

Telefon: 233 - 24950
Telefax: 233 - 989 25827

Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1-10

Münchner Bergbus: Übernahme der Aufgabenträgerschaft und der anteiligen Finanzierung ab 2024

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10237

Anlagen:

1. Fahrplanangebot Miesbach
2. Fahrplanangebot Ostallgäu
3. Zweckvereinbarung Landkreis Miesbach
4. Zweckvereinbarung Landkreis Ostallgäu
5. Kostenkalkulation

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 19.07.2023 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
1. Ausgangslage – Anlass	2
2. Künftige Angebots- und Organisationsstruktur	3
3. Qualitätsvorgaben	6
4. Finanzierung und Kostenabschätzung	6
5. Abstimmung	7
6. Beteiligung der Bezirksausschüsse	8
II. Antrag des Referenten	8
III. Beschluss	9

I. Vortrag des Referenten

1. Ausgangslage – Anlass

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

Der Münchner Bergbus, als von den Sektionen München & Oberland des Deutschen Alpenvereins e. V. (DAV) 2021 initiiertes Pilotprojekt, soll nachhaltige Mobilität im Freizeitverkehr mit Ausrichtung auf Bergsport in den Alpen fördern und den motorisierten Individualverkehr (MIV) und die mit ihm verbundenen negativen Begleiterscheinungen für Klima, Mensch und Natur reduzieren. Allen bergaktiven Münchner*innen bietet der Münchner Bergbus damit eine umweltschonende Anreisemöglichkeit von München in das Alpenvorland als Alternative zum MIV und in Ergänzung zu den existierenden ÖPNV-Angeboten.

Nach dem erfolgreichen Pilotjahr 2021 wurde das Mobilitätsreferat (MOR) mit Stadtratsbeschluss vom 06.04.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06028) beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) und der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV), eine Lösung für den dauerhaften Betrieb der Bergbuslinien in verschiedene Zielgebiete zu erarbeiten.

Ein grundlegendes Kriterium für die Auswahl der Zielgebiete und der einzelnen Haltepunkte im Rahmen des Projekts Münchner Bergbus ist unter anderem, dass diese nur schwer mit dem ÖPNV aus München zu erreichen sind und daher typischerweise mit dem PKW angefahren werden. Dadurch steht der Münchner Bergbus nicht in Konkurrenz zur Schiene, sondern dient mit seiner erhöhten Flächeneffizienz als Ergänzung zu dieser. Die komfortable Anreise per Direktverbindung sowie teils kürzere Reisezeiten im Vergleich zu den bestehenden ÖPNV-Verbindungen in die Zielgebiete, machen den Münchner Bergbus zu einem attraktiven Angebot. Er soll einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende und zur Reduzierung des PKW-Bestands in der Stadt München leisten, da der Anteil des MIV am Modal Split unter anderem aus dem Freizeitverkehr am Wochenende resultiert.

Im Pilotjahr 2021 sind zwischen dem 21. Juni und dem 31. Oktober 2021 von den Abfahrtsorten Zentraler Omnibusbahnhof München (ZOB), Giesing und Ostbahnhof an Samstagen und Sonntagen über 2.200 Personen mit dem Münchner Bergbus in eine der vier Zielregionen im Chiemgau, den Blaubergen, im Rofan und den Ammergauer Alpen gereist.

Das Mobilitätsreferat bewilligte dem DAV aus Mitteln des Mobilitätsmanagements einen Zuschuss in Höhe von 20.000 € zur Verlängerung der Pilotphase bis Ende Oktober 2021. Diese sollte ursprünglich bis Ende August 2021 andauern.

Nach einem erfolgreichen Pilotjahr 2021 wurde der Münchner Bergbus 2022 im Wesentlichen in bestehender Form fortgeführt. Das Mobilitätsreferat bewilligte dem DAV zum Betrieb des Münchner Bergbusses 2022 einen Zuschuss in Höhe von 20.000 € aus Mitteln des Beschlusses „Mobilitätsmanagement flächendeckend für das ganze Stadtgebiet“ vom 26.11.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16235), in dem die Förderung des nachhaltigen Verkehrs in der Region explizit als Ziel festgehalten ist. Weitere 60.000 € wurden dem DAV durch den Tourismus Oberbayern München e. V.

(TOM) zur Verfügung gestellt. In dieser Höhe fielen auch die Kosten für die notwendige Vermarktung und Kommunikation des Münchner Bergbusses an.

Auch 2022 lagen die Fahrgastzahlen bei über 2.200 Personen. Hierbei zeigte sich eine starke Beeinflussung durch das 9-Euro-Ticket. So wiesen die beiden Monate Juni und Juli ohne Anerkennung des 9-Euro-Tickets mit 13 % bzw. 11 % die schwächste Auslastung aller Monate aus. Im August integrierte der DAV aus eigenen Mitteln das 9-Euro-Ticket in den Betrieb des Münchner Bergbusses, wodurch eine Buchungsauslastung von 100 % erreicht wurde.

Eine ursprünglich vorgesehene Überführung in den allgemeinen ÖPNV bereits für die Saison 2023 konnte aufgrund des notwendigen zeitlichen Vorlaufs für die Vorbereitung der Ausschreibung und Vergabe an ein Verkehrsunternehmen sowie der damit einhergehenden umfangreichen Abstimmungsbedarfe zwischen den beteiligten Akteuren und der Klärung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit noch nicht umgesetzt werden.

Für die Saison 2023 wird der Betrieb weiterhin vom DAV organisiert. Aufgrund von Kapazitätsengpässen beim DAV fokussiert sich das Angebot auf einzelne „Highlightfahrten“, die von Mai bis Oktober an jedem zweiten Wochenende die Ammergau-Alpen, den Chiemgau, das Ostallgäu, das Leitzachtal/Ursprungspass oder die Blaubeerge zum Ziel haben. Dieses Übergangskonzept dient der Aufrechterhaltung des Angebots des Münchner Bergbusses. Aus Mitteln des Haushaltsplans 2023 Eckdatenbeschluss, konsumtiver Innovationsfonds Verkehrswende (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06456, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 21.12.2022) bezuschusst das Mobilitätsreferat im Jahr 2023 den Münchner Bergbus in Höhe von 65.000 €, da die Kosten trotz der hohen Nachfrage nicht vollständig gedeckt werden können. Für das Angebot 2023 wird das Deutschlandticket im Münchner Bergbus akzeptiert. Die ersten Fahrten im Jahr 2023 wiesen eine Auslastung von 100 % aus und auch die weiteren Fahrten bis September 2023 sind bereits voll ausgebucht.

2. Künftige Angebots- und Organisationsstruktur

Mit der Überführung der Bergbuslinien in den allgemeinen ÖPNV im Jahr 2024 soll eine Verstärkung des Angebots erfolgen und eine Perspektive zum Ausbau des Angebots eröffnet werden. Zudem ist die damit verbundene Gültigkeit des Deutschlandtickets ein notwendiger Erfolgsfaktor, um als Mobilitätsangebot attraktiv zu sein, wie die Erfahrungen in den Jahren 2022 und 2023 gezeigt haben. Durch die MVV-Integration wird eine umweltfreundliche An- und Abreise zu den Haltestellen im Münchner Stadtgebiet gewährleistet. Der Freistaat Bayern hat für die Überführung des Münchner Bergbusses in den regulären Linienverkehr (allgemeiner ÖPNV) eine Förderung in Höhe von 40 % des gesamten Betriebskostendefizits zugesichert. Diese ist mit der Voraussetzung verbunden, dass nicht nur Fahrten ab/bis München angeboten werden, sondern auch eine „Binnenbedienung“ in den jeweiligen Zielgebieten erfolgt. Diese soll auf Anschlüsse zum/vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (bzw. bestehende Regionalbus-Angebote) ausgerichtet sein. Ein weiterer Aspekt ist, dass die Fahrzeuge durch die Binnenbedienung im Zielgebiet vor Ort tagsüber sinnvoll genutzt werden können.

Die Abstimmungsgespräche mit den bisher beteiligten Landkreisen haben ergeben, dass für 2024 eine Bedienung von zwei Bergbuslinien in die Landkreise Miesbach und

Ostallgäu (mit Haltepunkten in den Landkreisen Landsberg am Lech sowie Weilheim-Schongau) möglich und geplant ist. Als Angebotszeitraum sind die Monate Mai bis Oktober vorgesehen, mit je zwei Hin- und Rückfahrten am Samstag und Sonntag, mit Abfahrt ab München sowie einer Binnenbedienung in den Zielgebieten. Die Bedienung der einzelnen Linien erfolgt jeweils durch zwei Fahrzeuge je Betriebstag (Samstag und Sonntag). Es werden vier Fahrzeuge an voraussichtlich 52 Betriebstagen eingesetzt.

Für die Verstärkung der Angebote im Rahmen des Münchner Bergbusses wurde im August 2022 ein Arbeitskreis unter Koordination der MVV GmbH eingerichtet. Neben dem Mobilitätsreferat sind weitere Teilnehmer*innen des Arbeitskreises vertreten. Darunter das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB), der DAV und die Landkreise Miesbach und Ostallgäu. Inhalte des Arbeitskreises sind/waren neben der Angebotskonzeption unter anderem die Klärung rechtlicher Rahmenbedingungen, die Vorbereitung der Ausschreibung, die Ausarbeitung der Fahrpläne, die Erstellung der Kostenkalkulation, die Vereinbarung des Tarifs und die Festlegung der Fahrzeuganforderungen.

Die Abstimmungen des Arbeitskreises mündeten in zwei Buslinien mit den Zielgebieten Leitzachtal/Ursprungpass (Landkreis Miesbach) und Pfronten (Landkreis Ostallgäu). Durch die vielen Ausstiegsmöglichkeiten in den beiden Zielgebieten und der zusätzlichen Binnenbedienung (Bayrischzell – Thiersee bzw. Pfronten – Wieskirche) können die Zielgebiete mit dem Münchner Bergbus bequem erreicht werden. Eine Konkurrenz zu Bestandsangeboten des ÖPNV in den Landkreisen wird dabei vermieden. Die Fahrpläne ins Zielgebiet und der Binnenbedienung sind diesem Beschluss als Anlagen 1 und 2 beigefügt. Während mit der Buslinie Leitzachtal/Ursprungpass ausschließlich Haltepunkte im Landkreis Miesbach (bzw. Tirol in der Binnenbedienung) angefahren werden, hält die Buslinie Ostallgäu im Landkreis Landsberg am Lech (Stadt Landsberg am Lech) sowie bei der Hin- und Rückfahrt und der Binnenbedienung im Landkreis Weilheim-Schongau (Steingaden und Wieskirche). Abhängig von unter anderem Fahrplanänderungen im SPNV sowie bei den bestehenden Buslinien in den Zielregionen sind Verschiebungen und Anpassungen der Fahrzeiten im weiteren Planungsprozess möglich und gegebenenfalls erforderlich.

Im Rahmen des Arbeitskreises wurde vereinbart, dass die Aufgabenträgerschaft der beiden genannten Buslinien von der Landeshauptstadt München übernommen werden soll, da so bei der Gestaltung und Organisation der Vergabe sowie des Betriebs Synergien gehoben werden können und zusätzlich die Zusammenarbeit mit der MVV GmbH bei der Betreuung des Betriebs erleichtert wird. In Abstimmung mit den Landkreisen wurde jeweils eine Zweckvereinbarung erstellt (siehe Anlagen 3 und 4), in der die Aufgabenträgerschaft, das Fahrplanangebot, die künftige Zusammenarbeit und die Finanzierung (Verkehrsbedienung und Betreuung des Betriebs) festgelegt sind. Das Fahrplanangebot für die Binnenbedienung in den Landkreisen im Rahmen des Projekts „Münchner Bergbus“ wurde von den Landkreisen selbst erstellt, die auch zukünftig trotz übertragener Aufgabenträgerschaft maßgeblich für die Gestaltung des Binnenverkehrsangebots im Rahmen des Münchner Bergbusses verantwortlich bleiben sollen. Die Zweckvereinbarungen mit den Landkreisen bedürfen noch der Prüfung sowie einer Anzeigepflicht und gegebenenfalls auch einer Genehmigungspflicht durch die Aufsichtsbehörde, der Regierung von Oberbayern. Hinsichtlich der geplanten Haltestellen in Österreich sind noch entsprechende Vereinbarungen mit den zuständigen Stellen abzuschließen.

Bezüglich des Tarifs für den Münchner Bergbus ist vorgesehen, dass die Buslinie Leitzachtal/Ursprungpass in den MVV-Tarif voll integriert wird, da der Landkreis Miesbach ab 10. Dezember 2023 in den Verbundraum des MVV integriert wird. Für die Buslinie ins Ostallgäu (mit Haltepunkten in den Landkreisen Landsberg am Lech und Weilheim-Schongau) soll ebenfalls der MVV-Tarif (und -Vertrieb) angewendet werden. Dazu läuft aktuell eine Prüfung der MVV GmbH.

Die europaweiten Ausschreibungen der Leistungen für die beiden Buslinien erfolgen durch die Landeshauptstadt München. Die MVV GmbH wird von der LHM inhouse-beauftragt, die europaweiten Ausschreibungen zu begleiten und die Betreuung des Betriebs der Buslinien zu übernehmen. Die Ausschreibungen sollen zunächst für einen Zeitraum von einem Jahr erfolgen. Damit soll eine gewisse Flexibilität gewahrt werden, um gegebenenfalls notwendige Anpassungen und/oder Erweiterungen des Angebots möglichst einfach umsetzen zu können. Der Arbeitskreis arbeitet dennoch bereits an der Verstärkung des Angebots auch nach 2024. Die dafür erforderlichen anteiligen Mittel sind bereits im Haushalt des Mobilitätsreferates dauerhaft gesichert (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06456, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 21.12.2022).

In Abstimmung mit den Landkreisen und der MVV GmbH wurde vereinbart, die europaweiten Ausschreibungen der beiden Buslinien getrennt voneinander vorzunehmen, da es sich um zwei im Kern unabhängige Buslinien handelt. Zudem kann somit ein gewisses Maß an Flexibilität gewährleistet werden. Aus Effizienzgründen und um Synergieeffekte zu nutzen, wurden die Planungen der beiden Buslinien zwar in einem Arbeitskreis gebündelt, es bestehen jedoch keine Abhängigkeiten zwischen den Buslinien, sodass diese auch ohne die jeweils andere Buslinie betrieben werden könnten. Zudem erfolgt auch die Abrechnung mit den beiden Landkreisen auf unterschiedlichem Weg. Die Umsetzung der Buslinie nach Miesbach wird auf Basis der MVV-Konsortialvereinbarung abgerechnet. Die Abrechnung mit dem Landkreis Ostallgäu erfolgt über Rechnungsstellung. Für die Verkehrsbedienung bzw. die Haltepunkte in den Landkreisen Landsberg am Lech und Weilheim-Schongau entstehen keine Kosten für die beiden Landkreise.

Vor diesem Hintergrund ist es vertretbar, auch die Personenverkehrsleistung der beiden Buslinien getrennt voneinander zu betrachten. Sie befinden sich damit jeweils unter dem für eine Vorabbekanntmachung zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) maßgeblichen Schwellenwert von 50.000 km jährlich. Es ist rechtlich vertretbar, diesen Schwellenwert auch im Rahmen der Genehmigung nach § 8a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zugrunde zu legen, weil das PBefG auf Art. 7 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verweist.

3. Qualitätsvorgaben

Die näheren Qualitätsvorgaben sind im Rahmen des Vergabeverfahrens zu konkretisieren. Die LHM wird dafür die MVV GmbH inhouse beauftragen. Die MVV GmbH kann ihrerseits unter Beachtung des geltenden Vergaberechts einen Unterauftragnehmer beauftragen.

Folgende Vorgaben sollen zur Anwendung kommen:

Tarif und Vertrieb:

- Fahrplanangebot Miesbach: MVV-Tarif (MVV-Verbundraumenerweiterung)
- Fahrplanangebot Ostallgäu: Anwendung des MVV-Tarifs ist geplant
- Ticketverkauf online (Buchungssystem) sowie im Bus
- Deutschlandticket soll für den Münchner Bergbus gültig sein (Ausgleich noch in Abstimmung)

Fahrzeuge:

- für den Überlandverkehr geeignete Fahrzeuge
- Gebrauchtfahrzeuge möglich
- Barrierefreiheit ist zu berücksichtigen
- Fahrradmitnahme möglich (Heckträger)
- Möglichkeit der Mitnahme von Kletterausrüstung, Kinderwägen, Kraxen und sonstigem sperrigen Equipment muss gewährleistet sein

4. Finanzierung und Kostenabschätzung

Unter der Voraussetzung der in dieser Beschlussvorlage dargestellten Binnenbedienungen in den jeweiligen Zielgebieten ist eine Förderung durch den Freistaat in Höhe von 40 % des entstehenden Betriebskostendefizits zugesichert worden. Die Kosten der Verkehrsbedienung werden nach den real gefahrenen Kilometern aufgeteilt. Die Kosten für die Fahrten ab/nach München sind durch die Landeshauptstadt München zu tragen. Die Übernahme der verbleibenden Kosten für die Binnenbedienung im Rahmen des Projekts Münchner Bergbus ist durch die beiden Landkreise Miesbach und Ostallgäu (bzw. ggf. Gemeinden) zu gewährleisten. Bei den Kosten für die Betreuung des Betriebs der einzelnen Buslinien durch die MVV GmbH entfallen 2/3 der Kosten auf die Landeshauptstadt und 1/3 auf den jeweiligen Landkreis. Dies ist an den kilometerabhängigen Verteilerschlüssel der Kosten der Verkehrsbedienung angelehnt.

Für die geplanten Buslinien wurde eine Abschätzung der entstehenden Betriebskosten, der möglichen Einnahmen sowie der zu erwartenden Betriebskostendefizite durchgeführt.

Die Ergebnisse der Kostenabschätzung sind der Abbildung 1 zu entnehmen (jeweils Nettokosten):

Linie	Ostallgäu (LK OAL)	Leitzachtal (LK MB)
Betriebskosten München-Zielgebiet	123.000€ - 153.000€	80.000€ - 100.000€
Betriebskosten Binnenbedienung	40.000€ - 50.000€	41.000€ - 51.000€
Gesamtbetriebskosten (ohne Betreuungskosten)	163.000€ - 203.000€	121.000€ - 151.000€
Betreuungskosten LHM (Mittelwert) (abzgl. 40%-Förderung)	10.000€ (6.000€)	10.000€ (6.000€)
Betreuungskosten Landkreise (Mittelwert, 2 Anteile*) (abzgl. 40% Förderung)	5.000€ (3.000€)	5.000€ (3.000€)
Erlöse München-Zielgebiet (Schätzung)	10.000€	10.000€
Erlöse Binnenbedienung (Schätzung)	5.000€	5.000€
Betriebskostendefizit LHM, inkl. Betreuung (Mittelwert)** (abzgl. 40% Förderung)	138.000 € (83.000€)	90.000€ (54.000€)
Betriebskostendefizit LK, inkl. Betreuung (Mittelwert)** (abzgl. 40% Förderung)	45.000€ (27.000€)	46.000€ (28.000€)

* Die Betreuungskosten der Landkreise wurden durch 2 geteilt

** Zusätzliche Marketing- und Initialkosten i. H. v. ca. 20.000€ im ersten Betriebsjahr sowie Kosten für Buchungstool sind noch nicht in der Kalkulation enthalten

Abbildung 1: Kostenkalkulation Bergbuslinien pro Jahr (Quelle: MVV GmbH)

In Summe ergeben sich für die Landeshauptstadt München nach Abzug der 40 %-Förderung voraussichtliche jährliche Kosten (Mittelwert) in Höhe von ca. 148.000 € (netto für zwei Buslinien). Enthalten sind neben dem oben dargestellten anteiligen Betriebskostendefizit die Haltestellennutzungsgebühren von ca. 500 € je Buslinie und pro Jahr sowie die anteiligen Marketing- und Initialkosten in Höhe von ca. 10.000 €. Letztere sind seitens des Freistaats nicht förderfähig und deswegen nicht in der oben dargestellten Kalkulation enthalten. Die jährliche Mittelzusicherung in Höhe von 170.000 € ist seitens Landeshauptstadt gesichert (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06456, Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 21.12.2022). Die Kostenkalkulation ist diesem Beschluss aus Gründen der besseren Lesbarkeit zusätzlich als Anlage (Anlage 5) beigefügt.

Die Kostenabschätzung basiert auf Nutzwagenkilometern. Gestiegene Treibstoffkosten sind in der Kalkulation grundsätzlich berücksichtigt, die weitere Entwicklung kann hier aber nur sehr eingeschränkt abgesehen werden. Die Abschätzung der Einnahmen erfolgte konservativ auf Grundlage bisheriger Erfahrungswerte. Dabei wird für Fahrten ab/bis München von einem durchschnittlichen Erlös je Fahrgast in Höhe von fünf € (netto) ausgegangen, im Binnenverkehr vor Ort von einem Erlös von vier € (netto).

5. Abstimmung

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft und die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) haben die Beschlussvorlage mitgezeichnet.

6. Beteiligung der Bezirksausschüsse

In dieser Vergabeangelegenheit ist die Anhörung der Bezirksausschüsse nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl und des Geschäftsbereichs Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist jeweils ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Dem im Vortrag des Referenten dargestellten Konzept zur Überführung des Münchner Bergbusses in den Linienbetrieb des allgemeinen ÖPNV wird zugestimmt.
2. Dem Einsatz der bereits dauerhaft im MOR-Haushalt eingestellten Mittel (siehe Beschluss Nr. 20-26 / V 06456; Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 21.12.2022) zum Ausgleich des anteiligen Betriebskostendefizits sowie der Betreuung des Betriebs durch die MVV GmbH wird zugestimmt.
3. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, für die Landeshauptstadt alle notwendigen Zweckvereinbarungen – unter anderem zur Übertragung der Aufgabenträgerschaft – mit den Landkreisen abzuschließen und zur Genehmigung der Regierung von Oberbayern vorzulegen.
4. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt, für die Landeshauptstadt ggf. erforderlich werdende Vereinbarungen bezüglich der grenzüberschreitenden Verkehre mit den zuständigen Stellen abzuschließen und, falls erforderlich, zur Genehmigung bei den zuständigen Stellen vorzulegen.
5. Das MOR wird beauftragt, in Abstimmung mit der MVV GmbH, weiter an einer Verstetigung des Münchner Bergbusses nach 2024 zu arbeiten und dazu ggf. auch weitere interessierte Landkreise einzubeziehen.
6. Das MOR wird beauftragt vorbehaltlich der Genehmigung der Zweckvereinbarungen (siehe Anlagen 3 und 4) durch die Regierung von Oberbayern die Ausschreibungen der beiden Buslinien durchzuführen und die MVV GmbH mit der Vornahme der dafür notwendigen Beratungs-, Betreuungs- und Unterstützungsleistungen nach § 5 Absatz 3 des Gesellschaftsvertrags der MVV GmbH zu beauftragen.
7. Das MOR wird beauftragt vorbehaltlich der Genehmigung der Zweckvereinbarungen (siehe Anlagen 3 und 4) durch die Regierung von Oberbayern, während des Betriebs des Projekts Münchner Bergbus die MVV GmbH mit der Vornahme der Beratungs-, Betreuungs- und Unterstützungsleistungen nach § 5 Absatz 3 des Gesellschaftsvertrags der MVV GmbH zu beauftragen.

8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat - GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
3. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
4. An das Mobilitätsreferat – GL2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
5. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1-10

Am
Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen