

Telefon 233 - 2 11 51  
Telefax 233 - 2 11 36  
Herr Kleemann

**Referat für Arbeit  
und Wirtschaft**  
Beteiligungsmanagement

Telefon 233 – 6 13 17  
Telefax 233 – 98961317  
Herr Behr

**Baureferat**  
Tiefbau

Telefon 233 - 2 71 16  
Telefax 233 - 2 79 35  
Herr Mitterreiter-Naewe

**Kreisverwaltungsreferat**  
Hauptabteilung III Straßenver-  
kehr  
Verkehrsmanagement  
Verkehrssteuerung

**Busbeschleunigung  
Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogramms  
2005-2009**

Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 06027

7 Anlagen

**Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft,  
Kreisverwaltungs Ausschusses und Bauausschusses am 19.07.2005 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag der Referenten**

**1. Anlass**

Mit der Beschlussfassung der Stadtrats-Vollversammlung am 18.02.2004 zur Umsetzung des neuen Busnetzes wurde die Verwaltung beauftragt, Maßnahmenpakete zur Busbeschleunigung zu entwickeln und die entsprechenden Kapazitäten zur Umsetzung bereitzustellen. Hierfür wurde auf Wunsch des Oberbürgermeisters eine interfraktionelle Arbeitsgruppe (IAG) unter Federführung des Referats für Arbeit und Wirtschaft einberufen, die sich am 14.10.2004 konstituiert hat.

Das Busbeschleunigungsprogramm wurde von der Stadtwerke München GmbH (SWM) in der IAG vorgestellt. Dabei wurde besonders hervorgehoben, dass das Busbeschleunigungsprogramm vorwiegend dazu dient:

- die Fahrzeiten zu verringern
- die Einhaltung des Fahrplans zu erhöhen
- die Fahrtabläufe zu harmonisieren
- die Fahrzeug- und Personalkosten zu verringern und

- Primärenergie einzusparen.

In diesem Kontext werden mit der Busbeschleunigung die Attraktivität und die Wirtschaftlichkeit des Öffentlichen Verkehrs maßgeblich erhöht.

Um die angestrebten Ziele zu erreichen, ist die Umsetzung wirksamer Beschleunigungsmaßnahmen durchzuführen. Dazu gehören im Besonderen:

- **Maßnahmen an Knoten mit Lichtzeichenanlage** – Einsatz von Steuerungsverfahren zur Bevorzugung des ÖPNV, dynamische Straßenraumfreigabe, bauliche Maßnahmen (kompakte Knotenpunktformen begünstigen den ÖPNV)
- **Maßnahmen an Knoten ohne Lichtzeichenanlage** – ordnungsrechtliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen (z. B. Vorfahrtsregelung für abbiegende Linienbusse), bauliche Maßnahmen (z. B. Zusatzfahrstreifen in Knotenpunktzufahrten)
- **Maßnahmen an Haltestellen** – z. B. Ausbildung als Haltestellenkap
- **Maßnahmen auf der Strecke** – ordnungsrechtliche und bauliche Maßnahmen (z. B. Bussonderfahrstreifen mit und ohne bauliche Abgrenzung), verkehrsregelnde und verkehrslenkende Maßnahmen (z. B. Mitbenutzung eines besonderen Bahnkörpers durch den Linienbus).

Das Busbeschleunigungsprogramm wird von der IAG empfohlen und zur Beschlussfassung im Stadtrat vorgelegt. Der Antrag zur Beschlussfassung im Stadtrat beinhaltet den Projektumfang, die Projektfinanzierung sowie die Zuständigkeiten der Referate der Landeshauptstadt München (LH München).

## **2. Umfang des Beschleunigungsprogramms**

### **2.1 Streckenbezogene Beschleunigung**

Wichtigster Bestandteil des Beschleunigungsprogramms ist die streckenbezogene Beschleunigung. Ausgewählte Linien werden komplett - oder auf für die Erreichung der Ziele entscheidenden Abschnitten - beschleunigt.

Auswahlkriterien für eine Aufnahme von Linien in das Beschleunigungsprogramm sind

- das Produkt Bus (Metrobus, Stadtbus)
- die Planungssicherheit (keine Trambahn und keine Linienwegänderungen geplant)
- die Anzahl der Fahrgäste pro Werktag
- die Taktdichte
- Reisezeiteinsparung von mindestens 10 %
- die Fahrzeug- und Personalkosteneinsparung und
- die Projektdauer.

Zudem wird berücksichtigt, dass bei langen Linien die Fahrplanstabilität optimiert werden soll.

Die SWM stellen die Entscheidungen zu den einzelnen Beschleunigungsprojekten unter den Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit. Für jede zu beschleunigende Linie wird ein Einzelbeschluss im Stadtrat herbeigeführt.

Nach erfolgter Vorauswahl ist als erstes Projekt die Buslinie 52 (Marienplatz – Alemanenstraße) vorgesehen. Hinzu kommen weitere Linien und Abschnitte, die jedoch erst nach zusätzlichen Untersuchungen im Hinblick auf Potenzial und Bedeutung sowie in Absprache mit der IAG festgelegt werden.

Schließlich bestehen derzeit noch Unwägbarkeiten auf Grund von Änderungen der Rahmenbedingungen im Verlauf des Beschleunigungsprogramms (insbesondere Fahrgastnachfrage, Takt, Linienverlauf, Entscheidungen über den Ausbau des Tramnetzes), so dass zum jetzigen Zeitpunkt noch keine abschließende Aussage getroffen werden kann. Insgesamt soll sich das Busbeschleunigungsprogramm über ca. 10 Jahre erstrecken und voraussichtlich 12 Buslinien beinhalten.

Es ist beabsichtigt, ab 2006 möglichst eine Buslinie pro Jahr beschleunigt in Betrieb zu nehmen.

## **2.2 Punktuelle Beschleunigung an zur Erneuerung anstehenden Lichtzeichenanlagen (LZA)**

Sobald an einer LZA mit Linienverkehr der MVG (Tram und Bus) eine Erneuerung oder ein Umbau erfolgt, soll von KVR und Baureferat unabhängig von der streckenbezogenen Beschleunigung der Anlage grundsätzlich eine Beschleunigung der LZA für sämtliche den Knoten passierende MVG-Linien vorgesehen werden, sofern die SWM dies befürwortet. Hier ist eine Abwägung mit dem Fluss des Individualverkehrs zu treffen. Die Umsetzung der Beschleunigung ist mit der SWM abzustimmen. Anfallende Zusatzkosten für ÖPNV-Komponenten und LZA-Planungen werden von der SWM bzw. aus dem „20-Mio-Euro-Budget“ getragen, insofern keine anders lautende Verwaltungsvereinbarung getroffen wird.

## **3. Kosten**

### **3.1 Kostenaufstellung und -übernahme**

Die geschätzten Kosten für das Busbeschleunigungsprogramm werden in der Tabelle 2 den jeweiligen „Finanzierungstöpfen“ zugeordnet. Der Kostenschätzung wurde ein Busbeschleunigungsprogramm mit 12 zu beschleunigenden Linien zugrunde gelegt.

		<b>Geschätzte durchschnittliche Kosten in € pro Jahr ab 2006</b>	<b>Gesamtkosten 2006 – 2015 (10-Jahresprogramm)</b>
1	Kosten Infrastruktur München *	2.000.000	20.000.000
2	möglicher Förderanteil ca. 50 %	1.000.000	10.000.000
<b>3</b>	<b>verbleibende Kosten Anpassung Infrastruktur München</b>	<b>1.000.000</b>	<b>10.000.000</b>
4	Eigenanteil des Baureferats (z.B. Umschichtung innerhalb des regulären LZA-Austauschprogramms oder linienbezogene Sonderfinanzierung)	1.850.000	18.500.000
5	möglicher Förderanteil ca. 50 %	925.000	9.250.000
<b>6</b>	<b>Eigenanteil Baureferat</b>	<b>925.000</b>	<b>9.250.000</b>
7	Eigenanteil der SWM	1.650.000	16.500.000
8	möglicher Förderanteil ca. 50 %	825.000	8.250.000
<b>9</b>	<b>Eigenanteil SWM</b>	<b>825.000</b>	<b>8.250.000</b>
10	Gesamtkosten (Zeile 1 + Zeile 4 + Zeile 7)	5.500.000	55.000.000
11	Angenommener Mittelrückfluss gesamt (Zeile 2 + Zeile 5 + Zeile 8)	2.750.000	27.500.000
<b>12</b>	<b>Gesamtkosten nach Mittelrückfluss (Zeile 3 + Zeile 6 + Zeile 9)</b>	<b>2.750.000</b>	<b>27.500.000</b>

\* sog. „20-Mio.-Euro-Budget“

## **Tabelle 2: Kostenaufstellung für das Busbeschleunigungsprogramm**

Die durchschnittlichen Kosten zur Umsetzung des Busbeschleunigungsprogramms betragen 5,5 Mio. Euro pro Jahr. Nach den Erfahrungen der bisherigen Beschleunigungsprojekte wird angenommen, dass ca. 60 bis 65% der Kosten zuwendungsfähig sind mit einem Gesamtfördersatz von bis zu 80% nach GVFG und FAG. Daraus ergibt sich eine mögliche Fördersumme von 2,75 Mio. Euro jährlich. Somit belaufen sich die jährlichen Kosten für das Busbeschleunigungsprogramm auf ca. 2,75 Mio. Euro.

Da für die Fördermittel kein Rechtsanspruch besteht, sind für die Kosten der Infrastruktur München durchschnittlich 2 Mio. Euro pro Jahr bzw. 20 Mio. Euro insgesamt bereitzustellen. Die Raten reduzieren sich entsprechend um die eingegangenen Fördermittel. Hierfür

ist eine Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogramms erforderlich. Nachstehend wird dieses Gesamtbudget als „20-Mio-Euro-Budget“ bezeichnet.

Die Eigenanteile des Baureferats werden soweit möglich aus den regulären Haushaltsansätzen bezahlt, insofern eine Umschichtung von Finanzierungsmitteln im Interesse des Busbeschleunigungsprogramms möglich ist. Falls eine Komplementärfinanzierung durch das Baureferat nicht möglich ist, wird ein Stadtratsbeschluss in einem gemeinsamen Ausschuss (RAW und Baureferat) erforderlich. Abhängig vom Umfang der erforderlichen Maßnahmen können für internes Projektmanagement und interne Projektsteuerung zusätzliche Personalressourcen erforderlich werden.

Die auf die Stadtwerke München entfallenden Finanzierungsanteile werden in den entsprechenden jährlichen Investitionsplänen eingesetzt.

### **3. 2 Kostendeckung für das Busbeschleunigungsprogramm**

#### **3. 2.1 Kostendeckung durch das „20-Mio-Euro-Budget“**

##### **3.2.1.1 Kreisverwaltungsreferat**

Sämtliche verkehrstechnische Planungen (sowohl Konzept- wie auch Grundlagenplanungen einschließlich der Detailplanungen), die im unmittelbaren Zusammenhang zum beschlossenen Programm der Busbeschleunigung stehen und nicht mit eigenem Personal realisiert werden können, werden durch das „20-Mio-Euro-Budget“ finanziert.

##### **3.2.1.2 Baureferat, Abt. Tiefbau, Straßenbeleuchtung**

Sämtliche elektrotechnische Planungskosten bis zur baureifen Planung, die unmittelbar aus dem beschlossenen Beschleunigungsprogramm resultieren und nicht mit eigenem Personal ausgeführt werden können, werden durch das „20-Mio-Euro-Budget“ finanziert. Das Baureferat strebt eine Verhandlung über eine neue Kostenteilungsregelung an. Bis zu dieser neuen Kostenteilungsvereinbarung zwischen SWM und dem Baureferat gilt folgende bestehende Regelung weiter:

Der für die abgelaufene Nutzungsdauer zuzurechnende Prozentsatz der Neuanschaffungskosten einer LZA wird aus den regulären Haushaltsansätzen bezahlt; jener Anteil, der der nicht genutzten Restlebensdauer der Anlage entspricht, wird aus dem „20-Mio-Euro-Topf“ bezahlt. Entsprechende Prozentsätze werden auf den Wiederbeschaffungswert einer LZA bezogen; die normale Nutzungsdauer einer LZA wurde auf 20 Jahre festgelegt.

##### **3.2.1.3 Baureferat, Abt. Tiefbau, Straßenplanung und -bau – T1**

Sämtliche Planungskosten für Straßenumbauten, die direkt durch das beschlossene Programm zur Busbeschleunigung verursacht werden und nicht vom eigenen Personal bearbeitet bzw. ausgeführt werden können, werden durch das „20-Mio-Euro-Budget“ finanziert. Dies beinhaltet die notwendigen Planungsschritte gemäß HOAI bis zur baureifen Planung

der genehmigten Bauprojekte, sowie die weiteren Zeitphasen 5-9 gemäß HOAI und anfallende Gutachterkosten. Darüber hinaus sind sämtliche Straßenumbaukosten, die durch das genehmigte Beschleunigungsprogramm direkt verursacht werden, aus diesem „20-Mio-Euro-Budget“ zu finanzieren.

Für zusätzliche Leistungen, die aus Anlass von Umbaumaßnahmen von Kreuzungen anfallen, aber nicht ursächlich mit dem Beschleunigungsprogramm in Zusammenhang zu bringen sind, wie z.B. der zusätzliche Einbau eines neuen Radweges bei Gelegenheit der sonstigen Umbauarbeiten im Zuge der Busbeschleunigung, können nicht für jeden denkbaren Fall präzise Vorgehensweisen festgelegt werden, ob und inwieweit eine Finanzierung durch das „20-Mio-Euro-Budget“ erfolgt oder durch die „normalen“ Haushaltsansätze des Baureferats. Vielmehr sind jeweils im Einzelfall derartige Problemfälle durch Konsens zu entscheiden.

#### **3.2.1.4 Planungsreferat**

Leistungen (insbesondere Verkehrserhebungen, ggf. planerische Begutachtungen) für das Busbeschleunigungsprogramm, die nicht mit eigenem Personal durchgeführt werden können, werden durch das „20-Mio-Euro-Budget“ finanziert.

#### **3.2.2 Kostenübernahme für die Leistungen des Beschleunigungsprogramms durch die SWM**

Sämtliche Maßnahmen, die eindeutig der Beschleunigung des öffentlichen Nahverkehrs dienen und im Anlagevermögen der SWM verbleiben, werden kostenseitig von der SWM übernommen. Beispielhaft werden hier abgegrenzte Hard- und Softwarekomponenten und exakt zu definierende Teile von Lichtzeichenanlagen genannt.

Das Baureferat wird sämtliche Komponenten, die im Rahmen des Beschleunigungsprogramms in Lichtzeichenanlagen um- und nachgerüstet werden, unabhängig davon, ob sie sich im Eigentum des Baureferats oder der SWM befinden, warten und instand halten.

Hierfür werden der SWM und der MVG keine Kosten in Rechnung gestellt, insofern zwischen SWM und Baureferat keine anders lautende Kostenteilungs-Vereinbarung getroffen wird.

#### **3.2.3 Leistungen die aus den Haushaltsansätzen der Referate zu decken sind**

Sämtliche Leistungen, die nur in einem mittelbaren Zusammenhang mit dem beschlossenen Beschleunigungsprogramm stehen, die sowohl ein zeitliches wie örtliches Miterledigen darstellen und/oder früher oder später ohnehin von Dienststellen der Landeshauptstadt München zu erledigen sind, werden aus den entsprechenden Haushaltsansätzen der Referate gedeckt.

#### **3.2.4 Verrechnung von Verwaltungskosten und Gemeinkostenzuschlägen**

Für die Verrechnung von Verwaltungs- und Gemeinkostenzuschlägen für Leistungen der Landeshauptstadt München z.B. für Stundenaufwand, Vergabeleistungen, Bauplanung und Bauleitungskosten des Baureferats sowie des KVR, des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und ggf. anderer Referate sowie der Stadtwerke München GmbH soll eine möglichst praktikable Lösung gefunden werden. Die Projektkosten erhöhen sich jedoch entsprechend. Da bislang beim KVR und Baureferat noch keine generelle Lösung über eine Verrechnung besteht, soll bis zu einer grundsätzlichen Regelung in Form einer Verwaltungsvereinbarung zwischen SWM und den betroffenen Referaten auf eine gegenseitige Verrechnung verzichtet werden.

#### 4. Fachliche Zuständigkeiten

- RAW: Vorbereitung und Durchführung der Sitzungen der interfraktionellen Arbeitsgruppe und Herbeiführung von Stadtratsbeschlüssen  
Verwaltung des „20-Mio-Euro-Budgets“
- KVR: Durchführung der Detailplanung für die LZA einschließlich Vergabe der entsprechenden Planungsleistungen im Namen und auf Rechnung der SWM
- Planungsreferat: Verkehrserhebungen einschließlich Vergabe der entsprechenden Leistungen im Namen und auf Rechnung der SWM
- Baureferat : Projektmanagement bzw. Projektleitung für Straßenbaumaßnahmen. Grundlage ist jeweils eine im Rahmen der Planung der infrastrukturellen Beschleunigung erstellte und mit dem KVR und dem Baureferat abgestimmte Vorplanung der SWM (MVG) sowie die vom RAW herbeigeführte Beschlusslage.  
Ausarbeitung der notwendigen Projektbeschlüsse für Straßenbaumaßnahmen unter enger Zusammenarbeit und Mitarbeit von SWM und KVR. Veranlassung und/oder Ausführung der Straßenbauarbeiten für das Busbeschleunigungsprogramm, Anmeldung entsprechender Kassenmittel und Sicherstellung der finanziellen Mittel für die Folgejahre, Vorbereitende Arbeiten zur Erstellung entsprechender Projektgenehmigungen zum Um- bzw. Neubau der LZA in enger Zusammenarbeit mit SWM und KVR, Ausführung der LZA-Projekte, Einstellung entsprechender Kassenmittel und Sicherstellung der finanziellen Mittel für die Folgejahre
- Stadtkämmerei: Sämtliche Fragestellungen, die im Zusammenhang mit der Mittelbewirtschaftung für das Busbeschleunigungsprogramm relevant sind, zur Verfügung stellen des „20-Mio-Euro-Budgets“ entsprechend der gefassten Beschlüsse
- SWM: In enger Zusammenarbeit mit Baureferat und KVR inhaltliche Federführung beim Verfassen von Projekt-Genehmigungsbeschlüssen der

SWM für Straßenbau- und LZA-Baumaßnahmen sowie Mitwirkung bei Beschlüssen im Baureferat, KVR und Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Planung und Ausführung sämtlicher infrastrukturbedingter Busbeschleunigungsmaßnahmen

Komplette Zuschussbeantragung und -abwicklung für die Projekte des Busbeschleunigungsprogramms

Federführung für die finanzielle Abwicklung des Busbeschleunigungsprogramms

Die finanzielle und fachliche Verantwortung für ihre Teilleistungen verbleibt bei den entsprechend zuständigen Referaten. Bei Bedarf können die beteiligten Partner eine Planungs- und Bauvereinbarung abschließen.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Planungsreferat, dem Personal- und Organisationsreferat und der Stadtkämmerei abgestimmt. Hinsichtlich des geltend gemachten Personalbedarfs beim Baureferat wird auf die Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferats (Anlage 3) hingewiesen. Eine Finanzierung aus dem 20-Mio €- Budget kommt aus Sicht des Referats für Arbeit und Wirtschaft nicht in Betracht.

Gemäß Anhang 1 Ziff. 1.1.6 der Bezirksausschusssatzung wurden die Bezirksausschüsse vom Referat für Arbeit und Wirtschaft fristgerecht angehört. Die Bezirksausschüsse 3 Maxvorstadt, 15 Trudering-Riem, 19 Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln und 21 Pasing-Obermenzing haben die Beschlussvorlage zur Kenntnis genommen, die Bezirksausschüsse 1 Altstadt-Lehel, 5 Au-Haidhausen, 6 Sendling, 8 Schwanthalerhöhe, 9 Neuhausen-Nymphenburg, 10 Moosach, 11 Milbertshofen-Am Hart, 12 Schwabing-Freimann, 16 Ramersdorf-Perlach, 17 Obergiesing, 20 Hadern, 22 Aubing-Lochhausen-Langwied und 24 Feldmoching-Hasenberg haben zugestimmt. Der Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt hat der Beschlussvorlage zugestimmt und außerdem die baldige Beschleunigung der Linie 152 angeregt (s. Anlage 4). Diese Anregung wird im Rahmen der Arbeitsgruppe weiter verfolgt. Der Bezirksausschuss 4 Schwabing-West unterstützt das Beschleunigungsprogramm und hat sich für eine schnellere Abwicklung ausgesprochen (s. Anlage 5). Dies ist leider aus Kapazitäts- und Finanzierungsgründen nicht möglich. Der Bezirksausschuss 7 Sendling-Westpark hat „auch im Hinblick auf die Beschleunigung der Buslinie 133 die rasche Untertunnelung des Mittleren Ringes Südwest“ gefordert (Anlage 6). Der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen hat die umgehende Aufnahme der Linien 50 und 189 in das Beschleunigungsprogramm gefordert (Anlage 7). Beide Stellungnahmen werden ebenfalls als Anregung in die Arbeitsgruppe aufgenommen. Rückmeldungen der restlichen Bezirksausschüsse lagen bei Druck der Beschlussvorlage nicht vor und werden ggf. nachgereicht.



Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Helmut Schmid, und der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Pfundstein, haben Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

## II. Antrag des Referenten

1. Dem Busbeschleunigungsprogramm der Stadtwerke München GmbH wird zugestimmt.
2. Für die streckenbezogene Beschleunigung wird für jede Linie vom RAW ein Einzelbeschluss im Stadtrat herbeigeführt, in dem nach Abstimmung mit den beteiligten Referaten Art, Umfang der Maßnahmen, die zeitliche Abfolge und die Finanzierung aufgezeigt werden.
3. Baureferat und Kreisverwaltungsreferat werden beauftragt, bei Erneuerung oder Umbau einer LZA mit Linienverkehr der MVG (Tram und Bus) unabhängig von der streckenbezogenen Beschleunigung der Anlage grundsätzlich eine Beschleunigung der LZA für sämtliche den Knoten passierende MVG-Linien vorzusehen, sofern die SWM dies befürwortet. Bei der punktuellen Beschleunigung ist eine Abwägung mit dem Fluss des Individualverkehrs zu treffen. Die Umsetzung der Beschleunigung ist mit der SWM abzustimmen. Anfallende Zusatzkosten für ÖPNV-Komponenten und für die LZA-Planung der punktuellen Beschleunigung werden von der SWM bzw. aus dem „20-Mio-Euro-Budget“ getragen, insofern keine abweichende Verwaltungsvereinbarung getroffen wird.
4. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2005-2009 wird in Investitionsliste 1 wie folgt geändert:

### neu:

Busbeschleunigung

Maßnahme-Nr. 8300.7510 (Rangfolge-Nr. 003)

	Gesamtkosten	bisher finanziert	Programmzeitraum 2005-2009	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Restfinanzierung 2011 ff
B	20.000	0	10.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	8.000
G	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	10.000	0	5.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	4.000
St.A.	10.000	0	5.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	4.000

5. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die Raten von 2,0 Mio € p.a. für den Haushalt 2006 und Folgejahre anzumelden.

6. Das Baureferat wird beauftragt, im Benehmen mit der Stadtkämmerei und dem Personal- und Organisationsreferat alle organisatorischen und personellen Voraussetzungen zu schaffen, die zur Durchführung der Maßnahmen im Zusammenhang mit der Busbeschleunigung erforderlich sind.
7. Das Baureferat wird beauftragt, mit der Stadtwerke München GmbH eine Grundsatzvereinbarung zur zukünftigen Kostenteilung hinsichtlich der Planung, dem Bau, dem Betrieb und Unterhalt sowie der Verwaltungs- und Gemeinkosten zu treffen. Bis dahin gelten die bisherigen Regelungen. Auf eine gegenseitige Verrechnung von Verwaltungskosten und Gemeinkostenzuschlägen zwischen SWM und den betroffenen Referaten soll bis zu einer grundsätzlichen Regelung verzichtet werden.
8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. **Beschluss**

nach Antrag. Über den Beratungsgegenstand entscheidet abschließend die Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin und die Referenten

Christian Ude  
Oberbürgermeister

Hingerl  
Berufs. Stadträtin

Dr. Wieczorek Blume-Beyerle  
Berufsm. Stadträte

- IV. Abdruck von I. mit III.  
über den Stenographischen Dienst  
an das Direktorium – Dokumentationsstelle  
an das Direktorium HA II/V2 G  
an die Stadtkämmerei  
an das Revisionsamt

- V. WV RAW - FB V <

---

**Referat für Arbeit und Wirtschaft**

- I. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

- II. Per Hauspost  
An die Stadtwerke München GmbH  
VB-BGF-1 (3-fach)  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Per Hauspost  
An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

an das Baureferat HA T  
an das Kreisverwaltungsreferat HA IV  
an das Planungsreferat HA I  
an das Referat für Arbeit und Wirtschaft – FB I  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am  
Im Auftrag