

**Marktanalyse**  
**gemäß § 107 Absatz 5 GO NRW**  
**für die Gründung der**  
**WestfalenTarif GmbH**

**1. Vorbemerkung**

Die Marktanalyse gemäß § 107 Absatz 5 GO NRW wird im Zusammenhang mit der Gründung der WestfalenTarif GmbH (im Folgenden: WT GmbH) erstellt.

**2. Sinn und Zweck von Tarifgemeinschaften**

Im Jahr 2000 wurden im Raum Westfalen-Lippe die fünf regionalen Gemeinschaftstarife für die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs geschaffen:

- „Münsterland-Tarif“ (in den Kreisen Borken, Coesfeld, Steinfurt, Warendorf und der Stadt Münster),
- „Ruhr-Lippe-Tarif“ (in den Kreisen Unna, Soest, dem Märkischen Kreis, dem Hochsauerlandkreis und der Stadt Hamm),
- „Der Sechser“ (in den Kreisen Herford, Minden-Lübbecke, Lippe, Gütersloh und der Stadt Bielefeld),
- „Hochstift-Tarif“ (in den Kreisen Paderborn und Höxter) und
- „Westfalen-Süd-Tarif“ (in den Kreisen Siegen-Wittgenstein und Olpe)

Unter Gemeinschaftstarif ist dabei zu verstehen, dass mehrere Verkehrsunternehmen gemeinsame Beförderungsentgelte und -bestimmungen vereinbaren, die unabhängig von den benutzten öffentlichen Verkehrsmitteln (Busse, Bahnen, Stadtbahnen) unternehmensübergreifend angewendet werden. Der Vorteil für die Fahrgäste liegt darin, dass diese ihren Fahrausweis nicht mehr nur auf den Linien des Verkehrsunternehmens verwenden können, welches den Fahrausweis verkauft hat, sondern alle Linien der beteiligten Verkehrsunternehmen freie wählen können und bei Umstiegen auch keinen neuen Fahrausweis erwerben müssen. Das Sortiment der angebotenen Fahrausweise, deren jeweiligen Preis und die Beförderungsbestimmungen können in solchen Gemeinschaftstarifen damit nicht mehr von jedem Verkehrsunternehmen eigenständig festgelegt werden, sondern nur noch in Abstimmung unter allen beteiligten Verkehrsunternehmen. Da die Fahrausweise unabhängig von verkaufenden Verkehrsunternehmen auch nach einem Umstieg ihre Gültigkeit behalten, müssen Regeln über eine Verteilung der vereinnahmten Fahrgelderlöse vereinbart werden. Dieses Verfahren wird Einnahmenaufteilung genannt.

Zur Organisation der Zusammenarbeit haben die Verkehrsunternehmen in Westfalen-Lippe fünf sog. Tarifgemeinschaften, Verbundgesellschaften oder Verkehrsverbände (im Folgenden einheitlich als „Tarifgemeinschaften“ bezeichnet) gegründet. Z. T. sind auch Aufgabenträger des ÖPNV oder SPNV in diese Zusammenarbeit eingebunden, zur Vereinfachung wird aber im Weiteren nur von der Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen gesprochen. Solche Gesellschaften sind bundesweit üblich, wenn ein Gemeinschaftstarif etabliert wird. Bekannt sind etwa der Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (VBN), der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) oder der Rhein-Verkehrsverbund (RMV). Eine solche Zusammenarbeit kommunaler Ge-

---

bietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbänden ist gemäß § 2 Abs. 2 Satz 3 ÖPNVG NRW ausdrückliches Ziel des Gesetzgebers.

Die Vorteile, die Gemeinschaftstarife für die Fahrgäste bieten, wirken immer nur innerhalb der räumlichen Grenzen einer Tarifgemeinschaft, im Fall der westfälisch-lippischen Tarifgemeinschaften jeweils innerhalb von Räumen, die durch das Gebiet der jeweils zwei bis fünf o. g. Kreise und kreisfreie Städte definiert wird. Die räumliche Lage der westfälisch-lippischen Tarifgemeinschaften – dort als „nph“, „OWL V“, „VGM“, „VGWS“ und „VRL“ bezeichnet – kann der Anlage 1 entnommen werden. Zwischen den Tarifgemeinschaften wurden tarifliche Übergangsregelungen geschaffen, was für Fahrgäste an den Grenzen der Tarifgebiete allerdings den eklatanten Nachteil hat, dass diese sich – je nach Fahrtziel – mit bis zu vier verschiedenen Gemeinschaftstarifen auseinandersetzen müssen.

### **3. Ursache der Gründung der WT GmbH**

Der nordrhein-westfälische Landesgesetzgeber hat die bestehenden Gebiete der Tarifgemeinschaften als zu klein eingestuft und drängt auf die Bildung größerer räumlicher Tarifgebietseinheiten. Nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW hat das Land dem NWL aufgetragen, auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs in seinem Zuständigkeitsbereich hinzuwirken. Hierzu haben der NWL und die fünf Tarifräume in Westfalen im Jahr 2012 eine Kooperationsvereinbarung zur Harmonisierung der Tariflandschaft in Westfalen abgeschlossen.

Die in den bestehenden Tarifgemeinschaften zusammen arbeitenden Verkehrsunternehmen haben sich vor diesem Hintergrund entschlossen, ab dem 01.08.2017 einen neuen Gemeinschaftstarif – den WestfalenTarif – einzuführen. Die bestehenden o. g. Gemeinschaftstarife werden in den WestfalenTarif überführt, es wird aber weiterhin regionale oder lokale Tarifbesonderheiten geben. So können bei Harmonisierung der Tarifbestimmungen in ganz Westfalen-Lippe die Preise für einen Fahrausweis in Bielefeld auch weiterhin eine andere Höhe aufweisen als in Siegen oder Münster. Dies bedingt, dass viele Willensbildungsprozesse unter den beteiligten Verkehrsunternehmen zur Fortschreibung der Fahrausweispreise weiterhin in den bestehenden räumlichen Strukturen bestehen bleiben werden. Auch die bestehenden Verfahren der Einnahmenaufteilung werden weiterhin durch die bestehenden Tarifgemeinschaften bearbeitet. Diese bewusst bei den bestehenden Tarifgemeinschaften verbleibenden Eigenständigkeiten werden in der Präambel des Gesellschaftsvertrags als „regionale westfälische Ebene“ bezeichnet. Daher und weil der Aufbau zentraler, kundenferner Strukturen vermieden werden soll, haben sich die beteiligten Verkehrsunternehmen entschieden, die bestehenden Tarifgemeinschaften zu erhalten. Der Großteil der notwendigen Arbeiten wird damit auch nach Einführung des neuen Gemeinschaftstarifs unverändert bei den bereits bestehenden Tarifgemeinschaften erfolgen.

Mit dem Wegfall der o. g. tariflichen Übergangsregelungen zwischen den bestehenden Tarifgemeinschaften sowie der Harmonisierung der Tarifbestimmungen der bisherigen fünf Gemeinschaftstarife zu einem neuen Gemeinschaftstarif müssen Nachfolgeregelungen geschaffen werden. Diese Regelungen werden in der Präambel des Gesellschaftsvertrags als „gemeinsame westfälische Ebene“ bezeichnet. Zu deren Organisation beabsichtigen die Tarifgemeinschaften zusammen mit den NWL die WT GmbH zu gründen, die faktisch als Dachgesellschaft fungieren soll.

Der WT GmbH wird dabei die Aufgabe übertragen, die gebündelten Interessen der beteiligten Tarifgemeinschaften und der Verkehrsunternehmen nach außen zu vertreten (z. B. Stellen von Anträgen auf Änderungen des Gemeinschaftstarifes bei der zuständigen Behörde), sie wird den

Willensbildungsprozess nicht nur zwischen den Tarifgemeinschaften und dem NWL, sondern auch zwischen den Verkehrsunternehmen begleiten und steuern und sie wird für die Verkehrsunternehmen die Einnahmenaufteilung durchführen.

#### **4. Gesellschafter der WT GmbH**

Die WT GmbH soll zum 01.01.2017 gegründet werden und folgende Gesellschafter haben:

- NWL, Unna
- OWL Verkehr GmbH, Bielefeld
- Tarifgemeinschaft Münsterland/Ruhr-Lippe GmbH, Münster (Gründung einer GmbH in Vorbereitung)
- Verbundgesellschaft Paderborn/Höxter mbH, Paderborn
- Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd, Siegen

#### **5. Gegenstand und Betriebszweck der WT GmbH**

Gegenstand der WT GmbH ist nach § 2 Abs. 1 Satz 1 des Gesellschaftsvertrages die Entwicklung, Bildung und die kontinuierliche Weiterentwicklung des WestfalenTarifs.

Zweck der WT GmbH ist nach § 2 Abs. 1 Satz 2 des Gesellschaftsvertrages die Erbringung von Management- und Serviceleistungen auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs in Westfalen-Lippe. Dazu gehören nach § 2 Abs. 1 Satz 3 des Gesellschaftsvertrages Dienstleistungen auf der gemeinsamen westfälischen Ebene (siehe Punkt 3) in den Bereichen Tarif, Einnahmenaufteilung, Vertrieb, Fahrplanauskunft, Marketing und Marktforschung.

Das Erbringen von Verkehrsleistungen gehört nicht zum Unternehmenszweck.

Weil die Verkehrsunternehmen sich entschlossen haben, ihre gemeinschaftlichen Belange auf der regionalen westfälischen Ebene (siehe Punkt 3) weiterhin in bzw. durch die bestehenden Tarifgemeinschaften zu organisieren, haben sie sich gegen die Gründung der WT GmbH durch einzelne Verkehrsunternehmen ausgesprochen. Vielmehr beabsichtigen sie die WT GmbH als Dachgesellschaft der bestehenden Tariforganisationen zusammen mit dem NWL zu gründen. Die Folge dieser gesellschaftsrechtlichen Konstruktion ist, dass die Verkehrsunternehmen ggü. der WT GmbH formal als „Dritte“ gelten, weil sie als Gesellschafter der Gesellschafter der WT GmbH nur indirekt an dieser beteiligt sind.

Gegenstand und Betriebszweck der WT GmbH richten sich aus diesem Grund auch nicht nur an die eigenen Gesellschafter, sondern auch an Verkehrsunternehmen oder an die an das Gebiet des NWL angrenzende Tarifgemeinschaften (siehe auch Punkt 6).

Ein Eindringen der WT GmbH in die Geschäftsfelder des Handwerks oder der mittelständische Wirtschaft kann vor dem Hintergrund des Gegenstands und des Betriebszwecks der WT GmbH ausgeschlossen werden. Als reiner Dienstleister für die v. g. „ÖPNV-Akteure“ tritt sie insbesondere nicht in Konkurrenz zu Unternehmen, die Verkehrsleistungen erbringen wollen.

---

## **6. Wirtschaftliche Betätigung der WT GmbH**

Für die Tätigkeiten von Tarifgemeinschaften gibt es keinen (durch Wettbewerb charakterisierten) Markt. Dies liegt in erster daran, dass für die Erbringung von Dienstleistungen im Bereich der Entwicklung, Bildung und kontinuierliche Weiterentwicklung von Gemeinschaftstarifen i. d. R. vertrauliche Unternehmensdaten (insb. über die erzielten Fahrgeldeinnahmen) verwendet werden müssen und auch der Willensbildungsprozess zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen vielfach nur mithilfe sensibler Unternehmensdaten intern geführt werden kann. Zur Erbringung der Dienstleistungen in diesem Bereich greifen Verkehrsunternehmen daher auf Gesellschaften zurück, an denen sie selbst beteiligt sind.

Die WT GmbH wird sich am Markt nicht um die Ausführung von Dienstleistungen bewerben. Empfänger ihrer Dienstleistungen können wegen der Beschränkung des Unternehmensgegenstandes auf den WestfalenTarif nur die eigenen Gesellschafter und die Gesellschafter ihrer Gesellschafter (also Verkehrsunternehmen oder Aufgabenträger des ÖPNV) sein. Nur im Fall der Schaffung von gesetzlich und raumplanerisch<sup>1</sup> gewünschten tariflichen Übergangsregelungen zwischen dem Gebiet Westfalen-Lippe und benachbarten Tarifgemeinschaften in Hessen (etwa Nordhessischer Verkehrsverbund), Niedersachsen (etwa Verkehrsgemeinschaft Osnabrück) oder dem nordrhein-westfälischen Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann sie Dienstleistungen auch für diese Tarifgemeinschaften oder die in diesem organisierten Verkehrsunternehmen durchführen.

Der Geschäftsbetrieb wird gemäß Entwurf des Wirtschaftsplans der WT GmbH für das Jahr 2017 durch Mitarbeiter einzelner Gesellschafter erledigt. Die WT GmbH selbst wird danach kein eigenes Personal vorhalten.

## **7. 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, mit denen den Fahrgästen eine freie Verkehrsmittelwahl gewährleistet wird (siehe auch Punkt 2). 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 (siehe Anlage 1).

Die WT GmbH als neue Dachgesellschaft aller bestehenden Tarifgemeinschaften in Westfalen-Lippe kann keine bereits bestehende Tarifgemeinschaft vom Markt verdrängen, sie wird im Auftrag der Tarifgemeinschaften deren Arbeit ergänzen. Wie in Punkt 3 bereits dargelegt, tritt die

---

<sup>1</sup> Bspw. als Ziel 20 im Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold – Teilabschnitt Paderborn/Höxter formuliert.

WT GmbH auch nicht in Konkurrenz zu Verkehrsunternehmen oder Beteiligten anderer Wirtschaftszweige.

## **8. Finanzielle Chancen und Risiken**

Durch die WT GmbH wird zunächst erreicht, dass einerseits dem in § 2 Abs. 2 Satz 3 ÖPNVG NRW verankertem Ziel nach Zusammenarbeit im ÖPNV Rechnung getragen wird. Zudem wird der gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW gebotenen Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs im Zuständigkeitsbereich des NWL entsprochen. Damit wird zum einen vermieden, dass das Land NRW dem NWL auf Grundlage des § 11 Abs. 5 ÖPNVG NRW die sog. SPNV-Pauschale in Höhe von bis 10 vom Hundert kürzt (entspricht rd. 30 Mio. € je Jahr), weil der NWL seiner Hinwirkungspflicht auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW und seiner Umsetzung nicht nachkommt. Zum anderen bietet der neue Gemeinschaftstarif die Chance auf eine Erhöhung der Fahrgastzahlen und damit auch der Fahrgelderlöse. Gutachterlich wird davon ausgegangen, dass durch die Einführung des WestfalenTarifs allein schon wegen der Vereinfachung der Tariflandschaft in Westfalen-Lippe (nur noch einer statt fünf Tarife) je Jahr ein Zuwachs von rd. 500.000 € an Fahrgelderlösen zu verzeichnen sein wird.

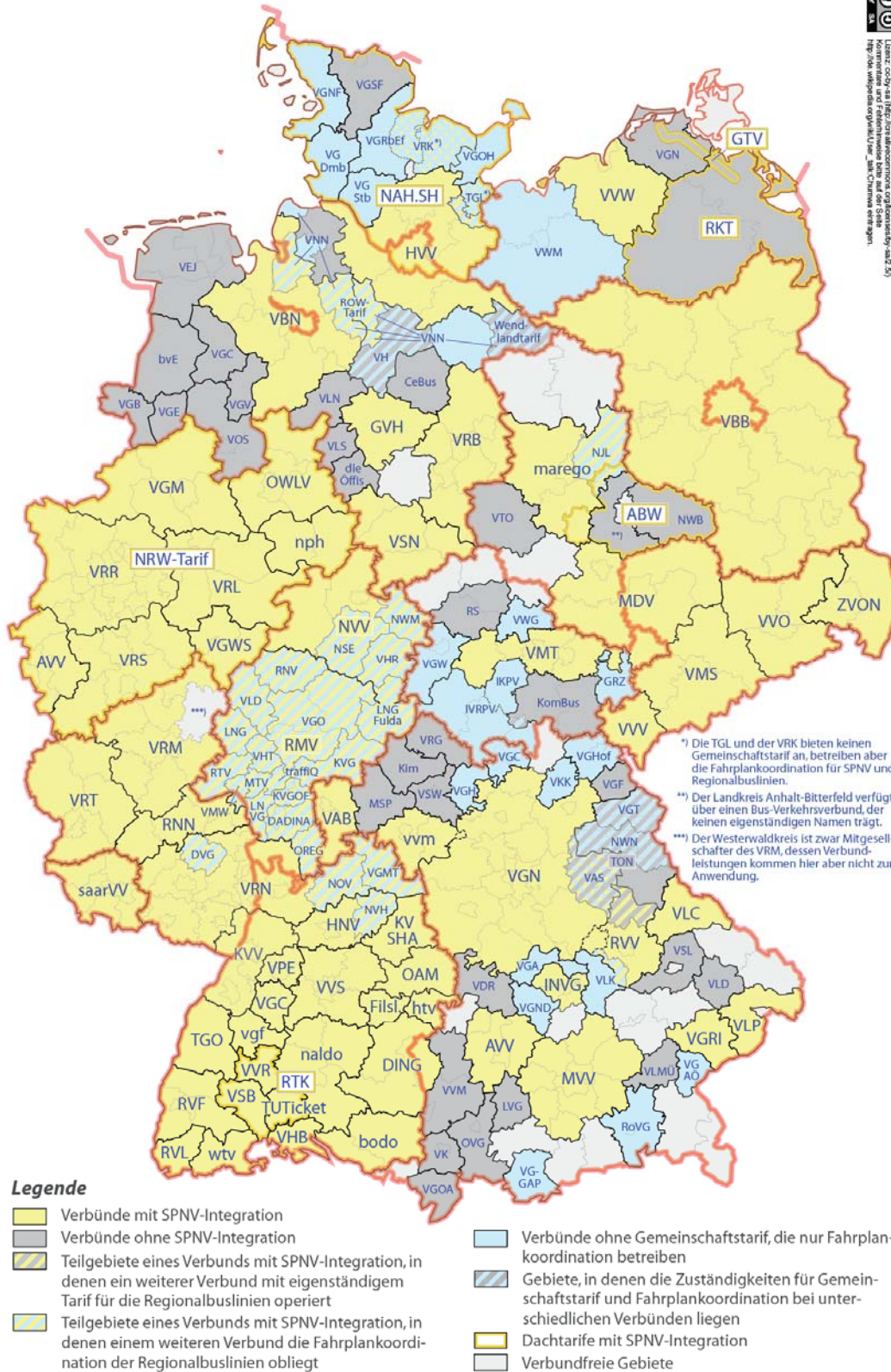
Zudem wird die künftige Zusammenarbeit der Gesellschafter zu Synergieeffekten führen. Zu nennen ist hier beispielsweise das Thema der Einführung elektronischer Fahrausweise. Die hierfür notwendigen Arbeiten lassen sich durch eine gemeinsame Gesellschaft sehr viel kostengünstiger durchführen, als wenn jeder der Gesellschafter sich eigenständig mit diesem Thema auseinandersetzen würde.

Die Gesellschafter verpflichten sich in einem Konsortialvertrag zur Abdeckung des Finanzbedarfs, der sich nach dem von der Gesellschafterversammlung einstimmig festgestellten Wirtschaftsplan richtet. Die Leistungsfähigkeit der WT GmbH hängt damit nicht von Erträgen Dritter ab. Die wirtschaftliche Betätigung der WT GmbH in Form der Erbringung von Dienstleistungen für ihre Gesellschafter und für Anwender des WestfalenTarifs kann damit die Leistungsfähigkeit der WT GmbH nicht übersteigen.

Unna, den 29.02.2016

# ANLAGE 1

## Verkehrs- und Tarifverbünde in Deutschland



Maximilian Dörbecker, November 2015  
Lizenz: cc-by-sa/nd/nc/3.0/de  
Kommunale und öffentliche Verkehrsverbände in Deutschland  
<http://www.verkehrsverbund.de>

<sup>\*)</sup> Die TGL und der VRK bieten keinen Gemeinschaftstarif an, betreiben aber die Fahrplankoordination für SPNV und Regionalbuslinien.  
<sup>\*\*)</sup> Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld verfügt über einen Bus-Verkehrsverbund, der keinen eigenständigen Namen trägt.  
<sup>\*\*\*)</sup> Der Westerwaldkreis ist zwar Mitglied des VRM, dessen Verbundleistungen kommen hier aber nicht zur Anwendung.

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