

Marktanalyse
gemäß § 107 Absatz 5 GO NRW
zur Beteiligung weiterer Kommunen
an der OWL Verkehr GmbH

I. Grundlagen

Um die Zusammenarbeit aller Beteiligten im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu verbessern und einen möglichst einheitlichen Auftritt gegenüber den Kunden zu erreichen, hat das Land Nordrhein-Westfalen 3 Tarifräume gebildet. Innerhalb des Tarifraumes Westfalen-Lippe arbeiten aktuell Verkehrsunternehmen im Regierungsbezirk Detmold in der Stadt Bielefeld und den Kreisen Minden-Lübbecke, Herford, Lippe und Gütersloh (ehemaliger Kooperationsraum 6 des Landes NRW) zusammen sowie im „Hochstift“ Verkehrsunternehmen in den Kreisen Paderborn und Höxter (ehemaliger Kooperationsraum 7 des Landes NRW). Innerhalb dieser ostwestfälisch-lippischen Verbundräume arbeiten die jeweiligen Aufgabenträger bzw. Auftraggeber für ÖPNV-Leistungen (Kreise und kreisfreie Städte) für Belange des SPNV im Zweckverband NWL zusammen und haben für die Belange des Bus-ÖPNV die Managementgesellschaften Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH (nachfolgend „MHV“ genannt) und Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe mbH (nachfolgend „KVG Lippe“ genannt) gegründet.

Um die zugunsten der Kunden notwendige Zusammenarbeit kooperationsraumübergreifend auf der Ebene der Verkehrsunternehmen sicherzustellen, arbeiten die Verkehrsunternehmen der ehemaligen Kooperationsräume 6 und 7 seit 1996 in der Nahverkehrsberatung Ostwestfalen GbR (NBO) zusammen. Gesellschafter dieser Gesellschaft bürgerlichen Recht (GbR) waren zunächst die lokalen Verkehrsservicegesellschaften der Verkehrsunternehmen; seit Mitte 2003 waren die Verkehrsunternehmen direkt Gesellschafter der GbR. Gleichzeitig erfolgte eine Umbenennung in „OWL-Verkehr GbR“. 2005 wurde die OWL Verkehr GmbH (nachfolgend „OWL V“ genannt) mit Sitz in Bielefeld gegründet, die seitdem diese Zusammenarbeit fortsetzt. Die Verkehrsunternehmen haben diese Kooperation über die Grenzen eines Verbundraumes hinaus aufgrund der engen Verflechtung der Verkehrsverbindungen zwischen den beteiligten Kreisen und der Stadt Bielefeld gewählt.

Vor Gründung der Gesellschaft wurde in 2005 eine Marktanalyse durchgeführt. Aufbauend auf dieser Marktanalyse ergeben sich seitdem die im Folgenden beschriebenen Veränderungen:

Das ÖPNV-Gesetz NRW sieht in der aktuellen Fassung in NRW die Bildung dreier Gemeinschaftstarifräume vor; dies führt dazu, dass im Verkehrsraum Westfalen-Lippe ab dem 01.08.2017 der WestfalenTarif eingeführt wird, um diese rechtlich Anforderungen zu erfüllen.

Zeitgleich werden immer mehr Verkehre ausgeschrieben oder mit Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDA) vergeben, für die dann die Aufgabenträger die wirtschaftliche Verantwortung auch für die Erzielung von Fahrausweiserlösen übernehmen (im Folgenden als „Erlösverantwortung“ bezeichnet). Aufgrund der Erforderlichkeit der daraus resultierenden

immer komplexeren und intensiveren Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern auf Tarif-, Vertriebs- und Vermarktungsebene ist beabsichtigt, die erlösverantwortlichen Aufgabenträger in die bestehende OWL V als Gesellschafter ergänzend aufzunehmen.

II. Gesellschafter der OWL V

Gesellschafter der OWL V können einerseits Verkehrsunternehmen sein, welche Linienverkehre gem. § 42 PBefG oder Schienenpersonennahverkehre nach dem AEG betreiben und andererseits erlösverantwortliche Aufgabenträger gemäß des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) bzw. von deren beauftragte Planungs- und Organisationsgesellschaften, die den jeweils gültigen Gemeinschaftstarif anwenden oder anwenden lassen.

Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 180.450 € (in Worten: einhundertachtzigtausendvierhundertfünfzig Euro). Die Gesellschafter sollen sich nach Aufnahme des NWL, der MHV und der KVG Lippe wie folgt zusammensetzen:

1.	moBiel GmbH
2.	BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH
3.	go.on Ges. für Bus- und Schienenverkehr mbH
4.	Transdev Ostwestfalen GmbH
5.	Stadtwerke Gütersloh GmbH
6.	Stadtwerke Bad Salzuflen GmbH
7.	SVD Stadtverkehr Detmold GmbH
8.	Stadtwerke Lemgo GmbH
9.	Karl Köhne Omnibusbetriebe GmbH
10.	Linke Lemgo GmbH
11.	Teuto.-Wald-Bus Rehm & Söhne GmbH & Co. KG
12.	W. Wellhausen GmbH & Co. KG
13.	Vogt Reisedienst GmbH
14.	OVG Ed. Bollmeyer mbH & Co. KG
15.	Bünder Express H. Frentrop GmbH & Co. KG
16.	Stoffregen Bus- An- und Vermietung GmbH
17.	MKB-MühlenkreisBus GmbH
18.	DB Regio AG
19.	Keolis Deutschland GmbH & Co. KG (Eurobahn)
20.	NordWestBahn GmbH (NWB)
21.	WestfalenBahn GmbH
22.	Stadtverkehrsges. Bünde mbH
23.	Minden Herforder Verkehrsgesellschaft mbH (mhv)
24.	Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe (KVG) mbH
25.	NWL
26.	MothoBus GmbH
27.	OWL Verkehr GmbH (nachrichtlich)

Die Nennung der OWL Verkehr GmbH erfolgt, da sie derzeit Anteile hält.

III. Unternehmensgegenstand der OWL V

Gegenstand des Unternehmens ist die Erbringung von Management- und Serviceleistungen auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die Gesellschaft ist eine Gesellschaft von Verkehrsunternehmen, welche Linienverkehre gem. § 42 PBefG oder Schienenpersonennahverkehre nach dem AEG betreiben, sowie von erlösverantwortlichen Aufgabenträgern gemäß des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) und von deren erlösverantwortlichen kommunalen Planungs- und Organisationsgesellschaften, die den jeweils gültigen Gemeinschaftstarif anwenden oder anwenden lassen. Die von dem Unternehmen erbrachten Management- und Serviceleistungen auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs für die Gesellschafter sind Teil der Daseinsvorsorge im Bereich der Gesellschafter bzw. deren kommunalen Anteilseigner (öffentlicher Zweck).

Zum Gegenstand des Unternehmens gehören insbesondere Leistungen in den Bereichen:

- Tarifgestaltung,
- aus der Anwendung von Gemeinschaftstarifen notwendig werdende Einnahmenaufteilungen,
- Vertriebskoordination (Weiterentwicklung der Vertriebssysteme und -wege) und Vertrieb im Auftrage,
- gesellschaftsbezogenes Marketing, Marktforschung und Marketing im Auftrage und
- Aufgaben nach § 39 PBefG, Einholung von Zustimmung und Vorbereitung von Anzeigen gegenüber Genehmigungsbehörden.

Die OWL V wird die Erbringung der nach den Vorgaben des ÖPNVG NRW erforderlichen Koordinierungsaufgaben für die Entwicklung, Vermarktung und den Vertrieb der Gemeinschaftstarife sowie die erforderliche Abstimmung des Leistungsangebots fortführen.

Das Erbringen von Verkehrsleistungen gehört nicht zum Unternehmenszweck.

IV. Marktumfeld für die OWL V

Die OWL V ist seit 2005 für die oben genannten Aufgaben von den Anwendern des Gemeinschaftstarifes (Verkehrsunternehmen) betraut und wird die einzige Gesellschaft sein, die die vorgenannten Leistungen erbringt, da diese vorrangig für die beteiligten Verkehrsunternehmen und kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger bzw. deren Gesellschaften von Interesse sind.

Der ÖPNV-Markt in OWL im Allgemeinen stellt sich wie folgt dar:

Der ÖPNV-Verkehrsmarkt in Ostwestfalen-Lippe ist derzeit so vielfältig wie in keinem anderen Raum des Landes NRW und wohl nur in wenigen Verkehrsräumen in Deutschland. In diesem Raum, in dem ca. 2 Millionen Einwohner leben, sind zurzeit mehr als 20 Verkehrsunternehmen mit Linienkonzession bzw. SPNV-Verkehrsunternehmen am Markt tätig. Die Struktur der Unternehmen mit Linienkonzessionen oder Schienenpersonennahverkehre nach dem AEG reicht von Tochterunternehmen der DB-Regio AG über Tochterunternehmen europaweit tätige „global player“ (z. B. Transdev oder Keolis), mehrheitlich oder vollständig kommunalen Unternehmen, Unternehmen im Querverbund mit

Energieversorgern, Stadtverkehrsgesellschaften, bis hin zu mittleren und kleinen rein privaten Verkehrsunternehmen.

Hinzukommen sollen nun auch kommunale Aufgabenträger bzw. deren Managementgesellschaften als Besteller von Verkehrsleistungen. Neben dem NWL als Aufgabenträger des SPNV sollen hier zukünftig die Managementgesellschaften der Kreise Lippe (KVG Lippe) sowie die der Kreise Herford und Minden-Lübbecke (mhv) als gesetzliche Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr vertreten sein, da sie als Bestellerorganisationen zukünftig wegen ihrer wirtschaftlichen Verantwortung auch Erlösverantwortung für die von ihnen bestellten ÖSPV-Verkehre tragen. Die Aufgabenträgergesellschaften sind kommunale Gesellschaften, an denen Kommunen und Kreise beteiligt sind. Im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Verantwortung sollen sie insbesondere auf die Gestaltung des Tarifs und die Verteilung der Einnahmen, die durch die OWL V als einzig hierfür betraute Gesellschaft erfolgt, Einfluss nehmen.

V. Wirtschaftliche Betätigung der OWL V GmbH

Die Tätigkeiten der OWL V ergeben sich aus dem Satzungszweck (siehe Punkt III). Die OWL V wird zu ganz überwiegenden Anteilen für ihre Gesellschafter oder die WestfalenTarif GmbH (dessen Gesellschafter sie ist) tätig werden. Die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Entwicklung, Bildung und kontinuierlichen Weiterentwicklung von Gemeinschaftstarifen benötigt i. d. R. vertrauliche Unternehmensdaten. Zur Erbringung solcher Dienstleistungen greifen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger daher auf Gesellschaften zurück, an denen sie selbst beteiligt sind.

Der Geschäftsbetrieb wird gemäß Satzung betrieben, die Gesellschaft hat eigene Mitarbeiter/innen zur Erledigung der Aufgaben.

VI. Marktumfeld von Tarifgemeinschaften

Der deutsche ÖPNV- und SPNV-Markt ist stark reguliert. Betreiber von Buslinienverkehren müssen über Genehmigungen auf Grundlage des PBefG verfügen, Betreiber von SPNV-Leistungen können ohne Zuschüsse seitens der öffentlichen Hand (die in sog. Verkehrsverträgen zwischen dem zuständigen SPNV-Aufgabenträger und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen geregelt werden) keine Verkehrsleistungen erbringen. Sowohl ÖPNV- als auch SPNV-Betreiber sind für die Geltungsdauer einer Genehmigung oder eines Verkehrsvertrages vor Konkurrenz geschützt.

Der Gesetzgeber hält sowohl die am Markt agierenden Verkehrsunternehmen als auch die Aufgabenträger des ÖPNV und SPNV an, für Gemeinschaftstarife zu sorgen (z. B. in § 2 Abs. 3 ÖPNVG NRW), mit denen den Fahrgästen eine freie Verkehrsmittelwahl gewährleistet wird. Um Gemeinschaftstarife zu organisieren, arbeiten die Verkehrsunternehmen und/oder Aufgabenträger i. d. R. in Tarifgemeinschaften zusammen. Da Gemeinschaftstarife sich immer auf ein bestimmtes räumliches Gebiet erstrecken und es mehr als einen Gemeinschaftstarif innerhalb eines Gebietes i. d. R. nicht gibt, ist das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland überall dort, wo es Gemeinschaftstarife gibt, in Zuständigkeitsbereiche einzelner Tarifgemeinschaften unterteilt (vgl. Anlage 1).

In Westfalen-Lippe wird es zukünftig neben den bestehenden Tarifgemeinschaften u. a. auch die WestfalenTarif GmbH als neue Dachgesellschaft aller bestehenden Tarifgemeinschaften in Westfalen-Lippe geben. Die OWL V wird Gesellschafter dieser WestfalenTarif GmbH werden.

Wie zuvor bereits dargelegt, tritt die OWL V auch nicht in Konkurrenz zu Verkehrsunternehmen oder Beteiligten anderer Wirtschaftszweige.

VII. Finanzielle Chancen und Risiken

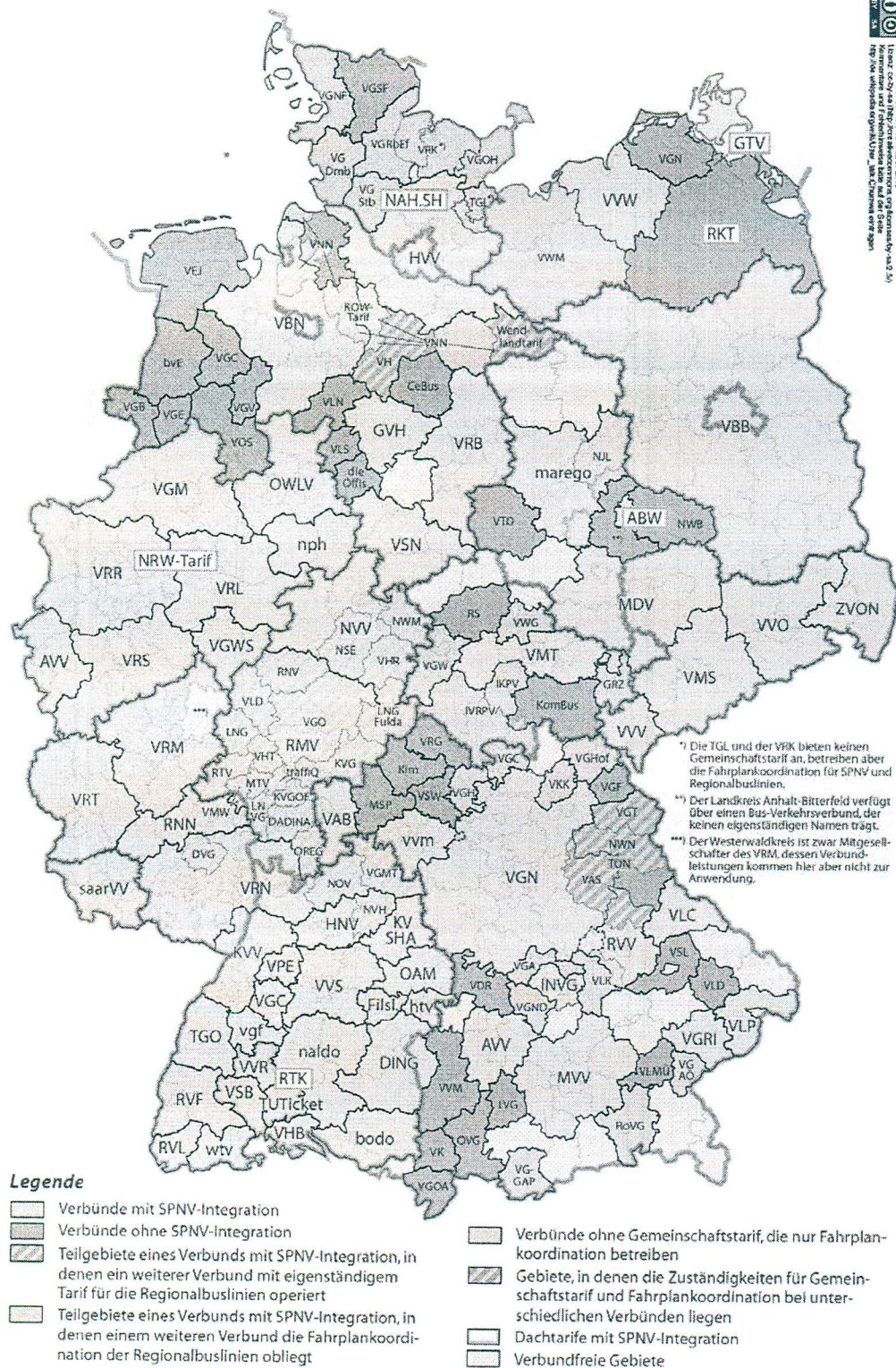
Da das Stammkapital der OWL V lediglich 180.450 Euro beträgt und die Beteiligung der neu hinzukommenden kommunalen Aufgabenträger jeweils einen Betrag von 20.000 Euro nicht übersteigt, ist das finanzielle Risiko je Kommune, das mit der Beteiligung eingegangen wird, als minimal zu bezeichnen. Abgesehen von den mit der Gründung, Erstellung von Jahresabschlüssen etc. zusammenhängenden erforderlichen Ausgaben entstehen keine zusätzlichen Kosten, da die Kosten wie bereits heute über die beteiligten Verkehrsunternehmen und die mit ihnen geschlossenen Verträge getragen werden. Hinsichtlich der Einwirkungsmöglichkeiten zur Tarifgestaltung und Einnahmenaufteilung ergeben sich hingegen Vorteile.

Die finanziellen Chancen, die die Beteiligung für die Kommune mit sich bringt, spiegeln sich nicht vorrangig im Ergebnis der OWL V wider, sondern vielmehr in jenem der beteiligten Verkehrsunternehmen bzw. der Kostendeckung in den jeweiligen Verkehrsverträgen bzw. öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die von den Leistungen der neuen Gesellschaft profitieren werden. Die OWL V wird ausschließlich koordinierende Management- und Serviceaufgaben übernehmen, um Synergien zwischen den Gesellschaftern zu nutzen und Rationalisierungsmöglichkeiten auszuschöpfen. Im Gesellschaftsvertrag ist daneben ausdrücklich festgelegt, dass die Erbringung von Verkehrsdienstleistungen weder unmittelbar noch mittelbar Unternehmensgegenstand ist.

Bielefeld, den 09.08.2016

ANLAGE 1

Verkehrs- und Tarifverbünde in Deutschland



(Quelle: Maximilian Dörrbecker; <https://de.wikipedia.org>)