

**Elektromobilität I;**

**Einrichtung einer ersten E-Bus-Linie**

Antrag Nr. 14-20 / A 02378 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl vom 04.08.2016,

**Elektromobilität II;**

**Umstieg auf emissionsfreie Busse im ÖPNV**

Antrag Nr. 14-20 / A 02374 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl vom 04.08.2016,

**Busoffensive 2018 – Umweltfreundliche Mobilität für München**

**II. Umweltfreundliche Mobilität**

Antrag Nr. 14-20 / A 02796 von Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer vom 24.01.2017

**Busoffensive 2018 – Umweltfreundliche Mobilität für München**

**III. Wirtschaftlichen Umstieg auf E-Fahrzeuge sicherstellen**

Antrag Nr. 14-20 / A 02797 von Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer vom 24.01.2017

**Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07581**

**Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 28.03.2017 (SB)**

Öffentliche Sitzung

**Kurzübersicht**

zur beiliegenden Beschlussvorlage

<b>Anlass</b>	Antrag Nr. 14-20 / A 02378 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl vom 04.08.2016; Antrag Nr. 14-20 / A 02374 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl vom 04.08.2016; Antrag Nr. 14-20 / A 02796 von Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer vom 24.01.2017 Antrag Nr. 14-20 / A 02797 von Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer vom 24.01.2017
<b>Inhalt</b>	Die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen zum Umstieg auf Elektromobilität bei Bussen im Münchner ÖPNV werden

	dargestellt.
<b>Gesamtkosten/ Gesamterlöse</b>	_____
<b>Entscheidungsvorschlag</b>	Die Ausführungen zum Umstieg auf Elektrobusse werden zur Kenntnis genommen. Die Stadtwerke München GmbH werden mit der möglichst baldigen Einrichtung einer Elektrobuslinie beauftragt.
<b>Gesucht werden kann im RIS auch nach</b>	Stadtwerke München GmbH, SWM, Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, MVG; E-Bus-Linie; Elektromobilität
<b>Ortsangabe</b>	Stadtweit

**Elektromobilität I;**

**Einrichtung einer ersten E-Bus-Linie**

Antrag Nr. 14-20 / A 02378 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl vom 04.08.2016,

**Elektromobilität II;**

**Umstieg auf emissionsfreie Busse im ÖPNV**

Antrag Nr. 14-20 / A 02374 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl vom 04.08.2016,

**Busoffensive 2018 – Umweltfreundliche Mobilität für München**

**II. Umweltfreundliche Mobilität**

Antrag Nr. 14-20 / A 02796 von Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer vom 24.01.2017

**Busoffensive 2018 – Umweltfreundliche Mobilität für München**

**III. Wirtschaftlichen Umstieg auf E-Fahrzeuge sicherstellen**

Antrag Nr. 14-20 / A 02797 von Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer vom 24.01.2017

**Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07581**

5 Anlagen

**Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 28.03.2017 (SB)**

Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag des Referenten**

**1. Anlass**

Herr Stadtrat Manuel Pretzl hat am 04.08.2016 den Antrag Nr. 14-20 / A 02378 gestellt (Anlage 1), wonach die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) aufgefordert wird, alle notwendigen Schritte für eine erste Buslinie mit Schwerpunkt innerhalb des Mittleren Rings mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zu prüfen. Nach Möglichkeit sollen dafür Fördermittel des Bundes akquiriert und die Verwendung von Mitteln aus dem Budget des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität (IHFEM) geprüft werden.

Mit dem Antrag Nr. 14-20 / A 02374 (Anlage 2) fordert Herr Stadtrat Manuel Pretzl am 04.08.2016, dass die MVG ihren Busfuhrpark sukzessive mit emissionsfreien Fahrzeugen

ersetzt, sodass die komplette Busflotte bis spätestens 2030 ausgetauscht und nur noch mit emissionsfreien Fahrzeugen bestückt ist. Ab 2020 sollen nur noch emissionsfreie Fahrzeuge angeschafft werden. Ebenso soll die MVG prüfen, mit anderen Verkehrsbetrieben einen Einkaufsverbund für E-Busse zu schließen.

Mit den Anträgen Nr. 14-20 / A 02796 (Anlage 3) und Nr. 14-20 / A 02797 (Anlage 4) fordert die SPD-Stadtratsfraktion am 24.01.2017, dass die MVG beauftragt wird, ein Konzept „Busoffensive 2018“ zu erarbeiten und dem Stadtrat vorzustellen. Es soll bis spätestens zur Fahrplanumstellung im Dezember 2018 umgesetzt werden.

Dabei zielt der Antrag Nr. 14-20 / A 02796 (Anlage 3) darauf ab, dass dem wirtschaftlichen Umstieg der Busflotte von Verbrennungsmotoren auf elektrisch betriebene Busse eine besondere Bedeutung zukommen soll. Die MVG soll hierzu einen Plan vorlegen, der zum Ziel hat, die Emissionen der Busflotte zeitnah zu minimieren.

Im Antrag Nr. 14-20 / A 02797 (Anlage 4) wird die MVG aufgefordert, darzustellen, welche finanziellen, baulichen und technischen Maßnahmen nötig sind, um einen zeitnahen und wirtschaftlichen Umstieg der Busflotte auf E-Fahrzeuge sicherzustellen. Bis 2019 soll mindestens eine Buslinie ausschließlich mit E-Fahrzeugen betrieben werden.

## **2. Stellungnahme der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)**

Die Stellungnahmen der MVG vom 26.08.2016 und 06.02.2017 werden im Folgenden wiedergegeben. Ergänzend liegen als Anlage 5 aktuelle Informationen der MVG zur Thematik bei.

### **2.1. Einrichtung einer E-Bus-Linie**

„Die MVG setzt als Zukunftskonzept auf batterieelektrische Busse mit Nachtladung („overnight charging“). Diese Busse sind ebenso freizügig einsetzbar wie Dieselsebusse und benötigen außerdem keine zusätzliche und teure Ladeinfrastruktur auf dem Linienweg. Deshalb ist es auch nicht notwendig, diese E-Busse auf einer einzigen Linie zu konzentrieren. Dies ist ein Systemvorteil, der auch die Erprobung von E-Bussen wesentlich erleichtert.

Die Notwendigkeit, E-Busse auf einer einzigen Linie einzusetzen, ergibt sich im Grunde aus dem Systemnachteil von E-Buskonzepten, die ein Nachladen auf der Strecke beinhalten. In aller Regel ist es selbst im Rahmen des geförderten Pilotversuchs schlicht zu teuer, weitere Linien mit einer solchen Ladeinfrastruktur auszurüsten, zumal die künftigen technischen Standards für die notwendige Ladeinfrastruktur noch völlig ungeklärt sind. Zuzugeben ist allerdings, dass die Idee, eine einzelne Elektrobusslinie mit Prototypfahrzeugen auszustatten, unter marketingtechnischen Gesichtspunkten sicherlich verlockend klingt. Allerdings hat sie beim aktuellen Stand der Technik diverse Nachteile:

- Es werden nur die spezifischen Anforderungen (Streckencharakteristika) dieser einen Linie getestet. Notwendig ist aber gerade der Test und die Optimierung unter unterschiedlichen Linienbedingungen, folglich also auch der Einsatz von Prototypfahrzeugen auf unterschiedlichen Linien.
- Die Prototypfahrzeuge zeigen bisher noch hohe Ausfallraten. Davon wären dann die Fahrgäste einer einzigen Linie permanent und überproportional betroffen. Gerade auf stark frequentierten Linien innerhalb des Mittleren Rings wäre dies kontraproduktiv. Eine entsprechende Verärgerung der Kunden und negative Imageeffekte für den Elektrobuss und die MVG sind die Folge; dies kann gerade in Berlin und Hamburg verfolgt werden.
- Es würde suggeriert, dass hierdurch entlang dieser Linie Umweltverbesserungen entstünden. Das ist objektiv aus bekannten Gründen falsch, erweckt aber den fatalen Eindruck, dass alle übrigen Linien und durch diese bediente Stadtteile schlechter gestellt würden. Da auch bei einem erfolgreichen Start serienmäßiger Elektrobussbeschaffung etwa ab 2022 zwangsläufig noch bis mindestens 2034 Euro-VI-Dieselbusse (mit ihren extrem hohen Umweltstandards) im Einsatz sein werden, wäre auch dieser unberechtigte negative Imageeffekt für den ÖPNV mit konventionellen Bussen kontraproduktiv. Anders als Diesel-PKW verfügen Euro-VI-Dieselbusse über hochmoderne Abgasreinigungsanlagen. Sie sind vom Abgaskandal im PKW-Bereich nicht betroffen.“

Unabhängig davon befasst sich die MVG mit der Einrichtung einer ersten E-Buslinie nach Abschluss der in 2017 beginnenden Testphase für die beiden ersten gekauften E-Normalbusse. Aus heutiger Sicht kann davon ausgegangen werden, dass voraussichtlich um das Jahr 2019/2020 eine solche E-Buslinie realisiert werden kann, falls die Ergebnisse aus den laufenden Tests der Prototypenfahrzeuge positiv sind.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft verweist auf den Beschluss der Vollversammlung vom 14.12.2016 „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM2015)“, in dem in Antragsziffer 10 das Referat für Arbeit und Wirtschaft beauftragt wird, die Stadtwerke München GmbH bei der weiteren Elektrifizierung von Bussen im ÖPNV mit 4 Mio. € zu unterstützen, mit dem Ziel, in 2020 eine erste Buslinie mit E-Bussen zu betreiben. Den Anträgen Nr. 14-20 / A 02378 und Nr. 14-20 / A 02797 kann insofern entsprochen werden. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft setzt sich weiter dafür ein, dies beschleunigt voranzutreiben. Zudem wird auf den Beschluss der Vollversammlung zum Luftreinhalteplan vom 25.01.2017, Antragsziffer 8 verwiesen. Darin wird die MVG aufgerufen, ab 2020 nur noch elektrisch betriebene Busse und PKW anzuschaffen, sofern entsprechende Fahrzeugtypen für die jeweiligen Anforderungen auf dem Markt an-

geboten werden (siehe hierzu auch Punkt 2.2.)

## **2.2. Umstieg auf emissionsfreie Busse im ÖPNV/ Umweltfreundliche Mobilität**

Die MVG weist hier in ihren Stellungnahmen ebenso auf den künftigen Einsatz batterieelektrischer Busse mit Nachtladung hin (siehe hierzu auch Anlage 5). Weiter teilt sie Folgendes mit:

„Auch der Hersteller MAN sieht dieses Konzept („overnight charging“) inzwischen als prioritär in seiner Entwicklungsarbeit und hat, ebenso wie die Fa. Evobus (Mercedes), erste Vorserienfahrzeuge für 2019 angekündigt. Diese Fahrzeuge müssen sich dann zunächst in Praxistests bewähren. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen anschließend in die Produktion der Großserienfahrzeuge ein. Zu welchem Zeitpunkt dieser Schritt abgeschlossen sein wird, lässt sich noch nicht sicher beurteilen. Aus technologischen Gründen ist es aus heutiger Sicht allerdings höchst unwahrscheinlich, dass dieser Schritt für alle Fahrzeugtypen bereits im Jahr 2020 abgeschlossen sein könnte. Dies wäre jedoch die zwingende Voraussetzung dafür, um ab dem Jahr 2020 nur noch E-Busse beschaffen zu können. Aus heutiger Sicht könnte ein entsprechender Stadtratsbeschluss aus tatsächlichen Gründen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nach nicht umgesetzt werden.

Darüber hinaus würde eine solche Vorgehensweise den ÖPNV massiv verteuern, bzw. zu einem geringeren ÖPNV-Angebot führen. Ein Sinken des ÖPNV-Anteils an der Gesamtverkehrsmenge sowie ein daraus resultierender Anstieg der Umweltbelastung wären die Folgen. Angesichts des verschwindend geringen Anteils des Busverkehrs an der Gesamtverkehrsleistung von ca. 0,6% können durch den Einsatz von emissionsfreien Bussen noch nicht einmal die lokalen Emissionen mess- bzw. spürbar verringert werden. Zur spürbaren Verringerung der lokalen Emissionen müsste der ÖPNV ausgebaut und der Individualverkehr reduziert werden.

Im MVG-Liniennetz kommen aufgrund der stetig steigenden Nachfrage inzwischen überwiegend Gelenkbusse und in zunehmendem Umfang Buszüge zum Einsatz. Die MVG hatte bereits 6 Prototypenfahrzeuge unterschiedlicher Hersteller aus dem Segment der „Normalbusse“ zum Test in München und ist insoweit auch deutschlandweit führend. Zwei weitere Fahrzeuge (mit unterschiedlicher Beheizung) wurden von uns (von der LHM gefördert) zur Beschaffung europaweit ausgeschrieben und vergeben. Die MVG testet aktuell den nach unserer Kenntnis einzigen für den regulären Linienbetrieb in Deutschland zur Verfügung stehenden batterieelektrischen E-Gelenkbus mit Nachtladung. Dieses Fahrzeug wurde von der Firma Sileo gebaut. (Es handelt sich um ein Einzelstück. E-Buszüge stehen derzeit noch nicht einmal als Prototyp für Testzwecke zur Verfügung.) Die MVG wird die 2016 begonnenen Tests von batterieelektrischen Gelenkbussen mit Nachtladung auch in 2017 fortsetzen.

„Nun aber gehen SWM und MVG zusammen mit einem der großen deutschen Bushersteller noch einen Schritt weiter. SWM/MVG schließen mit der MAN Truck & Bus AG eine Innovationspartnerschaft, um die Entwicklung von Linienbussen mit alternativen Antrieben gemeinsam voranzutreiben. Die Partnerschaft setzt bereits bei der Definition von Anforderungen und möglichen Fahrzeugkonzepten an. Geplant sind dazu unter anderem gemeinsame Workshops und Praxistage, bei denen SWM und MVG insbesondere ihre Expertise als Busbetreiber einbringen werden. Die Ergebnisse dieses Austausches fließen bei MAN in die geplante Entwicklung erster Prototypen-Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb ein, die ab 2018 gebaut werden sollen. 2019 könnten diese Busse im MVG-Netz in München erstmals in den Testeinsatz gehen und unter realen Bedingungen im Linienbetrieb erprobt werden. Eine vollständige Serienreife strebt MAN derzeit für das Jahr 2020 an.

Die Kooperation erfolgt nicht exklusiv. SWM und MVG werden ihre Zusammenarbeit auch mit anderen Herstellern fortsetzen und sind offen für weitere Innovations-Partnerschaften. Und zwar nicht nur im Bereich der Elektromobilität, sondern auch in anderen Technologiebereichen. Zielsetzung ist, Busverkehrssysteme noch wirtschaftlicher, leistungsfähiger, umweltfreundlicher und attraktiver für die Kunden zu machen.

Die Zukunft des Elektrobusses steht und fällt mit der Weiterentwicklung der Batterietechnik, sowohl im Hinblick auf Kapazität bzw. Leistungsfähigkeit als auch den Preis. Der Linienbussektor ist im deutschen, europäischen und auch im Welt-Maßstab viel zu klein, als dass er ein Schrittmacher der E-Mobilität sein könnte. Vielmehr ist die Linienbusentwicklung entscheidend abhängig von der Entwicklung im PKW-Sektor. Nur dort können letztlich die Skaleneffekte entstehen, die auch Batteriepakete für Linienbusse wirtschaftlich machen können. So bedauerlich dies ist: Die Entwicklung beim Linienbus wird daher der Entwicklung beim PKW folgen und nicht deren Treiber sein können.

Darüber hinaus stellt eine große Flotte mit irgendwann mehreren hundert E-Bussen auch völlig andere Anforderungen an Ladetechnik, Stromversorgungsinfrastruktur und Betriebshöfe, als es für die wenigen Pilotfahrzeuge heute der Fall ist. Die Ladeinfrastruktur muss insbesondere herstellerunabhängig eingesetzt werden können. Die MVG befasst sich auch mit diesen Themen intensiv und beobachtet die unterschiedlichen technologischen Entwicklungen.

Gegenwärtig werden Fahrzeuge der MVG stets nach der besten serienmäßig verfügbaren Abgasnorm beschafft, dadurch haben sich die spezifischen Emissionen der Busse ohnehin immer weiter reduziert. Alle Stadtbusse in München verfügen zudem über Rußfilter; alle neueren Busse auch über Stickoxidkatalysatoren. Bis E-Busse und Ladeinfrastruktur serienreif und letztlich wirtschaftlich sind, bleiben für den Serieneinsatz unsere hochmodernen Dieselsebusse noch erste Wahl. Elektrobusse sind die Zukunft, daran besteht kein Zweifel. Aber trotz der gewaltigen Fortschritte, die inzwischen immer sichtbarer werden,

benötigt der technologische Fortschritt noch etwas Zeit. Zum Wohle der Stadt und ihrer Bürger möchten wir neue Technologien erst dann in großem Umfang einsetzen, wenn sie ausgereift und wirtschaftlich sind. Zu diesem Zeitpunkt ist auch über etwaige Einkaufsgemeinschaften mit anderen Verkehrsunternehmen zu entscheiden. Kontakte zur bestehenden gemeinsamen Beschaffungsinitiative für emissionsfreie Linienbusse im ÖPNV von Berliner Verkehrsgesellschaft und Hamburger Hochbahn sind bereits geknüpft und ein erster Erfahrungsaustausch erfolgt.

Da die SWM/MVG ihre Busse im Durchschnitt nur 12 Jahre fahren und daher in jedem Jahr einen Teil der Fahrzeuge ersetzen, ergibt sich ohnehin ein laufender Austausch gegen jeweils neueste Technik (aktuell: EURO VI).“

Die MVG weist hierzu auf die umweltfreundliche SWM/MVG-Busflotte hin: „Diese besteht derzeit aus 317 Fahrzeugen der SWM und 266 Fahrzeugen privater Kooperationspartner – bereits jetzt sehr umweltfreundlich ausgestattet. Über einen erweiterten Filter (SCRT-System) verfügen derzeit 303 Busse aus den letzten Beschaffungen. Zwei Fahrzeuge sind Hybridbusse. Im Frühjahr 2017 werden außerdem zwei batterieelektrische Solobusse in den Linienbetrieb gehen.“

Seitens des Referats für Arbeit und Wirtschaft wird auf die Beschlussvorlage Luftreinhalteplan vom 25.01.2017 aus der Vollversammlung Antragsziffern 7 und 8 verwiesen: In Antragsziffer 7 wird die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) aufgerufen, ihren Fuhrpark (Busse und PKW) so umzugestalten, dass bis zum Jahr 2020 dieselbetriebene Fahrzeuge – sofern sie nicht durch E-Fahrzeuge ersetzt werden können – mindestens mit Euro-6-Norm in Betrieb sind. Antragsziffer 8 enthält den Aufruf gegenüber der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), ab dem Jahr 2020 nur noch elektrisch betriebene Busse und PKW anzuschaffen, sofern entsprechende Fahrzeugtypen für die jeweilige Anforderung am Markt angeboten werden. Zudem ist die notwendige Infrastruktur auszubauen.

Die MVG führt dazu noch aktuell aus: „Dafür sind umfangreiche konzeptionelle Vorarbeiten erforderlich. SWM/MVG beabsichtigt, diese Vorarbeiten 2017 weiter voranzutreiben und wird zu diesem Zweck auch Fördermittel aus dem IHFEM-Programm beantragen. Zielsetzung ist, für das gesamte MVG-Busnetz einschließlich der MVG-Kooperationspartner einen Migrationspfad zur Umstellung auf E-Busverkehr zu definieren. Angesichts der noch nicht feststehenden Standards und der weiteren technologischen Entwicklung, nicht zuletzt auch bei der Ladeinfrastruktur, wird eine kontinuierliche Fortschreibung des Migrationspfades erforderlich sein. In diesem Zusammenhang sind sowohl mögliche Betriebskonzepte als auch die Leistungsfähigkeit der Stromnetze an den jeweiligen Standorten zu untersuchen. Beispielsweise erfordert die komplette Umstellung auf E-Busverkehr mit Nachladung über Nacht an den Standorten der Busdepots hohe Anschlussleistungen. So würde nach ersten Hochrechnungen voraussichtlich allein für den neuen Betriebshof in

Moosach (ca. 180 Gelenkbus-Einheiten) ein Stromverbrauch von ca. 35 Mio. Kilowattstunden pro Jahr anfallen. Dies entspricht in etwa dem Verbrauch von ca. 17.600 Zwei-Personen-Haushalten.“

### **3. Fazit**

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft befürwortet einen schnelleren Umstieg auf E-Busse und hat dementsprechend im Rahmen der Maßnahmenvorschläge für Mittelumschichtungen im Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung von Elektromobilität (IHFEM) 2015-2018 die weitere Förderung von E-Bus-Projekten empfohlen. Dies ist in der Vollversammlung vom 14.12.2016 in der Sitzungsvorlage „Anpassung der Förderrichtlinie Elektromobilität und Mittelumschichtung innerhalb des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München (IHFEM 2015)“ so beschlossen.

Damit ist die MVG aufgerufen, ihren Fuhrpark (Busse und PKW) so umzugestalten, dass dieselbetriebene Fahrzeuge sukzessive durch Fahrzeugtypen mit geringeren Stickstoffoxidemissionen (mind. Euro 6 Norm) – im Idealfall durch E-Fahrzeuge – ersetzt werden. Entsprechende Beschlüsse wurden von der Vollversammlung des Stadtrates am 25.01.2017 zum Luftreinhalteplan gefasst.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt abgestimmt.

Anhörungsrechte eines Bezirksausschusses sind nicht gegeben.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Richard Quaas, und der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Horst Lischka, und die Antragsteller haben jeweils einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

## II. Antrag des Referenten

1. Die Ausführungen zum Umstieg auf Elektrobusse werden zur Kenntnis genommen.  
Die Stadtwerke München GmbH werden mit der möglichst baldigen Einrichtung einer Elektrobuslinie beauftragt.
2. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02378 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl ist hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.  
Der Antrag Nr. 14-20 / A 02374 von Herrn Stadtrat Manuel Pretzl ist hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.  
Der Antrag Nr. 14-20 / A 02796 von Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer ist hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.  
Der Antrag Nr. 14-20 / A 02797 von Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Gerhard Mayer ist hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in  
ea. Stadtrat/-rätin

Josef Schmid  
2. Bürgermeister

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über den Stenografischen Sitzungsdienst  
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)  
an die Stadtkämmerei  
an das Revisionsamt  
z.K.

**V. Wv. RAW - FB V** Netzlaufwerke/allgemein/FB\_V/SWM/3 Gremien/1 Stadt/1 Stadtrat/2

Antraege/2378\_2374\_2796\_2797\_Elektromobilität\_BeschlussAfAW280317.odt  
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. Per Hauspost  
An die Stadtwerke München GmbH/VB  
An das Referat für Gesundheit und Umwelt  
z.K. und ggf. weitere Veranlassung.

Am