscheidungsebene aufzubauen und auszugestalten.

Aufgabenverteilung

Der NWL behält und stärkt insbesondere Aufgaben, die nur regional wirksam erfüllt werden können, etwa:

- Koordination von Schnittstellen zwischen Bus, Bahn, On-Demand-Verkehren und weiteren Mobilitätsangeboten.
- Entwicklung gemeinsamer Standards für Fahrgastinformation, Tarifsysteme, Datenformate und Qualitätsanforderungen.
- Bündelung von Förderthemen, digitalen Anwendungen und fachlicher Beratung.

- Moderation zwischen kommunalen Interessen, Verkehrsunternehmen und weiteren Partnern.

Aufgaben, die bisher nur teilweise wahrgenommen wurden, anders verteilt waren oder mehrfach wahrgenommen werden, sich jedoch seit 2008 im Aufgabenspektrum des NWL befinden, können in direktem Austausch mit den Kommunen weiter ausgebaut werden. Zum Beispiel:

- gemeinsame Vorarbeiten für Nahverkehrspläne,
- abgestimmte Angebotskonzepte über kommunale Grenzen hinweg,
- einheitliche Kundeninformation,
- verbundweite Kommunikations- und Marketingmaßnahmen,
- projektbezogene Unterstützung bei Mobilitätsstationen, Schnellbuskonzepten oder digitalen Ticketlösungen.

Von anderen Institutionen übernimmt der NWL dabei nicht die lokale Verantwortung vor Ort, sondern vor allem die Zusammenführung von Themen, die bisher getrennt behandelt werden mussten.

Ein Beispiel: Wenn mehrere Kreise und Städte an einer Schnellbusachse interessiert sind, kann der Verband die fachliche Abstimmung bündeln, Varianten vergleichen und eine gemeinsame Linie vorbereiten, statt dass jede Kommune separat mit Nachbarn und Verkehrsunternehmen verhandelt.

Abstimmung mit den Kommunen

Die Abstimmung sollte als mehrstufiger, kooperativer Prozess beschrieben werden. Der NWL bereitet fachlich vor, die Kommunen bringen ihre örtlichen Anforderungen ein, und die politischen Gremien entscheiden über die jeweiligen Schritte. So kann etwa bei einer Angebotsplanung zunächst ein regionales Zielbild entwickelt werden, anschließend werden die kommunalen Anschlüsse, Takte und Umsteigepunkte gespiegelt, und am Ende entsteht ein abgestimmtes Gesamtkonzept.

Ein praktisches Beispiel: Wenn eine Stadt ihren Busverkehr mit dem SPNV besser verknüpfen möchte, kann der NWL die Taktlage der Bahn, die Knotenzeit am Bahnhof und mögliche Busanschlüsse zusammenführen. Die Kommune bleibt für ihre Linien und die örtliche Feinerschließung zuständig, gewinnt aber eine bessere Grundlage für ihre Entscheidung.

Tarif, Standards und Qualität

Bei Beförderungsbedingungen, Produktstandards und Qualitätsfragen sollte die Rolle des NWL als ****Rahmensetzer und Moderationsinstanz**** beschrieben werden, nicht als alleiniger Entscheider. Nicht jede Qualitätsfrage lässt sich regional einheitlich regeln, weil die Ausgangslagen sehr unterschiedlich sind. Wo aber ein gemeinsames Mindestniveau sinnvoll ist, kann der Verband Standards vorbereiten, abstimmen und aufbereiten, und in Form von Mustertextbausteinen oder -verträge den Kommunen zur Verwendung in eigenen Verträgen oder Vereinbarungen zur Verfügung zu stellen.

Beispiel: Bei Fahrgastinformation kann ein einheitliches Verständnis von Echtzeitdaten, Störungsmeldungen und Anschlussinformationen sehr hilfreich sein. Bei Komfort- oder Sauberkeitsstandards kann dagegen eher ein abgestufter Ansatz sinnvoll sein, der regionale Unterschiede berücksichtigt und dennoch eine gemeinsame Zielrichtung vorgibt.

Marketing und Marken

Ein übergreifendes Marketing sollte als ergänzend zu bestehenden kommunalen Marken dargestellt werden. Der NWL kann eine starke Dachmarke für den Gesamtverbund aufbauen, ohne lokale Kampagnen zu ersetzen. Gerade dort, wo Kommunen bereits gute Bekanntheit und Vertrauen mit eigenen Marken geschaffen haben, ist eher mit Synergien als mit Verdrängung zu rechnen.

Ein Beispiel: Eine kommunale Linie oder ein örtliches Mobilitätsangebot kann weiterhin unter der bekannten lokalen Marke auftreten, während der NWL die überregionale Wiedererkennbarkeit, die digitale Auffindbarkeit und die einheitliche Systemkommunikation sicherstellt. So profitieren die Kommunen von höherer Sichtbarkeit, ohne ihre lokale Identität aufzugeben.

Die Satzungsänderung stärkt daher die kommunale Eigenverantwortung, indem der NWL als kommunal getragene Plattform zur Abstimmung und Bündelung regionaler Mobilitätsaufgaben dient. Die kommunalen Aufgabenträger behalten ihre Zuständigkeiten vor Ort, erhalten jedoch eine fachlich starke Struktur, die überörtliche Schnittstellen, Standards, digitale Lösungen und Förderthemen effizient koordiniert.

Wir nehmen als zentrale Sorge wahr, dass neue Vorgaben zu höheren Kosten führen oder vorhandene, bewährte Lösungen verdrängen. Der Mobilitätsverbund darf deshalb keine zusätzlichen Belastungen ohne klare Gegenfinanzierung oder ohne nachgewiesenen Mehrwert an die Kommunen weiterreichen.

Der Mobilitätsverbund ist daher so angelegt, dass er kein Ersatz für kommunale Verantwortung ist, sondern ein Instrument, um sie wirksamer zu machen. Er soll vorhandene, bewährte Lösungen respektieren, zugleich aber die Weiterentwicklung ermöglichen, wo regionale Abstimmung, digitale Integration oder einheitlichere Schnittstellen einen echten Gewinn bringen. Genau in dieser Balance liegt der Nutzen für die Kommunen: keine Verdrängung des Bewährten, aber eine gemeinsame Fortentwicklung dort, wo Mobilität heute nicht mehr an der Stadt- oder Kreisgrenze enden darf.

Der Mobilitätsverbund ist diesbezüglich ebenfalls die Schnittstelle, die landesweite Vernetzungsinteressen (Z. B. landesweite Durchbuchbarkeit von Mobilitätsangeboten) koordinativ zur Abstimmung in die Region bringt und umgekehrt.

Die direkte Trägerschaft durch die Kommunen erhöht dabei die demokratische Legitimation, verbessert die politische Steuerbarkeit und schafft die Voraussetzung für ein integriertes, nutzerfreundliches, finanzierbares Mobilitätssystem.

Wir hoffen, dass wir Ihnen mit unseren Antworten bestmöglich helfen konnten und hoffen auf Ihre Unterstützung bei der Schaffung der Grundlage für die künftige direkte Zusammenarbeit.

Für weitere Klärungen stehen wir jederzeit zur Verfügung. Gerne bieten wir auch an, Sie direkt in den Ausschusssitzungen zu dem Thema Satzung NWL zu unterstützen.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Westerkamp'.

Alexandra Westerkamp
Stellv. Geschäftsführerin

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'K. Nowak-Müller'.

Katja Nowak-Müller
Stabsstellenleitung Strategie, Innovation & Digitale Entwicklung