



Amt für Mobilität und Tiefbau

18.02.2026

**Ihr/e Ansprechpartner/in:**

Herr Lammering

Telefon: 492-6502

Lammering@stadt-  
muenster.de

## Öffentliche **Beschluss**vorlage

Betrifft

Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages durch die Stadt Münster an eine Tochtergesellschaft der Stadtwerke Münster GmbH

Beratungsfolge

04.03.2026	Ausschuss für Verkehr und Mobilität	Vorberatung
18.03.2026	Ausschuss für Wirtschaft, Finanzen, Liegenschaften und Digitalisierung	Vorberatung
25.03.2026	Hauptausschuss	Vorberatung
25.03.2026	Rat	Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

#### I. Sachentscheidung:

1. Der Rat der Stadt Münster beabsichtigt, den Busverkehr des Stadtbusnetzes im Stadtgebiet Münster einschließlich abgehender Linien in die Gebiete benachbarter Aufgabenträger sowie sonstiger Teildienste an eine Tochtergesellschaft der Stadtwerke Münster GmbH (Arbeitsname: Stadtwerke Münster Mobilität GmbH) im Wege einer Inhouse-Vergabe gemäß § 108 Abs. 1 GWB für die Zeit vom 01.01.2028 bis zum 31.12.2037 direkt zu vergeben.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Voraussetzungen für diese Direktvergabe zu schaffen, insbesondere durch
  - a. die Veröffentlichung der Vorabkennzeichnung gemäß Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 und § 8a Abs. 2 PBefG über die Absicht der Direktvergabe;
  - b. die Schaffung der Voraussetzungen für eine Inhouse-Vergabe durch Vorbereitung der Gründung einer Tochtergesellschaft der Stadtwerke Münster GmbH (Stadtwerke Münster Mobilität GmbH) und der Ausgliederung des Verkehrsbetriebs auf diese neue Gesellschaft. Über die Gründung und Ausgliederung ergehen gesonderte Beschlüsse;
  - c. Sicherstellung der steuerlichen Neutralität, insbesondere im Hinblick auf den steuerlichen Querverbund, durch Einholung einer verbindlichen Auskunft beim Finanzamt für Körperschaften;

- d. die Erarbeitung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) (über die Vergabe des ÖDA ergeht ein gesonderter Beschluss);

sowie durch alle sonstigen ggf. noch erforderlichen Vorbereitungshandlungen.

## II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass aufgrund der rechtlichen und inhaltlichen Komplexität der Materie die Ausgestaltung dieses Vergabeprojektes zwingend einer umfassenden externen Beratung und Begleitung bedarf. Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Stadt Münster Kosten in Höhe von ca. 100.000 € entstehen.

Die v. g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

<b>Teilergebnisplan</b>					
	<b>Nr.</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Haush.- jahr</b>	<b>Betrag €</b>	<b>Bemerkungen</b>
Produktgruppe	1201	Bereitstellung von Verkehrsflächen und -anlagen			
Zeile	13	Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2026 2027	60.000 40.000	

Die zur Finanzierung erforderlichen Ermächtigungen sind im Haushaltsplan-Entwurf 2026/2027 bei der o. g. Produktgruppe veranschlagt: Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Beschlussausführung unter dem Vorbehalt steht, dass der Rat im Rahmen der Haushaltssatzung 2026/2027 bzw. der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung die Ermächtigungen bereitstellt.

## **Begründung:**

### 1. Ausgangslage

Die Stadt Münster ist gemäß § 3 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) als Aufgabenträgerin für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf ihrem Gebiet zuständig. Sie ist zuständige örtliche Behörde im Sinne des Art. 2 lit. c) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO (EG) 1370/2007)<sup>1</sup> und zuständige Behörde im Sinne des § 8a Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und grundsätzlich berechtigt, öffentliche Dienstleistungsaufträge zur Sicherstellung des ÖPNV mit Bussen als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung direkt zu vergeben.

Die am 03.12.2009 in Kraft getretene VO (EG) 1370/2007 ist Grundlage für die Vergabe von öffentlichen Personenverkehrsdiensten auf Schiene und Straße sowie die Gewährung finanzieller Ausgleichleistungen und ausschließlicher Rechte an Verkehrsunternehmen. Daran angepasst wurde mit Wirkung zum 01.01.2013 das PBefG. Dieser Rechtsrahmen verlangt eine förmliche Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA).

Zur Durchführung des Stadtbusverkehrs bedient sich die Stadt Münster bislang der Stadtwerke Münster GmbH. Die Stadtwerke Münster GmbH führt den Stadtbusverkehr auf Basis der von der Bezirks-

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates

regierung Münster als Genehmigungsbehörde erteilten Liniengenehmigungen nach dem PBefG durch.

Zur beihilfe- und vergaberechtskonformen Ausgestaltung der Verlustausgleichsfinanzierung hatte die Stadt Münster die Stadtwerke Münster GmbH zuletzt im Wege einer sogenannten Dienstleistungskonzession mit der Durchführung des Stadtbusverkehrs auf ihrem Gebiet betraut. Der hierfür erteilte ÖDA hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2027. Nunmehr ist eine Anschlussregelung vorzubereiten.

Die Stadt Münster kann hierbei zwischen einer Direktvergabe an ein städtisches Unternehmen und einer wettbewerblichen Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags wählen. Im Zuge der Entscheidungsfindung hat die Stadt Münster die in der Vergangenheit mit der Beauftragung der Stadtwerke Münster GmbH gemachten Erfahrungen im Hinblick auf die von der Stadt Münster verfolgten Ziele eines attraktiven und wirtschaftlichen ÖPNV unter dem Eindruck der in den vergangenen Jahren erfolgten Rechtsentwicklung kritisch reflektiert und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass der Stadtverkehr Münster weiter durch ein eigenes Unternehmen der Stadt Münster erbracht werden soll.

Die wettbewerbliche Vergabe eines ÖDA, an der sich private Anbieter von Verkehrsdienstleistungen gleichermaßen beteiligen könnten, scheidet aus Sicht der Stadt aus: Das im Stadtbusverkehr definierte umfangreiche Leistungsvolumen müsste hierbei in mehrere Lose aufgeteilt werden, um dem Gebot einer mittelstandsfreundlichen Vergabe zu genügen. Die derzeitige und im Nahverkehrsplan der Stadt Münster enthaltene umfassende Netzintegration müsste zugunsten kleinteiliger Lose mit nachteiligen Folgen für den Fahrgast und den Ausgleichsbedarf aufgegeben werden.

Ein ergebnisoffener Wettbewerb kann außerdem dazu führen, dass der Stadtbusverkehr durch mehrere Betreiber durchgeführt wird, wenn sich kein Betreiber erfolgreich auf sämtliche Lose bewerben kann. Die Stadt Münster müsste dann als Auftraggeberin dafür Sorge tragen, dass eine qualitativ hochwertige und abgestimmte Leistungserstellung durch die einzelnen Betreiber erfolgt. Damit wäre ein spürbarer Mehraufwand gegenüber einer Leistungserbringung aus einer Hand verbunden. Auch darf nicht verkannt werden, dass privatwirtschaftliche Betreiber in einem natürlichen Interessengegensatz zum Auftraggeber stehen und auf ihren wirtschaftlichen Vorteil bedacht sein müssen. Jegliche, auch nur geringfügige von der Stadt begehrte Änderung der Bestelleistung erforderte eine Nachverhandlung.

Sowohl ein wettbewerbliches Vergabeverfahren als solches, als auch die laufende Steuerung und Kontrolle einer Mehrzahl von Betreibern verursachen erhebliche Transaktionskosten, die bei einer Quasi-Eigenerbringung vermieden werden. Weitere Ausführungen zur Begründung der Direktvergabe finden sich unter 3. („Begründung für eine Direktvergabe der Stadt Münster an die Stadtwerke Münster Mobilität GmbH“).

Die VO (EG) 1370/2007 räumt der Stadt Münster weiterhin die Möglichkeit einer Direktvergabe an ein eigenes Unternehmen ein. Während der Laufzeit des aktuellen ÖDA kam jedoch neue Rechtsprechung hinzu. Seit einem Grundsatzurteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) aus dem Jahr 2019 steht fest, dass die in Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 geregelte Direktvergabe an einen sogenannten internen Betreiber bei einem ÖDA über Busverkehre nur zulässig ist, wenn der ÖDA als Dienstleistungskonzession ausgestaltet ist (EuGH, Urt. v. 21.03.2019, verb. Rs. C-266/17 und C-267/17 – Hüttebräucker, Rn. 80). Stellt der ÖDA keine Dienstleistungskonzession dar, richtet sich die Rechtmäßigkeit der Direktvergabe nach dem allgemeinen Vergaberecht und in der Folge nach dem in § 108 Abs. 1 GWB geregelten Inhouse-Geschäft. Eine Dienstleistungskonzession setzt voraus, dass der Betreiber (hier die Stadtwerke Münster GmbH) das wirtschaftliche Risiko aus der Verkehrsdurchführung trägt. Dies bedeutet, dass eine Deckung der Kosten des Stadtbusverkehrs durch Einnahmen nicht garantiert sein darf. Unter dem Dach der Stadtwerke Münster GmbH erfolgt jedoch ein Querausgleich zwischen dem Energiegeschäft und dem Verkehrsbetrieb, der durch die damit einhergehenden Steuervorteile in jedem Fall beibehalten werden soll. An dieser Stelle greift eine zweite Rechtsänderung gegenüber dem aktuellen ÖDA: Die neuere Rechtsprechung des hier zuständigen OLG Düsseldorf hat in zwei Entscheidungen für vergleichbare Konstellationen eines Einheitsunternehmens die erforderliche Risikotragung und damit die Möglichkeit einer Dienstleistungskonzession

zuletzt verneint (OLG Düsseldorf, Beschl. v. 19.02.2020 – VII-Verg 2/19, Rn. 67; ebenso Beschl. v. 19.02.2020 – Verg 1/19, Rn. 52). Aufgrund dieser Änderung der Rechtsprechung wäre eine erneute Beauftragung in Form einer Dienstleistungskonzession nicht mehr zu empfehlen.

Stattdessen empfiehlt sich eine Direktvergabe nach dem alternativen vom EuGH aufgezeigten Weg, einer Inhouse-Vergabe nach den allgemeinen vergaberechtlichen Bestimmungen des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), dort § 108 Abs. 1. Eine Inhouse-Vergabe erfordert allerdings eine Ausgliederung (dazu gleich 2.a.).

Die Stadt Münster beabsichtigt daher, auch in Zukunft den Stadtbusverkehr durch die Stadtwerke Münster GmbH erbringen zu lassen. Dazu soll der Stadtbusverkehr ab dem 01.01.2028 an ein neu zu gründendes Tochter-Verkehrsunternehmen der Stadtwerke Münster GmbH – die „Stadtwerke Münster Mobilität GmbH“, so die aktuell vorgesehene Namensgebung, – vergeben werden.

## 2. Notwendige Schritte zur Umsetzung der Direktvergabe

### a. Inhouse-Vergabe an die Stadtwerke Münster Mobilität GmbH gem. § 108 Abs. 1 GWB

Die Direktvergabe soll als Inhouse-Vergabe vorgenommen werden, weil eine Gestaltung des ÖDA als Dienstleistungskonzession nach der neueren Rechtsprechung nicht mehr als sicher erscheint. Die Rechtmäßigkeit der Direktvergabe richtet sich dann nach § 108 Abs. 1 GWB.

Ein wesentliches Kriterium für eine derartige Inhouse-Vergabe nach § 108 Abs. 1 GWB an die Stadtwerke Münster GmbH ist, dass mehr als 80 Prozent der Tätigkeiten der Stadtwerke Münster GmbH der Ausführung von Aufgaben dienen, mit denen sie von der Stadt Münster oder von einer anderen juristischen Person, die von der Stadt Münster kontrolliert wird, betraut wurde (vgl. § 108 Abs. 1 Nr. 2 GWB). Aufgrund der hohen Umsätze – insbesondere im Energiebereich mit ungebundenen Endkunden – kann dieses Kriterium mit der derzeitigen wirtschaftlichen Tätigkeit nicht erfüllt werden. Eine unmittelbare Inhouse-Vergabe an die Stadtwerke Münster GmbH ist daher nicht möglich.

Durch die Ausgliederung des Verkehrsbetriebs von der Stadtwerke Münster GmbH auf ihre neu zu gründende Tochtergesellschaft Stadtwerke Münster Mobilität GmbH, an die der öffentliche Dienstleistungsauftrag vergeben werden soll, kann diese Voraussetzung geschaffen werden, indem die neu zu gründende Gesellschaft ausschließlich ÖPNV-Leistungen für die Stadt Münster erbringt. Um den auch künftig erwartbaren Verlust aus dem Stadtbusverkehr mit dem positiven Ergebnis des Energiegeschäfts steueroptimiert verrechnen zu können, wird zwischen der Stadtwerke Münster GmbH und der Stadtwerke Münster Mobilität GmbH eine steuerliche Organschaft begründet. Diese wird vorab durch eine verbindliche Auskunft des Finanzamtes abgesichert.

Auch wenn der Verkehrsbetrieb aus Vergaberechtsgründen in eine Tochtergesellschaft ausgegliedert werden muss, soll eine möglichst weitgehende Anbindung der Stadtwerke Münster Mobilität GmbH an die Stadtwerke Münster GmbH die Unternehmenseinheit wahren. Folgende Maßnahmen sollen dies sicherstellen:

- Einheitlicher Marktauftritt gegenüber den Kundinnen und Kunden,
- Zugehörigkeit der Belegschaft der Stadtwerke Münster Mobilität GmbH zur Stadtwerke-Gruppe *Team Münster*, Beibehalt des Tarifvertrags, Dauer der Betriebszugehörigkeit und aller weiteren Rahmenbedingungen für bestehende und neue Mitarbeitende,
- Erledigung kaufmännischer Aufgaben durch die Fachabteilungen der Stadtwerke Münster GmbH für die Stadtwerke Münster Mobilität GmbH,
- Ein Mitglied der Geschäftsführung der Stadtwerke Münster GmbH ist in Personenidentität in der Geschäftsführung der Stadtwerke Münster Mobilität GmbH vertreten.

Neben dem o. a. Tätigkeitsmerkmal ist es für eine Inhouse-Vergabe an die Stadtwerke Münster Mobilität GmbH verpflichtend, dass diese durch die Stadt kontrolliert werden kann. Das wird durch die Rechtsform einer GmbH, die Alleingesellschafterstellung der Stadtwerke Münster GmbH, die Ausgestaltung des Gesellschaftsvertrags und den Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der Stadtwerke Münster GmbH sichergestellt.

Voraussetzung für die Gründung der Stadtwerke Münster Mobilität GmbH und die Ausgliederung ist ein weiterer Beschluss der politischen Gremien, der bis zum ersten Quartal 2027 angestrebt wird. Eine Information der Mitarbeitenden der Stadtwerke Münster hat bereits stattgefunden.

#### b. Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags

Die Direktvergabe soll für die längst mögliche Laufzeit von bis zu 10 Jahren erfolgen, um für die Stadt Münster und die Stadtwerke Münster Mobilität GmbH eine langandauernde Planungssicherheit zu schaffen.

Die Vergabe als Gesamtleistung sichert den größtmöglichen Ausgleich zwischen ertragsstarken und -schwachen Verkehren, um den geringstmöglichen Ausgleichsbedarf für die Stadt Münster zu erzielen.

#### c. Vorabbekanntmachung

Vor der Erteilung des neuen ÖDA an die Stadtwerke Münster Mobilität GmbH hat die Stadt ein Verfahren nach Maßgabe der VO (EG) 1370/2007 durchzuführen. Dazu ist gemäß Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 und § 8a Absatz 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) spätestens ein Jahr vor der Direktvergabe, maximal aber 27 Monate vor der Betriebsaufnahme, eine Vorabveröffentlichung der Vergabeabsicht im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen. Mit der Veröffentlichung wird eine (Warte-)Frist von einem Jahr ausgelöst. Erst nach deren Ablauf kann die Direktvergabe wirksam gegenüber der Stadtwerke Münster Mobilität GmbH durch Erteilung des ÖDA umgesetzt werden.

Zudem ist der sog. Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre zu beachten. Innerhalb von drei Monaten nach Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung können interessierte Unternehmen Anträge für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb des Stadtverkehrs Münster stellen. Ein solcher Antrag ist nur genehmigungsfähig, wenn die von der Stadt Münster gewünschten zukünftigen qualitativen und quantitativen Anforderungen an den Stadtverkehr ohne Zuschüsse erfüllt werden. Diese Anforderungen sind in einem sogenannten ergänzenden Dokument zur Vorabbekanntmachung darzustellen. Die Direktvergabe ist nur zulässig, wenn kein (genehmigungsfähiger) eigenwirtschaftlicher Antrag eingeht. Die im ergänzenden Dokument definierten Anforderungen sind später auch in den ÖDA zu übernehmen und bilden die Grundlage für die Sicherstellung des Stadtverkehrs durch die Stadtwerke Münster Mobilität GmbH.

In dem ergänzenden Dokument zur Vorabbekanntmachung sollen folgende Eckpunkte als Standards festgelegt werden:

Die ausreichende Verkehrsbedienung als solche hat die Stadt Münster im derzeit gültigen 3. Nahverkehrsplan definiert. Die Definition der qualitativen Anforderungen an den Stadtbusverkehr im 3. Nahverkehrsplan und ergänzenden Ratsbeschlüssen bildet die Grundlage für die Leistungsbeschreibung im öffentlichen Dienstleistungsauftrag. Darunter werden die Bedienstandards gefasst wie u.a. Erschließungsgrundsätze und Einzugsradien, Netzgestaltung und Linienführung, Takte und Betriebszeiten sowie Verknüpfungen und Anschlüsse. Zu den Qualitätsstandards zählen auch die dort genannten Beförderungsstandards im Hinblick auf u.a. Personal, Fahrzeuge, Infrastruktur, Information und Kommunikation sowie Barrierefreiheit.

Grundlage für die Ausgestaltung des neuen ÖDA ist das zum Stichtag 01.01.2026 bestehende Leistungsangebot nach derzeit gültigem ÖDA im Stadtbusverkehr. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird so ausgestaltet, dass Anpassungen des Leistungsumfangs und der Qualitätsanforderungen auf

Grundlage der Fortschreibungen des Nahverkehrsplans während der Laufzeit des ÖDA möglich sind (sog. Änderungsmanagement). Dadurch bleibt die Stadt Münster auch langfristig steuerungs- und handlungsfähig.

Der Masterplan Mobilität Münster 2035+ stellt wesentliche Anforderungen an die langfristige Weiterentwicklung der Mobilität und somit auch des ÖPNV in der Stadt Münster. In Bezug auf den ÖPNV zählen dazu u. a.

- die langfristige Neuordnung des bestehenden ÖPNV-Liniennetzes (Tagesnetz) und die Integration in eine ÖPNV-Netzhierarchie (Festlegung von Hochleistungs- Ergänzungs- und Feinerschließungslinien),
- die Definition zentraler und dezentraler Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV-Netzes unter Berücksichtigung des Mobilstationskonzepts (Schaffung von Umsteigeorten),
- Überprüfung der Netzgeometrie,
- die Gewährleistung einer verträglichen Erschließung der Altstadt (Entlastung von dichter Fahrzeugfolge der durchfahrenden Gelenkzügen),
- Erhöhung der Bedienungshäufigkeit im Gesamtnetz,
- die Überprüfung von Bedienungszeiten,
- die Überprüfung des Nachtnetzes und
- die Förderung eines nachhaltigen Stadt-Umland-Verkehrs.

Der 4. Nahverkehrsplan der Stadt Münster soll den strategischen und operativen Rahmen zur Übersetzung der Vision in erste realistische Schritte zur Anpassung des bestehenden ÖPNV-Netzes liefern. Seine Aufstellung fällt in die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Somit ist dieser auch bereits als inhaltliche Vorgabe für das betraute Verkehrsangebot vorgesehen.

Für die Aufstellung des 4. Nahverkehrsplans ist folgender Zeitplan vorgesehen:

- Bis Ende 2027: Erarbeitung des 4. Nahverkehrsplans der Stadt Münster unter Beteiligung der Öffentlichkeit, der Träger öffentlicher Belange sowie der politischen Gremien
- Ende 2027: Beschluss des 4. Nahverkehrsplans durch den Rat der Stadt Münster

#### d. Verbindliche Auskunft

Im Zuge der Ausgliederung stellen sich auch steuerliche Fragen. Zudem ist im Hinblick auf den neuen ÖDA sicherzustellen, dass weiter die Finanzierung innerhalb des steuerlichen Querverbands erfolgen kann. Vor Vergabe des ÖDA und Vollzug der Ausgliederung sollen deshalb steuerliche Fragen durch Einholung einer verbindlichen Auskunft beim Finanzamt für Körperschaften geklärt werden.

#### e. Erarbeitung des ÖDA

Bis zum Ende des sog. Wartjahres nach der Vorabbekanntmachung (s. o.) sind die Inhalte des ÖDA zu erarbeiten. Stadt und Stadtwerke Münster haben dazu eine gemeinsame Projektgruppe gegründet.

Vor der Vergabe erfolgt eine gesonderte Beschlussfassung durch den Rat der Stadt Münster.

3. Begründung für eine Direktvergabe der Stadt Münster an die Stadtwerke Münster Mobilität GmbH  
a. Synergievorteile der Gesamtvergabe an die Stadtwerke Münster Mobilität GmbH

Die Stadtwerke Münster GmbH und künftig die Stadtwerke Münster Mobilität GmbH plant und organisiert den Stadtbusverkehr und hält dafür auch Infrastruktur vor. Sie erbringt den überwiegenden Teil der vereinbarten Fahrplanleistung selbst. Die hierzu erforderlichen Anlagen wie Busse und der Betriebshof stehen im Eigentum der Stadtwerke Münster GmbH und künftig der Stadtwerke Münster Mobilität GmbH. Das Verkehrsangebot ist das Ergebnis einer integrierten und zwischen den Stadtwerken Münster und der Stadt Münster abgestimmten Planung des Linienbündels Stadtbusverkehr.

Das Fahrplanangebot in den beiden Netzen mit dem Tages- und dem Nachtverkehr ist durch die verkehrliche Integration auf die Bedürfnisse der Fahrgäste abgestimmt. Durchmesserlinien, zentrale Verknüpfungspunkte mit funktionierenden Anschlüssen und Übergängen auf andere Verkehrsmittel sowie eine dichte Erschließung des gesamten Stadtgebiets durch die Linienführung bieten dem Fahrgast ein Angebot „aus einem Guss“.

Die Bedienung des gesamten Stadtbusnetzes durch die Stadtwerke Münster GmbH und künftig die Stadtwerke Münster Mobilität GmbH erlaubt eine optimale Betriebsdurchführung auf der Grundlage einer integrierten Umlauf- und Dienstplanung, die einen wirtschaftlichen Einsatz von Fahrpersonal und Bussen erlaubt.

Über eine zentrale Disposition, eine Leitstelle und ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem findet die tägliche Steuerung des operativen Betriebs aus einer Hand statt.

Aufgrund des bei der Stadtwerke Münster GmbH und künftig bei der Stadtwerke Münster Mobilität GmbH vorhandenen Know-hows können Aufgabenstellungen in die Gesamtleistung eingebunden werden, für die andere Betreiber erst langwierig das Know-how aufbauen müssten. Hierzu zählen die Unterstützung in der Nahverkehrsplanung, die sonstige konzeptionelle Planung, das Infrastrukturmanagement, eine innovative Fahrgastinformation, Entwicklung von Beschleunigungskonzepten, Erhebungen, Einnahmeaufteilung zwischen Verkehrsunternehmen, Vertretung der Interessen in den Verkehrsgemeinschaften und flächendeckender Vertrieb auf höchstem technologischem Niveau.

b. Steuerung des Stadtbusverkehrs durch die Stadt Münster

Die umfassende Inhouse-Vergabe an die Stadtwerke Münster Mobilität GmbH bietet das größtmögliche Maß an Gestaltbarkeit und kommunalen Einfluss und damit das gesamte Stadtverkehrsangebot mit Bussen und sonstigen Kraftfahrzeugen (Taxibuslinien) auf der Straße. Der Angebotsumfang und die Angebotsqualität, die in einem dynamischen System wie dem ÖPNV nicht starr sein dürfen, lassen sich im Rahmen der Direktvergabe schnell und flexibel gestalten, wohingegen eine wettbewerbliche Vergabe durch eine enge Leistungsbeschreibung mit geringen Änderungsspielräumen gekennzeichnet wäre.

Die Stadt Münster ist alleinige Gesellschafterin der Stadtwerke Münster GmbH, die wiederum alleinige Gesellschafterin der Stadtwerke Münster Mobilität GmbH wird.

Aufgrund dieser gesellschaftsvertraglichen Stellung ist die Stadt Münster in der Lage, die Stadtwerke Münster Mobilität GmbH zur Leistungserbringung nach ihren Vorgaben anzuhalten. Die Stadt Münster hat somit – anders als im Verhältnis zu einem fremden Verkehrsunternehmen – die Möglichkeit, nicht nur auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, sondern auch gesellschaftsrechtlich auf die Art und Weise der Verkehrsbedienung Einfluss zu nehmen. Auch dadurch kann auf Veränderungen des öffentlichen Verkehrsinteresses flexibel und schnell reagiert werden.

Die Stadt Münster darf zudem davon ausgehen, dass sich die Geschäftsführung des Unternehmens dem öffentlichen Auftrag verpflichtet fühlt und zum Wohle der Stadt und ihrer Einwohnerinnen und Einwohner handelt.

Die Steuerungsmöglichkeiten der Stadt Münster gegenüber dem eigenen Betreiber ermöglichen somit die Nutzung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Potenziale ohne langwierige und durch gegenläufige Interessen geprägte Abstimmungsprozesse. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass mögliche nachträgliche Veränderungen mit dritten Verkehrsunternehmen teurer würden als mit einem kommunalen Leistungserbringer.

c. Vermeidung einer Zersplitterung des Verkehrsangebots

Durch eine Inhouse-Vergabe des Stadtbusverkehrs als Gesamtleistung bleiben die gesicherten Integrations- und Steuerungsvorteile bestehen (s.o.).

d. Wirtschaftliche Leistungserbringung

Die Stadtwerke Münster GmbH erbringt derzeit mit den gegebenen operativen Kostenstrukturen ein qualitativ hochwertiges Verkehrsangebot im Stadtbusverkehr.

Nach der Rechtsprechung darf die Höhe des erforderlichen Ausgleichs für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht über die Kosten hinausgehen, die ein durchschnittlich, gut geführtes Unternehmen bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung hätte. Dies soll auch künftig sichergestellt werden.

Durch die Begründung einer steuerlichen Organschaft zwischen der Stadtwerke Münster GmbH und der Stadtwerke Münster Mobilität GmbH und vorherige Einholung einer verbindlichen Auskunft wird sichergestellt, dass die finanziellen Vorteile aus dem bestehenden steuerlichen Querverbund zwischen den verschiedenen Betriebszweigen der Stadtwerke Münster GmbH erhalten werden.

e. Qualität im Stadtbusverkehr

Die von der Stadtwerke Münster GmbH erbrachten Verkehrsleistungen weisen eine sehr hohe Qualität auf. Das zeigt sich an den insgesamt steigenden Fahrgastzahlen sowie an der Bewertung des Verkehrsangebotes im Rahmen des Normalbetriebes durch die Fahrgäste im ÖPNV-Kundenbarometer. Die hohe Qualität wurde in den vergangenen Jahren durch die Stadtwerke Münster GmbH in enger Abstimmung mit der Stadt Münster erreicht.

Die Stadtwerke Münster GmbH verfügt gegenüber stadtfremden Betreibern über eine herausragende Kenntnis der lokalen und regionalen Gegebenheiten. Sie verfügt über langjährige Markterfahrungen, auf deren Grundlage sie das Verkehrsangebot bedarfsorientiert ausgestalten kann, um die Wirtschaftlichkeit des Stadtbusverkehrs weiter steigern zu können.

Die Stadtwerke Münster GmbH ist aus Sicht der Stadt Münster ein erwiesener Garant für einen hochwertigen Stadtbusverkehr im Interesse der Fahrgäste, aber auch der sonstigen Nutznießer des ÖPNV und damit der Entwicklung der Stadt Münster insgesamt.

Für die Stadtwerke Münster Mobilität GmbH, die aus der Stadtwerke Münster GmbH hervorgehen soll und fortan den städtischen Nahverkehr gewährleisten soll, gilt Vorstehendes entsprechend.

#### 4. Zeitplan für das weitere Vorgehen

- 25. März 2026:  
Grundsatzbeschluss zur Direktvergabe
- Direkt danach  
Veröffentlichung der Direktvergabeabsicht der Stadt Münster nach Art. 7 Abs. 2 VO (EG)

1370/2007 i.V.m. §§ 8a, 12 PBefG im Amtsblatt der Europäischen Union

- 2026:  
Antrag auf verbindliche Auskunft beim Finanzamt für Körperschaften
- Spätestens Q1 / 2027:  
Beschluss über die Gründung der Stadtwerke Münster Mobilität GmbH
- Anschließend Durchführung der Ausgliederung der Verkehrssparte

Nach Ablauf der mit der Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union verbundenen Fristen folgt die Beschlussvorlage zur Vergabe der Direktvergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die Stadtwerke Münster Mobilität GmbH.

- Bis Ende Juni 2027  
Umsetzungsbeschluss des Rates und Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags
- Ab 01. Januar 2028  
Beginn der Laufzeit der Direktvergabe an den internen Betreiber

In Vertretung  
gez.  
Robin Denstorff  
Stadtbaurat