

Datum: 16.12.2025
 bdr.mor@muenchen.de

Mobilitätsreferat
 Georg Dunkel
 Berufsmäßiger Stadtrat

Nachfolgeregelung der Finanzbeziehungen zwischen der Landeshauptstadt München, BgA U-Bahnbau und -verpachtung, und der Stadtwerke München GmbH ab 2026 im Beschluss des Finanzausschusses vom 16.12.2025, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 18540

hier: Stellungnahme des Mobilitätsreferats

An den Stadtkämmerer, Herrn Frey
 per E-Mail an @muenchen.de

Sehr geehrter Herr Frey, lieber Kollege,

am 24.11.2025 übermittelten Sie meinem Büro den ersten Entwurf der „Regelungen der Finanzbeziehungen zwischen der Landeshauptstadt München, BgA U-Bahnbau und -verpachtung und der Stadtwerke München GmbH“, die ab dem Jahr 2026 in Kraft treten und in der Vollversammlung des Stadtrats im Dezember beschlossen werden sollen.

Am 28.11.2025 wurde Ihnen zu diesem Entwurf eine Stellungnahme meines Hauses übermittelt, die aufgrund der späten Zulieferung und der mit der geplanten Einbringung der zugehörigen Beschlussvorlage in die Finanzausschusssitzung am 16.12.2025 bzw. Vollversammlung am 17.12.2025 verbundenen kurzen Fristen fachlich nicht abschließend war.

Am 8.12.2025 sowie am 12.12.2025 sind meinem Büro dann noch zwei weitere Versionen des Vertrags inklusive dem zugehörigen Beschlussentwurfs mit der Bitte um Kenntnisnahme zugegangen. In diesem Zuge habe ich davon Kenntnis erhalten, dass die Stellungnahme meines Hauses vom 28.11.2025 Ihrem Beschlussentwurf als Anlage beigefügt ist.

Ich möchte hiermit betonen, dass diese Stellungnahme aufgrund der im Nachgang noch erfolgten Änderungen am Vertrag sowie des zu dem Zeitpunkt mir noch nicht bekannten Beschlussentwurfs nicht mehr den aktuellen Stand beinhaltet. Ich bitte deshalb um einen entsprechenden Hinweis an die Finanzausschussmitglieder.

Ich bedaure sehr, dass die Stadtkämmerei dem Auftrag des Stadtrats nicht gefolgt ist und das Mobilitätsreferat bei den Neuverhandlungen des Finanzbeziehungsvertrags nicht früher eingebunden hat (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17096). Die Übermittlung der laut Zuleitung vom 24.11.2025 final ausgehandelten Nachfolgeregelung mit der Bitte um Zustimmung, entspricht diesem Auftrag aus meiner Sicht keineswegs.

Diese Umstände stehen im starken Kontrast zur Betroffenheit des Mobilitätsreferats, das in der Rolle des Aufgabenträgers für den ÖPNV und als fachliches Betreuungsreferat der SWM/MVG (siehe MOR-Gründungsbeschlüsse Nr. 14-20 / V 16856, Nr. 20-26 / V 00691, Nr. 20-26 / V 03326) unter anderem verantwortlich ist für die

- i) Gesamtkonzeption des ÖPNV im Kontext einer ganzheitlichen Betrachtung der Mobilität in der LHM

- ii) Qualitätssicherung des ÖPNV
- iii) Beratung der politischen Fraktionen in allen Fragen des Öffentlichen Verkehrs.

Auch vor dem Hintergrund der massiven Kostensteigerungen für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV sowie durch die Einführung des Deutschlandtickets verändern sich Finanzierungsanforderungen im ÖPNV. Ein eigenwirtschaftlicher Betrieb, der sich weitestgehend aus Ticketverkäufen trägt, ist spätestens seit Anfang der 2020er Jahre nicht mehr möglich und die notwendigen Zuschüsse aus SWM-Querverbund und LHM-Haushalt gewinnen immer mehr an Bedeutung.

Ein qualitativ hochwertiger, nachfragegerecht ausgebauter und vor allem verlässlicher und stabiler ÖPNV in der LHM hängt somit maßgeblich davon ab, ob die dafür notwendigen Zuschüsse aus öffentlicher Hand zur Verfügung gestellt werden. In den städtischen Vereinbarungen dazu werden diese wiederum in der „Regelung der Finanzbeziehungen“ für mind. drei Jahre gedeckelt. Ohne eine Beteiligung des Mobilitätsreferats erfolgt die Festlegung dieser Finanzierungsdeckel ausschließlich vor dem Hintergrund finanzieller bzw. wirtschaftlicher Interessen aus Sicht des städtischen Haushalts (SKA) und des SWM-Konzerns (SWM/Raw). Die verursachten Folgewirkungen auf die Mobilität in der Stadt und für die Bürger*innen (sowie darüber hinaus z.B. für Stadtplanung, Wirtschaft, gesellschaftliche Akzeptanz und Klimaneutralität) bleiben entsprechend unzureichend berücksichtigt.

Im Sinne einer transparenten und vollumfänglichen Informationsbereitstellung für die politischen Entscheidungsträger ist es aus meiner Sicht aber unerlässlich, auch diese Aspekte ausreichend zu würdigen und die Konsequenzen klar aufzuzeigen.

Umso mehr begrüße ich aus diesen Gründen die explizite Nennung des MOR als zu beteiligendes Referat bei den Verhandlungen einer Nachfolgeregelung (siehe Antragspunkt 2) und die kürzere Laufzeit von 2+2 Jahren, die es ermöglicht die Inhalte des Vertrags flexibel nachzusteuern.

Abschließend möchte ich auf drei Aspekte explizit hinweisen:

1. Die Festlegung der Finanzierungsdeckel aus LHM-Haushalt und SWM-Querverbund jeweils auf 130 Mio. Euro jährlich ohne Dynamisierung ist vor dem Hintergrund des deckelrelevanten LHM-Zuschusses zum Anpassungsprogramm 2026 in Höhe von 144,762 Mio. Euro (Nr. 20-26 / V 16795) und weiterhin steigender Kostentendenz nicht ausreichend. Um Angebotskürzungen in den nächsten Jahren zu vermeiden, die für die Münchner*innen spürbar wären, aber auch das Image des Wirtschaftsstandorts München empfindlich schädigen könnten, ist es erforderlich, dass sowohl im städtischen Haushalt als auch im SWM-Konzern die entsprechenden Prioritäten gesetzt werden. Gleichzeitig wird durch die erhöhte Gewinnabführung aus dem SWM-Konzern der städtische Haushalt entlastet. Diese 30 Mio. Euro sollen „zur Finanzierung von Lasten aus dem Betrieb des Öffentlichen Personennahverkehrs eingesetzt werden“. Ein spürbarer Mehrwert entsteht dabei allerdings erst, wenn diese 30 Mio. Euro nicht die Finanzierungslast des bereits beschlossenen Beitrags der LHM zum Anpassungsprogramm reduzieren, sondern zusätzlich zu den 144,762 Mio. Euro zur Verfügung stehen, wofür ich an dieser Stelle ausdrücklich werben möchte. Sollten diese Mittel zur Finanzierung der nach Beschlusslage bereits überholten Erhöhung des LHM-Finanzierungsdeckels von 100 Mio. Euro auf 130 Mio. Euro beitragen, bestünde darin lediglich eine Entlastung des LHM-Haushalts, was nicht im Sinne der zuvor geforderten Prioritätensetzung ist. Des Weiteren kann ich nicht abschätzen, ob und in welcher Form sich die Mehrbelastung des SWM-Konzerns durch die um 30 Mio. Euro erhöhte Gewinnabführung bei gleichbleibendem Maximaldefizit durch den ÖPNV auf das durch die SWM finanzierte ÖPNV-Angebot auswirken wird.

2. Eine neu aufgenommene Regelung legt fest, dass Infrastrukturprojekte durch die SWM ohne verbindliche Förderzusage seitens Bund und Land nur noch bis zur Leistungsphase 4 (nach HOAI) durchgeführt werden dürfen. Auch bei rechtzeitiger Antragsstellung beim Fördermittelgeber zeigt die Erfahrung, dass das Vorliegen eines Förderbescheids mitunter über ein Jahr dauern kann (z.B. 13 Monate bei der Tram Westtangente). Sollte der Abschluss der Leistungsphase 4 in diesen Zeitraum fallen, müssten alle Arbeiten gestoppt werden, was sich sowohl negativ auf die Zeitschiene des Projekts auswirkt als auch Kostenrisiken mit sich bringt (z.B. durch nicht mögliche Zuschläge zu günstigen Angeboten). In referatsübergreifenden Runden und unter Beteiligung des Büros des Oberbürgermeisters war zuletzt vielmehr die Absicht formuliert worden, dass die Projekte erst weiter gebaut werden können, wenn die Finanzierung gesichert ist und hierzu die möglichen Untergrenzen einer Förderung (z.B. 10% Komplementärfinanzierung durch den Freistaat) angesetzt werden sollen, um „auf der sicheren Seite“ zu sein. Diesen Weg unterstütze ich ausdrücklich. Die in der finalen Version nun aufgenommenen möglichen Einzelfallausnahme wird dem Thema aus unserer Sicht sachgerecht. Das ursprünglich geplante quartalsmäßige Reporting im Sinne der Kostentransparenz hätten wir ausdrücklich begrüßt.
3. Durch die zunehmende Finanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Geldern gewinnt auch die Rolle des ÖPNV-Aufgabenträgers an Relevanz. Im Sinne eines zielgerichteten und effizienten Mitteleinsatzes öffentlicher Gelder wächst die Bedeutung einer ganzheitlichen Betrachtung des ÖPNV im Kontext städtischer Mobilität. Aus diesem Grund werden durch das Mobilitätsreferat im Einklang mit bestehenden Beschlusslagen im Rahmen der laufenden Anpassungen des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags strategisch-steuernde Vorgaben an die Münchener Verkehrsgesellschaft übermittelt und ein adäquates Reporting festgesetzt.

Gern stehe ich Ihnen für ein Gespräch zur Angelegenheit zur Verfügung.

Das Büro des Oberbürgermeisters, das Büro des zweiten Bürgermeisters, das Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie die Stadtwerke München erhalten einen Abdruck dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent