

**Fuß- und Radwegbrücke Arnulfpark
über die zentrale Bahnachse
am S-Bahn-Haltepunkt Donnersbergerbrücke
im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt,
im 8. Stadtbezirk Schwanthalerhöhe und
im 9. Stadtbezirk Neuhausen - Nymphenburg**

Projektkosten (Ausführungskosten):	
für Brückenkonstruktion	13.900.000 €
für Erschließungsanlagen	4.800.000 €
für Eingriffe in Bahnbetrieb und -anlagen	7.500.000 €

1. Ausführungsgenehmigung
2. Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2017 - 2021

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10367

Anlagen
Anlage 1: Übersichtslageplan
Anlage 2: Brückenplan: Grundriss, Ansicht, Längsschnitt
Anlagen 3 und 4: Visualisierungen des Brückenbauwerks

Beschluss des Bauausschusses vom 28.11.2017 (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1 Sachstand

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 05.04.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08086) wurde die Projektgenehmigung erteilt und das Baureferat beauftragt, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung herbeizuführen.

Das Baureferat hat die Bauleistungen in einem nicht offenen Vergabeverfahren gemäß der geltenden Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB) europaweit ausgeschrieben. Zur zusätzlichen Qualitätssicherung war das Verfahren zweistufig aufgebaut. Zunächst wurde ein Teilnahmewettbewerb durchgeführt, in dem sich bis zu sieben der am besten geeigneten Bewerber und Bergewerkschaften für die Abgabe eines Preisangebotes qualifizieren konnten.

Hierzu hatten die Unternehmen einen umfangreichen und detaillierten Eignungsnachweis bezogen auf die Bereiche Brückenbau über elektrifizierte und betriebene Bahnanlagen, Stahl-/Stahlverbundbrückenbau im Taktschiebeverfahren einschließlich Werkstattplanung, Herstellung vergleichbarer Stahlkonstruktionen, Betonkonstruktionen mit gekrümmten Flächen sowie Betonbau innerhalb betriebener und elektrifizierter Bahnanlagen vorzulegen. Es konnten sich nur solche Unternehmen erfolgreich bewerben, deren Eignung auch von der Deutschen Bahn AG im Wege eines Präqualifizierungsverfahrens bestätigt worden ist. Sieben Unternehmen bzw. Konsortien gaben eine Bewerbung ab, von denen ein Konsortium nicht die Mindestvoraussetzungen erfüllte. Somit konnten sechs Bewerber bzw. Bewerbergemeinschaften zur Angebotsabgabe aufgefordert werden; alle gaben fristgemäß zum 07.06.2017 ein Preisangebot ab.

Da die angebotenen Preise die durch die Projektgenehmigung vom 05.04.2017 festgelegte Kostenobergrenze überstiegen - das niedrigste Angebot der sechs abgegebenen Angebote lag um ca. 25 % über den für die Vergabe berechneten Kosten - hob das Baureferat das nicht offene Verfahren auf und leitete ein Verhandlungsverfahren gemäß VOB/A ein. Den Bewerbern wurde in diesem Verfahren die Möglichkeit gegeben, das jeweilige Angebot mit dem Ziel der Einhaltung des gegebenen Kostenbudgets zu überarbeiten. Vier der sechs Bewerber legten ein überarbeitetes Preisangebot vor. Da das niedrigste Angebot die berechneten Kosten immer noch um ca. 24 % überschritt, forderte das Baureferat unter Hinweis auf das Kostenziel zur Abgabe finaler Angebote bis zum 21.09.2017 auf. Das nun final vorliegende niedrigste Angebot – an das sich der Bieter bis zum 14.12.2017 gebunden hält – überschreitet trotz erfolgter Preisreduktion nach wie vor die berechneten Kosten um ca. 23 %. Aufgrund des vorliegenden Submissionsergebnisses müssen dem Stadtrat hiermit zur Ausführungsgenehmigung aktualisierte Projektkosten zur Entscheidung vorgelegt werden.

2 Bauablauf und Termine

Die eigentliche Hauptbaumaßnahme (Brücke mit Nebenbauwerken usw.) soll ab Juli 2018 mit der Stahlbaumontage und dem Verschub der Brücke beginnen. Vorab sollen ab März 2018 vorbereitende Maßnahmen, wie die Baustelleneinrichtung, die Herstellung des Montagegerüsts für den Überbau, der Umbau der Signal- und der Oberleitungsanlagen sowie die Erstellung der Pfeiler und Hilfsjoche erfolgen. Als Fertigstellungstermin für die Gesamtmaßnahme ist Ende 2020 geplant.

Bei einer Verschiebung des Projektes auf einen späteren Zeitpunkt werden laut Aussage der DB Netz AG die Bedingungen für das Bauen im Bahnbereich schwieriger, da der Bau der 2. S-Bahn-Stammstrecke bezüglich der Sperrpausen vorrangig behandelt wird.

Bei einer Entscheidung des Stadtrates in der Sitzung der Vollversammlung am 13.12.2017 können die mit der DB Netz AG vereinbarten Sperrzeiten mit den Terminen der Pfeilerherstellung, Verschüben usw. eingehalten werden, während bei einer späteren Entscheidung die Zuschlagsfrist und das Termingerüst (Sperrpausenkonzept) nicht mehr eingehalten werden können.

3 Kündigung der ursprünglich beauftragten ARGE und Schadenshöhe

Aufgrund der Probleme mit der Arbeitsgemeinschaft (nachfolgend „ARGE“), die am 06.11.2015 den Zuschlag für die Brückenbauarbeiten erhalten hatte, wurde dem Stadtrat mit Bekanntgabe vom 26.04.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05984) zum Stand des Projektes berichtet. Dabei wurde dem Stadtrat mitgeteilt, dass der ARGE, bei weiter anhaltendem Verzug und Vorliegen aller formalen Voraussetzungen, der Auftrag für die Brückenbauarbeiten mittels Kündigung entzogen werde. Das Baureferat hat der ARGE den Brückenbauauftrag mit Schreiben vom 10.05.2016 außerordentlich aus wichtigem Grund gekündigt. Über das Vermögen des für den Stahlbau zuständigen ARGE-Partners wurde mittlerweile das Insolvenzverfahren eröffnet.

Am 26.05.2017 wurde die Schlussrechnung der ARGE, bzw. des verbliebenen ARGE-Partners, mit einer Gesamtvergütungssumme von EUR 4.666.651,24 brutto eingereicht. Die Abrechnung der ARGE basiert auf der Annahme, dass die Kündigung der Stadt unberechtigt war. Dieser Argumentation folgend beinhaltet die Schlussrechnung die Abrechnung für erbrachte und nicht erbrachte Leistungen. Die Schlussrechnung vom 26.05.2017 wurde von der Örtlichen Bauüberwachung und der Anwaltskanzlei der Stadt geprüft, wobei davon ausgegangen wird, dass die Kündigung aus wichtigem Grund gerechtfertigt war. Ferner wurde festgestellt, dass die Schlussrechnung aufgrund fehlender Angaben und Unterlagen in weiten Teilen nicht prüffähig ist und vielmehr auf Annahmen beruht. Die sachliche Prüfung - soweit möglich - hatte eine Reduzierung der Schlussrechnungssumme auf EUR 23.978,44 brutto zur Folge. Dies entspricht der von der örtlichen Bauleitung als prüffähig und sachlich richtig bewerteten Vergütung für erbrachte Leistungen. Das Prüfergebnis sowie der Einwand der weitgehend fehlenden Prüffähigkeit wurden der ARGE in einem entsprechenden Schreiben nebst geprüfter Schlussrechnung am 22.06.2017 übersandt. Im Begleitschreiben wurde dargelegt, dass aufgrund der Kündigung aus wichtigem Grund der ARGE kein Anspruch auf die Vergütung nicht erbrachter Leistungen zusteht, sondern vielmehr der Stadt Schadensersatzansprüche im Hinblick auf die durch die Kündigung verursachten Mehrkosten und vergeblichen Aufwendungen zustehen. Die in der Schlussrechnung der ARGE geforderte Summe in Höhe von ca. 4,65 Mio. € ist daher nicht in den Projektkosten enthalten.

Aufgrund der Auftragsentziehung bestehen erhebliche Gegenforderungen der Stadt. Falls das Bauvorhaben durch Neubeauftragung eines Drittunternehmers realisiert wird, umfassen die Schadensersatzforderungen sämtliche Kosten, die durch die Ausführung des noch nicht vollendeten Teils der Leistung durch den Dritten entstehen. Die erstattungsfähigen Mehrkosten ergeben sich regelmäßig aus den Kosten, die bei der kongruenten Fertigstellung durch den Drittunternehmer angefallen sind, abzüglich derjenigen Kosten, die bei vertragsgerechter Erfüllung durch die ARGE vertragsgemäß angefallen wären. Die Schadenshöhe beträgt für die Stadt unter Berücksichtigung des Submissionsergebnisses ca. 8,4 Mio. € bei Fortführung des Projektes.

Sollte das Bauvorhaben nicht realisiert werden, können die Kosten der Beseitigung des erbrachten Teilwerks, die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands und die Rückforderung geleisteter Zahlungen geltend gemacht werden. Darüber hinaus können nutzlos gewordene Vertrags- und Finanzierungskosten, z. B. Planungskosten, verlangt werden. Die Schadenshöhe beträgt für die Stadt ca. 4,3 Mio. €, wenn das Projekt nicht realisiert wird.

Das Baureferat wird den ihm entstandenen Schaden bei der ARGE geltend machen. Bei einer rechtlichen Auseinandersetzung bestehen Risiken hinsichtlich einer abweichenden technischen Bewertung durch einen gerichtlich bestellten Sachverständigen, einer abweichenden rechtlichen Bewertung durch das Gericht und, im Falle des Obsiegens, das Insolvenzrisiko des verbliebenen ARGE-Partners.

Die Risiken stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

Im Hinblick auf die Frage des Leistungssolls und auch des Verzugs ist es erforderlich, dass der vom Gericht bestellte Sachverständige bestätigt, dass die tordierte Ausführung der Brücke in den Ausschreibungsunterlagen hinreichend beschrieben wurde. Das Baureferat hat dies durch ein Sachverständigengutachten von Herrn Prof. Mensinger überprüfen lassen. Da die hinreichende Beschreibung der Leistung von der ARGE - unter Vorlage einer Kurzstellungnahme des Herrn Prof. Motzko - bestritten wurde, müsste ein gerichtlicher Sachverständiger als „Obergutachter“ diese Frage erneut prüfen. Aus Sicht des Baureferates sind die Ausführungen des Herrn Prof. Mensinger plausibel.

Aufgrund der ausgesprochenen Kündigung aus wichtigem Grund hat das Gericht zudem zu überprüfen, ob ein solcher außerordentlicher Kündigungsgrund vorlag. Erforderlich hierfür ist, dass die ARGE mit der Erbringung der Leistungen tatsächlich im Verzug war. Für die Beurteilung dieser Frage ist - neben der Frage des Leistungssolls - ein baubetriebliches Gutachten erstellt worden. Aus Sicht des baubetrieblichen Gutachters hat sich der Eindruck verfestigt, dass die Konflikte mit dem Auftragnehmer, die schließlich in der Kündigung der ARGE gipfelten, durch das fachliche Unvermögen der ARGE selbst und deren Unvermögen, mit dieser Situation verantwortungsvoll, konstruktiv und kooperativ umzugehen, verursacht wurde.

Weiterhin sind die von der Stadt geltend gemachten Schadenspositionen sowohl dem Grund als auch der Höhe nach zur Überzeugung des Gerichts nachzuweisen. Dies betrifft für den Fall der Projektdurchführung die durch die Kündigung tatsächlich entstandenen Mehrkosten. Sofern die Ausführung unterbleibt, sind sämtliche durch die Nichterfüllung entstandenen Schadenspositionen bzw. die Rückabwicklungsschäden nachzuweisen. Die bereits entstandenen Planungskosten sind dabei nur in die Schadensberechnung einzubeziehen, wenn seitens der Stadt absolut kein Interesse mehr besteht, also keine spätere Realisierung erfolgt. Die Schadensberechnung wird dabei - aller Wahrscheinlichkeit nach - ebenfalls von einem gerichtlich bestellten Sachverständigen überprüft.

Schließlich wäre erforderlich, dass der verbliebene ARGE-Partner im Falle des Obsiegens in einem möglicherweise mehrere Jahre dauernden Rechtsstreit nicht insolvent ist und die geltend gemachte Klagesumme auch tatsächlich leisten kann.

Hinsichtlich aller vorgenannten Punkte bestehen Risiken, die zum heutigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilt werden können. Die Erfolgsaussichten eines Rechtsstreits mit der ARGE können daher derzeit nicht mit hinreichender Sicherheit prognostiziert werden. Die Ausgangslage wird jedoch grundsätzlich als erfolgsversprechend beurteilt.

4 Kosten

Mit der Projektgenehmigung vom 05.04.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08086) wurden Projektkosten in Höhe von 22,0 Mio. € genehmigt. Hierin war eine Risikoreserve in Höhe 1,0 Mio. € (5 %) enthalten. Die Projektkosten teilten sich wie folgt auf:

für die Brückenkonstruktion	13,7 Mio. €
für die Erschließungsanlagen	4,3 Mio. €
für die Eingriffe in Bahnbetrieb und -anlagen	4,0 Mio. €

4.1 Aktuelle Kosten auf Grundlage des Kostenanschlages

Inzwischen sind ca. 95 % der Kosten durch Submission von Bauleistungen, aus Preislisten für Lieferungen und durch konkret berechenbare Ingenieurleistungen belegt.

Gemäß dem aktuellen Kostenanschlag ergeben sich Projektkosten in Höhe von 26,2 Mio. €. Die Kosten teilen sich wie folgt auf:

für die Brückenkonstruktion	13,9 Mio. €
für die Erschließungsanlagen	4,8 Mio. €
für die Eingriffe in Bahnbetrieb und -anlagen	7,5 Mio. €

In den Projektkosten enthalten sind Baukosten entsprechend aller vorliegenden Submissionsergebnisse zuzüglich einer Risikoreserve in Höhe von 1,3 Mio. € (5 %).

Die Kosten für den Rechtsstreit (Gutachter, Rechtsanwaltshonorare) sind wegen des schwebenden Verfahrens nicht in den Projektkosten enthalten und werden aus einer Rückstellungspauschale finanziert.

Die Bauzeit liegt über einem Jahr. Nachdem aber die wesentlichen Bauleistungen 2017 vergeben werden, wird auf die Prognose der Ausführungskosten auf den Fertigstellungszeitpunkt verzichtet.

4.2 Darstellung der Kostendifferenz

Die Differenz in Höhe von 4,2 Mio. € zwischen den Kosten der Projektgenehmigung und den aktuellen Kosten ist wie folgt begründet:

Die Kostendifferenz der Brückenkonstruktion von 0,2 Mio. € ergibt sich im Wesentlichen aus den höheren Preisangeboten für den Stahlbau, die Brückenbeleuchtung und die Aufzugshülle.

Die Kostendifferenz der Erschließungsanlagen von 0,5 Mio. € ergibt sich im Wesentlichen aus den höheren Preisangeboten für die Trag- und Arbeitsgerüste der Rampenbauwerke.

Die Kostendifferenz aus dem Bahnbetrieb und den Bahnbetriebsanlagen von 3,5 Mio. € ergibt sich im Wesentlichen aus den höheren Preisangeboten für die Arbeiten im Gleisbereich und der Gleislogistik.

Das Baureferat hat die höheren Kosten der Angebote unter Hinzuziehung der beteiligten Planer und Gutachter geprüft und bewertet. Hierzu wurden u. a. mit den drei preislich vorne liegenden Bietern, die auch alle bereits im ersten Verfahren ein Angebot abgegeben hatten, intensive Aufklärungsgespräche geführt und insbesondere die Gründe für die höheren Preise der 2. Ausschreibung (Submission vom 07.06.2017) gegenüber der 1. Ausschreibung (Submission 04.08.2015) hinterfragt. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Aufgrund des bei Bund, Ländern, Kommunen und Deutscher Bahn AG seit Anfang 2016 bestehenden Investitionshochlaufs im Bereich Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere im konstruktiven Ingenieurbau, ist die Nachfrage nach Fachfirmen sehr groß, aktuell gibt es vor allem einen Engpass bei bahnspezialisierten Baufirmen. Die Firmen kalkulieren insgesamt auskömmlicher.

In allen Aufklärungsgesprächen wurde von den Bietern hervorgehoben, dass es sich bei der Fuß- und Radwegbrücke Arnulfpark um eine anspruchsvolle, fertigungsintensive und logistisch komplexe Baumaßnahme handelt. Sämtliche Leistungsanforderungen seien gegenüber der ersten Ausschreibung einer neuerlichen, noch tiefergehenden Bewertung unterzogen worden. Dabei sei die Aufwandskalkulation detaillierter, somit aber auch weniger „optimistisch“ als beim ersten Mal durchgeführt worden. Vor allem der schwierige Baubetrieb in den Bahngleisen sei bei der Kalkulation deutlich kritischer betrachtet worden. In diesem Zusammenhang hat nach Einschätzung des Baureferates auch die den Bietern bekannte Kündigung der zuvor beauftragten ARGE eine Rolle gespielt, die die Bieter offenbar zu noch größerer Vorsicht bei der Kalkulation angehalten hat. Hinsichtlich der erforderlichen Nachunternehmer- und Zulieferleistungen wird die Ursache der höheren Kosten vornehmlich in der aktuellen Marktsättigung gesehen.

Von den Bietern wurde aber auch bekräftigt, dass die Fuß- und Radwegbrücke Arnulfpark ein äußerst attraktives Projekt darstellt und der sehr hohe Aufwand der mehrwöchigen Angebotserstellung mit dem Ziel betrieben wurde, ein konkurrenzfähiges Angebot vorzulegen; zur Ausführung halte man die firmeneigenen Kapazitäten frei.

5 Finanzierung

Der derzeitige Finanzbedarf beträgt einschließlich Risikoreserve 26,2 Mio. €.

Die Maßnahme ist im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2017 - 2021 in der Investitionsliste 1 unter der Maßnahme-Nr. 6300.1165 (Rangfolge-Nr. 206) mit Projektkosten in Höhe von 22.000.000 € (einschließlich Risikoreserve in Höhe von 1.000.000 €) enthalten.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2017 – 2021 ist in der Investitionsliste 1 deshalb wie im Antrag dargestellt zu ändern.

Die in 2017 und 2018 erforderlichen Mittel sind im Haushalt veranschlagt. Somit entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

Die Installation der Fahrradständer mit Kosten in Höhe von 20.000 € wird aus der Nahmobilitätspauschale (MIP 2017 - 2021, IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1110, Rangfolge-Nr. 302) finanziert. Dafür erfolgt eine entsprechende Kürzung der Pauschale, die zu gegebener Zeit auf dem Büroweg bei der Stadtkämmerei beantragt wird. Die Finanzierung der Kosten für die Nachrüstung der Aufzugstechnik in Höhe von 580.000 € erfolgt aus der Finanzposition 6900.510.0000.6 „Brückeninstandsetzung“.

Gemäß städtebaulichen Verträgen haben sich die Investoren für das Gebiet der Bebauungspläne mit Grünordnung Nr. 1873 und 1921 verpflichtet, für die Herstellung der Fuß- und Radwegbrücke einen Finanzierungsbeitrag in Höhe von 5.140.000 € und für die Herstellung der Lärmschutzwand im Bereich der Brücke den anteiligen Betrag in Höhe von 374.550 € zu übernehmen.

Eine Beteiligung der DB AG an den Kosten gemäß dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) scheidet aus.

Die Maßnahme ist nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) förderfähig. Der erste Förderbescheid aus dem Jahr 2015 wurde im Zusammenhang mit der Kündigung der ARGE bzw. Nicht-Realisierung der Brücke zurückgenommen. Daraufhin hat die Regierung von Oberbayern in Zusammenarbeit mit der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr das Vorhaben aus dem Förderprogramm genommen.

Am 31.05.2017 wurde erneut die Zuwendung beantragt. Gemäß Schreiben vom 02.06.2017 der Regierung von Oberbayern wurde einem vorzeitigen Baubeginn zugestimmt. Eine Zusage der Förderung kann durch die Zustimmung zum vorzeitigen Baubeginn weder dem Grunde noch der Höhe nach abgeleitet werden. Das Finanzierungsrisiko trägt bis zur Erteilung des Förderbescheids allein der Bauträger.

Mit dem Submissionsergebnis vom 07.06.2017 musste die Kostenaufstellung des Finanzierungsantrags aktualisiert und bis 20.06.2017 bei der Regierung von Oberbayern vorgelegt werden. Fristgemäß wurde der Finanzierungsantrag an das Submissionsergebnis angepasst. Somit ergeben sich aktuell zuwendungsfähige Kosten in Höhe von 16.085.000 € (alt: 9,025 Mio. €).

Mit einem Fördersatz von 45 % (40 % BayGVFG und 5 % FAG) ergibt sich eine mögliche Förderung in Höhe von 7,2 Mio. € (alt: 4,062 Mio. €).

Der Förderantrag wurde zwischenzeitlich von der Regierung von Oberbayern an die Oberste Baubehörde zur Genehmigung weitergeleitet.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse bestehen im Rahmen dieser Beschlussvorlage nicht.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 3 Maxvorstadt, 8 Schwanthalerhöhe und 9 Neuhausen - Nymphenburg haben jedoch Abdrucke dieser Vorlage zu ihrer Kenntnis erhalten.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Danner, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Ingenieurbau, Herr Stadtrat Reissl, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Die Realisierung des Projektes mit den Ausführungskosten in Höhe von 26.200.000 € wird genehmigt.
2. Dem Baubeginn wird zugestimmt.
3. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2017 – 2021 wird in der Investitionsliste 1 wie folgt geändert:

alt:

Arnulfpark – Fuß- / Radwegbrücke

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1165, Rangfolge-Nr. 206

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	bisher finanziert	Programmzeitraum 2017-2021	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Restfinanzierung 2023 ff
	950	22.000	2.625	19.375	500	2.740	5.550	9.585	1.000	0	0
B	Summe	22.000	2.625	19.375	500	2.740	5.550	9.585	1.000	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	9.577	0	9.577	0	1.625	7.140	812	0	0	0
St.A.		12.423	2.625	9.798	500	1.115	-1.590	8.773	1.000	0	0

neu:

Arnulfpark – Fuß- / Radwegbrücke

IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1165, Rangfolge-Nr. 206

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	bisher finanziert	Programmzeitraum 2017-2021	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Restfinanzierung 2023 ff
	950	26.200	2.625	20.240	500	2.740	6.000	8.000	3.000	3.335	0
B	Summe	26.200	2.625	20.240	500	2.740	6.000	8.000	3.000	3.335	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	9.557	0	9.557	0	1.625	7.140	812	0	0	0
St.A.		16.643	2.625	10.683	500	1.115	-1.140	7.188	3.000	3.335	0

4. 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 Vorsitzende

Die Referentin

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.

über das Direktorium - HA II/V Stadtratsprotokolle
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei - II/21, II/12
zur Kenntnis.

V. Wv. im Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 3
An den Bezirksausschuss 8
An den Bezirksausschuss 9
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Kreisverwaltungsreferat - HA III
An das Kommunalreferat
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
An das Baureferat - G, H, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - T, T 02, T 1, T1/B, T1/S, T1/CS West, T1/CS Ost, T2, T3, TZ-K, TZ3
An das Baureferat - J, J 0, J 1, J 3, J 4, J Z
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - J/Vz, J 21

Am

Baureferat - RG 4

I. A.