

## **Fahrkostenzuschuss für die regelmäßigen Fahrten zwischen Wohnung und Dienststätte**

Fahrtkostenzuschuss für alle städtischen Beschäftigten erhalten!

Antrag Nr. 20-26 / V 04976 von der CSU-Fraktion vom 29.10.2021

### **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04508**

Anlage

Stadtratsantrag Nr. 20-26 / V 04976 vom 29.10.2021

## **Beschluss des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 10.11.2021 (VB)**

Öffentliche Sitzung

### **I. Vortrag des Referenten**

Art. 99a BayBesG bietet den Kommunen die Möglichkeit ohne Verletzung des sog. Besserstellungsverbots nach Art. 91 Abs. 2 Satz 2 BayBesG für den Beamtenbereich eigene Regelungen zur Gewährung von Fahrkostenzuschüssen zu treffen. Über Art. 101 BayBesG ist dies auch für den Tarifbereich möglich.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.06.2019 wurde der Fahrkostenzuschuss neu gestaltet.

Seit 01.01.2020 erhalten alle städtischen Beschäftigten, die sich in einem aktiven Beschäftigungsverhältnis befinden, bei Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs für die regelmäßigen Fahrten zwischen Wohnort und Dienstort auf Antrag einen Fahrkostenzuschuss mindestens in Höhe einer „IsarCardJob“ für die Tarifzone M im Jahres-Abonnement mit jährlicher Zahlungsweise zuzüglich der anfallenden Servicepauschale.

Beschäftigte in Berufen und Berufsgruppen, bei denen Schwierigkeiten bzw. zu erwartende Schwierigkeiten in der Personalgewinnung bzw. im Personalerhalt bestehen (Fokusberufe i.S. § 6 Abs. 1 Nr. 4 der Richtlinien über die Vergabe von Wohnungen im Rahmen der Wohnungsvermittlung für städtische Dienstkräfte) sowie städtische Nachwuchskräfte erhalten darüber hinaus einen Zuschuss höchstens bis zur Höhe einer „IsarCardJob“ (M-6) im Jahres-Abonnement mit jährlicher Zahlungsweise zuzüglich der Servicepauschale).

Damit erhielten laut Stichtagsauswertung im Juli 2021 ca. 78% der antragstellenden Beschäftigten die Fahrkosten zu 100% erstattet, 22% erhielten einen Zuschuss.

Beschäftigten, die nach den bis 31.12.2019 geltenden Fahrkostenzuschussrichtlinien einen Zuschuss erhalten, wurde Bestandsschutz gewährt. Sie konnten wählen, ob sie den Zuschuss in der bisherigen Form beibehalten oder einen Zuschuss nach den neuen Regelungen erhalten wollten.

Im Jahr 2020 wurden nach den seit 01.01.2020 gültigen FKZ-Richtlinien im Gemeindehaushalt insgesamt ca. **8,9 Mio. €** an derzeit 17.923 MA ausgezahlt

Aufgrund der aktuellen Haushaltslage wurde das POR im Eckdatenbeschluss 2022 am 28.07.2021 beauftragt, noch vor der Beschlussfassung des Haushalts 2022 ein Konzept zur Reduzierung des Fahrkostenzuschusses im Umfang von 5 Mio. € in den Stadtrat einzubringen. Im Eckdatenbeschluss 2022 wurde folgendes Argument vorgebracht: „Entgegen des Vorgehens 2021 müssen im Rahmen des HSK 2022 auch die Beschäftigten ihren Anteil an der Konsolidierung beitragen. So muss der Fahrkostenzuschuss, welcher als freiwillige Leistung an die Beschäftigten der Landeshauptstadt München gewährt wird, reduziert werden.“

Zudem haben die ersten Erfahrungen mit den neuen Richtlinien im Jahr 2020 gezeigt, dass auch bezüglich des Verwaltungsaufwandes Verbesserungsbedarf besteht, der im Rahmen des Neu-Konzeptes aufgegriffen werden kann.

Daraufhin wurden folgende Überlegungen angestellt:

## 1. Ausgangslage

### a) aktuelle Regelung (seit 01.01.2020)

Oberstes Ziel ist die Förderung der ÖPNV-Nutzung, daher ist die Grundvoraussetzung für einen Fahrkostenzuschuss (FKZ) ein persönliches Abo (Ausnahme: anerkannte Kfz-Nutzung). In diesem Sinne werden auch bei Beschäftigten in Teilzeit oder im Homeoffice keine Einschränkungen vorgenommen, solange das Abo weiterbesteht. (Bei der Antragstellung wird jedoch von der Dienstkraft erklärt, dass das Jobticket auch tatsächlich genutzt wird).

**Alle Beschäftigte** erhalten einen FKZ grundsätzlich i. H. v. **41,32 €** (= IsarCardJob Zone M inkl. Servicepauschale). Beschäftigte in bestimmten Fokusberufen und Nachwuchskräfte können den FKZ darüber hinaus bis zu einer Gesamthöhe von **157,07 €** erhalten. Damit wurden 78% der antragstellenden Beschäftigten die Fahrkosten zu 100 % erstattet, 22% erhielten einen Zuschuss.

### b) Fahrkostenzuschuss bis 31.12.2019

Bis 31.12.2019 erhielten einen FKZ nur bestimmte (bis mittlere) Einkommensgruppen:

- Beamt\*innen der Besoldungsgruppe A3 bis A9<sup>1</sup>
- Tarifbeschäftigte in den Entgeltgruppen E1 bis E9a TVöD<sup>2</sup>,
- Tarifbeschäftigte in den Entgeltgruppen P5 bis P9 TVöD,
- Tarifbeschäftigte in den Entgeltgruppen S2 bis S9 TVöD-SuE
- Tarifbeschäftigte in den Entgeltgruppen E1 bis E7 TV-V,
- Nachwuchskräfte

(Beamtenanwärter\*innen der zweiten und dritten Qualifikationsebene, Auszubildende (Ausbildung mit Abschlüssen IHK/HWK oder nach dem Berufsbildungsgesetz - BBiG<sup>3</sup>), dual Studierende der Landeshauptstadt München, bezahlte Praktikant\*innen, bezahlte Volontär\*innen, soweit das Entgelt auf der Basis der Entgeltgruppen E1 bis E9 ermittelt wird),

1 Dazu gehören nicht Beamt\*innen der Besoldungsgruppe A9+Z

2 Dazu gehören auch „Werkstudent\*innen“

3 Dazu gehören auch dem Berufsbildungsgesetz gleichgestellte Ausbildungslehrgänge, z.B. Auszubildende zur/zum Lebensmittelüberwachungsbeamt\*in

- geringfügig Beschäftigte - zur genauen Einordnung wurden damals auch die jeweiligen Bruttoverdienste in den verschiedenen Entgeltordnungen und Laufbahnrichtungen betrachtet). Es gab nur eine Sonderstellung für Nachwuchskräfte (NWK), die einen „kompletten“ FKZ unter Wegfall des Eigenanteils erhielten.

Die Kosten im Jahr 2019 beliefen sich auf **2,43 Mio. €**.

#### c) staatliche Regelung

Der FKZ des Freistaates Bayern sieht derzeit eine monatliche Zahlung zwischen 8 € und 69 € für Beschäftigte bis einschließlich A 8 / E 8 vor, bei einem Eigenanteil von 84 €.

Übertragen auf die LHM könnten damit lediglich Beschäftigte in unteren und mittleren Einkommensgruppen mit einem Jobticket ab Zone M-3 (= grds. Endpunkt S-Bahnbereich) einen FKZ erhalten. Dies trifft auf unter 5% der derzeitigen Abonnenten zu.

## 2. Mögliche Szenarien zur Kostensenkung

Um die jährlichen Kosten um 5 Mio. € zu reduzieren, könnte der berechnete Personenkreis und/oder die Höhe des Fahrkostenzuschusses eingeschränkt werden. Unabhängig von dem einzusparenden Auszahlungsbetrag könnte auch das derzeitige komplizierte Verwaltungsverfahren (Einzelfallprüfung und Berechnung, jährliche Anpassungen bei Gebührenerhöhung) z.B. durch einheitliche Festbeträge vereinfacht und damit auch Verwaltungskosten gespart werden. An der Voraussetzung des persönlichen Abonnements soll keine Änderung erfolgen, solange die Förderung des ÖPNV als oberstes Ziel unangetastet bleiben soll.

Im nachfolgenden werden fünf mögliche Varianten vorgestellt. Im Jahr 2020 wurden ca. 8,9 Mio. € bezogen auf den Gemeindehaushalt ausgezahlt. Die Einsparung i.H.v. 5 Mio. € bezieht sich auf die tatsächlich ausbezahlten Fahrkostenzuschüsse im Jahr 2020. Eine Stichtagsauswertung im Juli 2021 ergab, dass 17.923 Beschäftigte einen Fahrkostenzuschuss erhalten.

#### Variante 1:

	Differenzierung nach sozialen Aspekten (nur bis mittlere Einkommen)
Regelung	Festbetrag i. H. v. <b>37 €/Monat für beschränkten Personenkreis wie unter Ziffer 1b)</b> festgesetzt für einen bestimmten Zeitraum (z.B. 2-3 Jahre). Die Festlegung auf den genannten Betrag i. H. v. 37 €/Monat gilt auch hinsichtlich der Nachwuchskräfte
Kosten	37 € x 12 Mon. x 8.842 MA = 3,926 Mio. € <b>=&gt; Ersparnis ca. 4,98 Mio. €</b>
Bedeutung	entspricht bzgl. der Einschränkung des berechtigten Personenkreises einer Rückkehr zu den Regelungen des FKZ bis 2019
Vorteil	- Privilegierung bis mittlerer Einkommensgruppen - Aufwand für Sachbearbeitung sinkt ggü. bisheriger Regelung, da die Fallzahlen von derzeit knapp 18.000 auf unter 9.000 halbiert werden - Festbetrag, jährliche Anpassungen beim FKZ-Betrag aufgrund der Tarifierhöhungen des MVV entfallen; einheitlicher Festbetrag ist in paul@ programmierbar

	- damit Verschlinkung der Prozesse -> digitale Umsetzung des Prozesses zur Antragstellung schneller umsetzbar
Nachteil	- 37 € entsprechen so gut wie nie den tatsächlichen Kosten, damit muss Jede(r) einen Eigenanteil leisten. - über 9.000 MA verlieren ihren derzeitigen Anspruch komplett

## Variante 2:

	Fokus Klimaschutz durch Förderung ÖPNV
Regelung	Festbetrag i.H.v. <b>18 €/Monat für alle Beschäftigte und NWK</b>
Kosten	18 € x 12 Mon. x 17.923 MA = 3,871 Mio. € => <b>Ersparnis ca. 5,03 Mio. €</b>
Bedeutung	keine Beschränkung des anspruchsberechtigten Personenkreises auf bestimmte Einkommensgruppen (wie FKZ bis Ende 2019) bzw. Privilegierung bestimmter Fokusberufe oder Sonderstellung der NWK (wie FKZ ab 2020) - alle Beschäftigten bekommen weiterhin FKZ, aber auch Alle weniger und Keine(r) eine Vollkostenerstattung
Vorteil	- Aufwand für Sachbearbeitung sinkt ggü. bisheriger Regelung, da derzeit bestehende Sonderregelungen für NWK und Beschäftigte aus der Liste der Fokusberufe sowie jährliche Anpassungen beim FKZ-Betrag aufgrund der Tarifierhöhungen des MVV entfallen; einheitlicher Festbetrag ist in paul@ programmierbar - damit Verschlinkung der Prozesse -> digitale Umsetzung des Prozesses zur Antragstellung schneller umsetzbar - Lösen der Unzufriedenheit bezüglich der als willkürlich empfundenen Zuordnung zu den Fokusberufen (aktuell) bzw. zu bestimmten FKZ-berechtigten Einkommensgruppen (bis 2019) - weiterhin Motivation zur ÖPNV-Nutzung für Alle und damit angestrebte Förderung des Klimaschutzes
Nachteil	18 € entsprechen nie den tatsächlichen Kosten, damit muss Jede(r) einen Eigenanteil leisten. Aber: Wenn die Kürzung der finanziellen Unterstützung beim FKZ auch untere und mittlere Einkommensgruppen in absolut gleicher Höhe trifft, so erhalten diese prozentual gesehen(FKZ/Einkommen) damit mehr FKZ als höhere Einkommensgruppen.

## Variante 3:

	Differenzierung nach sozialen Aspekten (Alle außer höchste Einkommen)
Regelung	Festbetrag i.H.v. <b>25 €/Monat für beschränkten Personenkreis bis A 12 / E 11</b>
Kosten	25 € x 12 Mon. x 13.278 MA = 3,983. Mio. € => <b>Ersparnis ca. 4,92 Mio. €</b>
Bedeutung	entspricht Beschränkung auf untere, mittlere und höhere Einkommen, d.h. nur höchste Einkommen (4. QE und Endstufe 3. QE) sind ausgenommen
Vorteil	- Privilegierung bis mittlerer und höherer Einkommensgruppen - Aufwand für Sachbearbeitung sinkt ggü. bisheriger Regelung, da die Fallzahlen von

	derzeit knapp 18.000 auf gut 13.000 sinken - da Festbetrag (siehe Variante 1)
Nachteil	- 25 € entsprechen nie den tatsächlichen Kosten, damit muss Jede(r) einen Eigenanteil leisten. - knapp 5.000 MA verlieren ihren derzeitigen Anspruch komplett

## Variante 4:

	Differenzierung nach sozialen Aspekten (bis mittlere Einkommen) + Sockelbetrag für Alle
Regelung	Festbeträge i.H.v. <b>12 € für Alle und 25 € für beschränkten Personenkreis wie unter Ziffer 1b)</b>
Kosten	$25 \text{ €} \times 12 \text{ Mon.} \times 8.842 \text{ MA} + 12 \text{ €} \times 12 \text{ Mon.} \times 9.081 \text{ MA} = 3,960 \text{ Mio. €}$ <b>=&gt; Ersparnis ca. 4,94 Mio. €</b>
Bedeutung	Alle Beschäftigten erhalten zumindest einen sehr geringen Festbetrag, der bis 2019 berechnete Personenkreis erhält einen höheren Festbetrag
Vorteil	- Privilegierung bis mittlerer Einkommensgruppen - weiterhin (jedoch geringere) Motivation zur ÖPNV-Nutzung für Alle und damit angestrebte Förderung des Klimaschutzes
Nachteil	-12 bzw. 25 € entsprechen nie den tatsächlichen Kosten, damit muss Jede(r) einen Eigenanteil leisten - über 9.000 MA verlieren einen Großteil ihrer derzeitigen Ansprüche

## Variante 5:

	Differenzierung nach personalwirtschaftlichen Aspekten (Fokusberufe und NWK) + Sockelbetrag für Alle
Regelung	Festbetrag i.H.v. <b>10 € für Alle und 30 € für Fokusberufe und NWK</b>
Kosten	$10 \text{ €} \times 12 \text{ Mon.} \times 10.665 \text{ MA} + 30 \text{ €} \times 12 \text{ Mon.} \times 7.258 \text{ MA} = 3,893 \text{ Mio. €}$ <b>=&gt; Ersparnis ca. 5,01 Mio. €</b>
Bedeutung	entspricht von Differenzierung des berechtigten Personenkreises der derzeitigen Regelung, allerdings mit jeweils erheblicher Reduzierung der Beträge (von 41,32 € auf 10 € und von max. 157,07 € auf 30 €)
Vorteil	- Privilegierung bestimmter Berufsgruppen und NWK - weiterhin (jedoch geringere) Motivation zur ÖPNV-Nutzung für Alle und damit angestrebte Förderung des Klimaschutzes
Nachteil	-10 bzw. 30 € entsprechen nie den tatsächlichen Kosten, damit muss Jede(r) einen Eigenanteil leisten - MA verlieren mit wenigen Ausnahmen einen Großteil ihrer derzeitigen Ansprüche

### **3. Weitere Festlegungen und künftige Änderungen**

Die sich aus dem Beschluss ergebenden Vollzugsregelungen sollen (soweit eine der Varianten beschlossen werden sollte) im Büroweg getroffen und angepasst werden können, insb. durch entsprechende Änderung der Fahrkostenzuschussrichtlinien. Eine Anpassung des Festbetrages sollte ebenfalls im Büroweg möglich sein, wenn sich z.B. durch einen Eigenbeitrag die Anzahl der Abonnenten verringert und so bei einer beschlossenen Gesamtsumme von ca. 3,9 Mio. € für die/den Einzelne(n) rechnerisch ein höherer Betrag zur Verfügung stehen würde.

Auf eine neue Bestandsschutzregelung soll verzichtet werden. Dies führt dazu, dass unabhängig von der beschlossenen Variante nahezu allen Beschäftigten Einbußen bei ihren Bezügen/Entgelten entstehen werden.

Aus der Neufassung der FKZ-RiLi2020 erhalten derzeit noch 511 Beschäftigte einen FKZ für die Nutzung des ÖPNV nach den FKZ-Richtlinien bis 2019, davon 480 Nachwuchskräfte, deren Ausbildungsverhältnis spätestens im Jahr 2022 endet. Auch für diese Personengruppen ist keine Bestandsschutzregelung vorgesehen.

### **4. Entscheidungsvorschlag**

Soweit eine der Varianten beschlossen werden soll, schlage ich vor, die Variante 1 der Neuausrichtung des Fahrkostenzuschusses zugrunde zu legen. Diese Variante ermöglicht es, einen relativ hohen Betrag als Zuschuss an einen festgelegten Personenkreis auszu zahlen. Würde man dagegen allen bisher Berechtigten einen Fahrkostenzuschuss gewähren, müsste der monatliche Betrag aufgrund des vorgegebenen Einsparziels erheblich reduziert werden.

Zudem sinkt der derzeit hohe Aufwand für die Sachbearbeitung durch die Beschränkung auf einen bestimmten Personenkreis um die Hälfte. Der Betrag in Höhe von 37 €/Monat kommt weitestgehend an die derzeit an Alle ausgezahlten 41,32 €/Monat (= Höhe einer „IsarCardJob“ für die Tarifzone M im Jahres-Abonnement mit jährlicher Zahlungsweise zusätzlich der anfallenden Servicepauschale) heran. Zudem trägt ein einheitlicher Festbetrag zur schnelleren digitalen Umsetzung bei der Antragstellung bei.

Vor Einführung müssen geeignete Regelungen für den Vollzug durch entsprechende Anpassungen der städtischen Fahrkostenzuschussrichtlinien getroffen werden.

Dies zieht auch eine Anpassung des individuellen Fahrkostenzuschuss-Betrages bei allen Fahrkostenzuschussnehmer\*innen nach sich. Da zum Jahreswechsel eine Preiserhöhung der Tickets bereits angekündigt wurde und zudem die Budgetreduzierung 2022 umzusetzen ist, ist die Neuregelung zum 01.01.2022 sinnvoll.

### **5. Einsparung**

Mit der Neuausrichtung des Fahrkostenzuschusses gemäß Variante 1 können rund 5 Mio. € eingespart werden.

Die Reduzierung wurde zum Haushaltsentwurf 2022 zunächst pauschal bei den zentralen Ansätzen des POR veranschlagt, da die genaue Ausgestaltung zu diesem Zeitpunkt noch nicht klar war. Im Rahmen des Schlussabgleichs 2022 II erfolgt die entsprechende Reduzierung bei den Teilhaushalten der Referate. Dies führte in Summe bei den Teilhaushalten zu keiner Schlechterstellung, da die Auszahlungen analog der Planwertreduzierungen sinken werden.

In allen in Ziffer 2 dargestellten Fällen ergäbe sich eine Kostenreduzierung in der vom Stadtrat im Eckdatenbeschluss 2022 geforderten Höhe, wobei eine geringfügige Unterschreitung vertretbar ist, da bei einer deutlichen Reduzierung von Neueinstellungen auch mit einem Rückgang der Fallzahlen zu rechnen ist.

Die Stadtkämmerei wurde im Vorfeld beteiligt.

#### **6. Besserstellung / Zuschussbeträge 2021/2022**

In der Beschlussvorlage Nr. 14-20 / 16911 vom 18.12.2019 (Schlussabgleich 2020) wurden die städtischen Regelungen auch für den Bereich der Zuschussgewährung der freien Träger übernommen. Damit nun gewährleistet wird, die Mitarbeitenden der freien Träger, städtischen Gesellschaften und Eigenbetriebe (soweit relevant), gegenüber den städtischen Beschäftigten zukünftig wieder gleichzustellen, soll die Entscheidung des Stadtrates ebenso auf dem Büroweg für diesen Bereich umgesetzt werden.

#### **7. Würdigung der Stellungnahme des Gesamtpersonalrats**

Die Angelegenheit wurde (noch vor Bekanntwerden der aktuellen Haushaltslage) dem Gesamtpersonalrat zur Stellungnahme zugeleitet. Dieser lehnte mit Schreiben vom 06.10.2021 die Streichung bzw. Kürzung des Fahrkostenzuschusses ab. Die Gründe hierfür sind zusammengefasst folgende:

- „es ist ein falsches Signal wieder einmal an der Belegschaft zu sparen, [...] es werden Stellen nicht mehr nachbesetzt, [dies führt] zu einer Arbeitsverdichtung“
- „[durch Abordnungen] zu PEIMAN [wird die] verbliebene Arbeit auf die Schultern der Kolleg\*innen an den Dienststellen verteilt“
- „eine Kürzung des Fahrkostenzuschusses unter dem Deckmantel des hohen Verwaltungsaufwands herbeizuführen ist absurd“
- „[es ist] ökologisch nicht vertretbar und widerspricht auch den politischen Zielen der Regierung“

Die Stellungnahme des Gesamtpersonalrats ist als Anlage beigefügt.

Die Stellungnahme des Gesamtpersonalrats möchte ich im Folgenden aufgreifen, um den Stadtrat bezüglich aller Handlungsoptionen objektiv zu beraten:

- Die Einsparvorgaben des Personalhaushalts wurden gleichmäßig verteilt. Gerade die Reduzierung des Fahrkostenzuschusses führt letztlich dazu, dass im Umfang der Reduzierung keine Stellen abgebaut werden müssen. Dies bezüglich Stellenbesetzung im Allgemeinen und PEIMAN Abordnung im Konkreten.
- Bezüglich des Verwaltungsaufwands geht es nicht um das „ob“ und die Höhe, sondern im Sinne der Verwaltungsökonomie um eine Vereinfachung der Arbeitsabläufe in den Fachdienststellen. Die Vereinfachung von Arbeitsabläufen ist hierbei nicht der Grund für die Reduzierung des Fahrkostenzuschusses, sondern indirekte Folge der Fahrkostenzuschuss-Reduzierung.
- aufgrund des uns vorgegebenen Einsparvorhabens mussten Konzepte erarbeitet werden, die sowohl die ökologischen Aspekte auf der einen Seite als auch die sozialen Aspekte des Fahrkostenzuschusses auf der anderen Seite aufgriffen. Insbesondere in der oben beschriebenen Variante 2 wurde der Fokus auf den Klimaschutz und die Förderung dessen durch den ÖPNV gelegt. Dies hätte jedoch zur Folge, dass bei der Gewährung des Fahrkostenzuschusses an Alle, der monatliche Betrag aufgrund des vorgegebenen Einsparziels erheblich reduziert werden müsste (18 € für Alle). Daher wurde gerade unter

Berücksichtigung der sozialen Gesichtspunkte Variante 1 gewählt. Dies entspricht vom anspruchsberechtigten Personenkreis den Regelungen bis 31.12.2019. Daher hatte ich mich ursprünglich für Variante 1 entschieden.

#### **8. Auswirkung der aktuellen Haushaltslage**

Ziele der Gewährung des Fahrkostenzuschusses als freiwilliger Leistung überhaupt sind weiterhin die Förderung des ÖPNV unter Berücksichtigung sozialer Aspekte bei den Beschäftigten, jedoch muss auch die Genehmigungsfähigkeit des Haushalts der Landeshauptstadt München gesichert werden.

Angesichts der aktuell erfreulichen Entwicklung der Haushaltslage ergibt sich ein gewisser Handlungsspielraum, um getroffene, einschneidende Konsolidierungsmaßnahmen insgesamt abzumildern. Ich halte die im Eckdatenbeschluss 2022 am 28.07.2021 beschlossenen Einsparungen bezüglich des Fahrkostenzuschusses daher nicht mehr für erforderlich. Ich schlage Ihnen daher vor, darauf zu verzichten.

#### **9. Antrag der CSU-Fraktion**

Die CSU-Stadtratsfraktion bat in ihrem Antrag vom 29.10.2021 darum, dass die Landeshauptstadt München sicherstellt, „dass der städtische Fahrkostenzuschuss im Wert des Isarcard-Abos, Zone-M für alle bei der Landeshauptstadt München Beschäftigten beibehalten und nicht gekürzt oder gar gestrichen wird“. Ich interpretiere den Antrag so, dass die bisherige Regelung unverändert beibehalten werden soll.

Damit kann der Stadtratsantrag vom 29.10.2021 antragsgemäß erledigt werden.

Aufgrund der neuen Haushaltslage und des sich daraus ergebenden Handlungsspielraums, sowie zur Erledigung des am 29.10.2021 gestellten Stadtratsantrags, musste die Beschlussvorlage entgegen der geschäftsordnungsmäßigen Bearbeitungsfristen als Nachtrag in diese Sitzung eingebracht werden. Die nächste Sitzung des Verwaltungs- und Personalausschusses bzw. der Vollversammlung konnte nicht abgewartet werden, da im Eckdatenbeschluss eine Vorlage noch vor der Beschlussfassung des Haushalts 2022 gefordert wurde und zudem für die verwaltungsmäßige Umsetzung möglichst zum Jahresbeginn 2022 ein ausreichender Zeitverlauf erforderlich ist.

Dem Korreferenten des Personal- und Organisationsreferates, Herrn Stadtrat Richard Progl, sowie der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Gudrun Lux, ist ein Abdruck der Beschlussvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag des Referenten**

1. Die vor diesem Beschluss ergangenen Beschlüsse zum Thema Fahrkostenzuschüsse bleiben unverändert bestehen.
2. Der Auftrag aus der Antragsziffer 7 des Eckdatenbeschlusses 2022 (durch Änderungsantrag der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und SPD-Volt-Fraktion wurde die Regelung zu Ziffer 9) hat sich durch Ziffer 1 erledigt.
3. Der Antrag Nr. 20-26 / V 04976 von der CSU-Fraktion vom 29.10.2021 ist damit geschäftsordnungsmäßig erledigt.

4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**  
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in  
Ehrenamtliche/-r Stadtrat/rätin

Dr. Dietrich  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Abdruck von I. mit III.**  
über D-II-V-Stadtratsprotokolle  
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
an das POR-GL1

zur Kenntnis.

**V. Wv. Personal- und Organisationsreferat, P2.2**

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. an das Direktorium – GL  
an [it@M](mailto:it@M) – Geschäftsbereich Zentrale Dienste  
an das Revisionsamt – GL  
an das Baureferat – RG  
an die Münchner Stadtentwässerung – PM  
an das Kommunalreferat – GL  
an den Abfallwirtschaftsbetrieb München – PI-POM  
an die Markthallen München – Personal/ORGA-P  
an die Stadtgüter München  
an das Kreisverwaltungsreferat – GL

an das Kreisverwaltungsreferat – HAIV Branddirektion-GS 4  
an das Kulturreferat – GL  
an die Münchner Stadtbibliothek – GL  
an die Münchner Kammerspiele – D2  
an die Münchner Philharmoniker – PERS  
an das Personal- und Organisationsreferat – GL  
an das Personal- und Organisationsreferat – GL 2  
an das Personal- und Organisationsreferat – P 2.1  
an das Personal- und Organisationsreferat – P 3.1  
an das Personal- und Organisationsreferat – P 6.1  
an das Referat für Arbeit und Wirtschaft – GL  
an das Referat für Bildung und Sport - GL  
an das Referat für Klima- und Umweltschutz - GL  
an das Gesundheitsreferat – GL  
an das Mobilitätsreferat – GL  
an das IT-Referat – GL  
an das Referat für Bildung und Sport – KITA-Gst-PuO  
an das Sozialreferat – Stab Recht-Fachstelle für Zuschuss- und Entgeltwesen  
an die Städtischen Friedhöfe München – G  
an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG  
an das Sozialreferat – S-GL  
an das Jobcenter München – GST-P  
an die Stadtkämmerei – RL-GL  
an den Gesamtpersonalrat

zur Kenntnis

Am