

Tram Nordtangente – Wiederaufnahme der Planung für die Tram durch den Englischen Garten

Trambahn-Nordtangente Verknüpfung mit der Münchner Freiheit

Antrag Nr. 14-20 / A 03294 der LKR vom 26.07.2017

Das Eisen schmieden so lange es heiß ist – Tram durch den Englischen Garten jetzt sichern

Antrag Nr. 14-20 / A 03548 der Stadtratsfraktion Die Grünen/RL vom 03.11.2017

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10293

Anlagen:

1. Streckenplan – Lückenschluss im Straßenbahnnetz
2. Streckengrafik Neubaustrecke
3. Antrag Nr. 14-20 / A 03294
4. Antrag Nr. 14-20 / A 03548
5. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.12.2017 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gem. § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

1. Anlass

Am 13.07.2017 fand in der Staatskanzlei der „Dieselgipfel“ zwischen Herrn Ministerpräsident Horst Seehofer, den Oberbürgermeistern und Spitzenvertretern aus den Städten München, Augsburg, Nürnberg, Regensburg, Würzburg und Ingolstadt statt. Anlässlich dieses Termins hat sich Herr Ministerpräsident Horst Seehofer gegenüber Herrn Oberbürgermeister Dieter Reiter für das im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München ent-

haltene Projekt Tram durch den Englischen Garten ausgesprochen. Der Beschluss des Ministerrats der Bayerischen Staatsregierung vom 18.07.2017 zu einem umfassenden Maßnahmenpaket für saubere Luft in Innenstädten umfasst ausdrücklich auch den Bau neuer Infrastrukturen u. a. für Straßenbahnen. Ziel ist es, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit im ÖPNV zu erhöhen und mehr Pkw-Fahrer zum Umstieg auf den ÖPNV zu veranlassen. Tangentialverbindungen in Ballungsräumen sollen den innerstädtischen Verkehr entlasten und kürzere Wege für die Benutzerinnen und Benutzer ermöglichen.

Um hinsichtlich einer Straßenbahn durch den Englischen Garten zu einer detaillierten Einschätzung zu gelangen, fand am 31.08.2017 ein Ortstermin im Englischen Garten, an dem unter anderem Herr Ministerpräsident Seehofer, Herr Oberbürgermeister Reiter, Herr Wortmann, Geschäftsführer Verkehr der MVG, und Herr Staatsminister Dr. Spaenle teilnahmen, statt.

Der Freistaat Bayern als Grundeigentümer gab seine Zustimmung zur Aufnahme der Planungen des im Nahverkehrsplan (NVP) enthaltenen Projekts Tram Nordtangente gegenüber der Landeshauptstadt München. Der Ministerrat hat am 05.09.2017 der Aufnahme von Planungen der Landeshauptstadt München für eine Tramstrecke mit Radweg durch den Englischen Garten zugestimmt. Auf dieser Basis soll nun die Planung für die Tram Nordtangente aktualisiert und neu aufgelegt werden.

2. Tram Nordtangente – Kurzbeschreibung des Projekts

Die als Tram Nordtangente bezeichnete, rund 13 km lange Straßenbahnstrecke führt von Neuhausen (Romanplatz) kommend über Schwabing bis nach Bogenhausen (St. Emmeram) und verbindet somit zwischen Romanplatz im Westen und Arabellapark im Osten insgesamt sieben U-Bahnlinien, sieben Straßenbahnlinien und zahlreiche Buslinien tangential miteinander. Der größte Teil dieser Verbindung ist bereits heute als Straßenbahnstrecke ausgeführt. Nur ein ca. 2 Kilometer langer Abschnitt zwischen dem Elisabethplatz und der Tivolistraße (vgl. Anlage 1) ist als Tram-Neubaustrecke herzustellen. Auf dem Neubaustreckenabschnitt zwischen dem U-Bahnhof Giselastraße und Tivolistraße verkehren heute drei Buslinien (54, 150 und 154) jeweils im 10-Minuten-Takt.

Die Tram Nordtangente ist seit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 13.03.1991 Teil der „Integrierten ÖPNV-Planung“ und bis heute in der Kategorie „in Planung / im Bau“ Teil des Nahverkehrsplans, der zuletzt mit dem Beschluss der Vollversammlung vom 30.09.2015 (RIS Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 03603) aktualisiert wurde. Der daraus resultierende Auftrag an die Verwaltung einschließlich der SWM zur Realisierung des Projekts besteht somit fort.

Während des an die Rücknahme des Planfeststellungsantrags vom Juli 2006 anschließenden Moratoriums haben die SWM die technische Entwicklung beobachtet und u. a. in Zusammenarbeit mit einem Fahrzeughersteller auch aktiv vorangetrieben, um durch geeignete Veränderungen an der Planung bzw. den technischen Rahmenbedingungen die für die Planfeststellungsbehörde abwägungserheblichen Beeinträchtigungen des Englischen Gartens zu minimieren und so die Voraussetzungen für eine Neubewertung schaffen zu können.

Besondere Chancen wurden und werden dabei hinsichtlich der Möglichkeiten des fahrleitungslosen Betriebs gesehen. Die technische Machbarkeit einer fahrleitungslosen Querung des Englischen Gartens wurde 2011 durch eine Demonstrationsfahrt mit einer mit Energiespeicher ausgestatteten Straßenbahn nachgewiesen.

Ferner wurde in konzeptionellen Überlegungen die Realisierung der Tram unter Berücksichtigung der städtischen Planungen u. a. für verbesserte Radverkehrsanlagen in der Franz-Joseph-Straße offengehalten.

Die Tram Nordtangente ist ein wichtiger Baustein für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in München. Durch die Schaffung neuer attraktiver Direktverbindungen zwischen den einwohnerstarken Stadtteilen Neuhausen bzw. Schwabing und Bogenhausen werden sowohl die U-Bahnlinien als auch die Umsteigestationen in der Innenstadt entlastet, da mehr Fahrgäste direkt, komfortabel und schnell nördlich an der Innenstadt vorbeifahren. Die Tram Nordtangente ist somit eine sehr sinnvolle tangentielle Ergänzung des Münchner Straßenbahnnetzes, die relativ kurzfristig realisierbar ist. Leistungsfähige Ost/West-ÖPNV-Achsen nördlich der Innenstadt zur Schaffung von umwegfreien Verbindungen sind derzeit im Münchner ÖPNV-Netz nicht vorhanden.

Bei einer Neuauflage dieses Projekts sind die Kritikpunkte aus dem damaligen Planfeststellungsverfahren besonders zu würdigen und in der Planung zu berücksichtigen:

- verkehrlicher Nutzen
- Sicherheit Radverkehr
- Auswirkungen auf das Baudenkmal Englischer Garten (aufgenommen in der Denkmalliste des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege, Denkmalnummer D-1-62-000-1545)

Dies spiegelt sich in den unter Ziffer 4 genannten Planungszielen wieder.

3. Vergleich Trambahn – (Elektro-)Bus

In der Diskussion, gerade auch beim Ortstermin am 31.08.2017 stand die Frage, ob an Stelle einer oberleitungslosen Trambahn mit Raseneindeckung nicht der Einsatz eines Elektrobusses mit eigener Fahrbahn und ebenfalls getrennten Radweg vorzuziehen sei.

Es wurde daher untersucht, welche Breite eine Tramtrasse im Vergleich zu einer Bustrasse einnimmt.

Festzustellen ist, dass die (Fahr-)Bahnbreite bei der Variante Trambahn gegen über Busspuren deutlich geringer ausfällt. So werden bei der Trambahn nur 6,05 m in Anspruch genommen. Dem gegenüber beträgt die Fahrbahnbreite bei einer Bustrasse 7 m (vgl. Abbildungen 1 und 2).

Unabhängig von der deutlich höheren verkehrlichen Leistungsfähigkeit einer Trambahn mit Rasengleistrasse stellt diese somit einen deutlichen geringeren Eingriff in das denkmalrechtlich geschützte Ensemble des Englischen Gartens dar.

Gegen eine Tramtrasse bestehen auch unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer keine Bedenken, da von einer getrennten Routenführung auszugehen ist.

Des Weiteren könnte im Englischen Garten die heute asphaltierte Fläche durch eine oberleitungslose Tram mit Raseneindeckung teilweise entsiegelt werden. Lediglich für Fahrräder und Rettungsfahrzeuge würde eine dann deutlich schmalere Asphalttrasse verbleiben.

Eine ebenerdige Rasengleistrasse mit begleitendem Radweg für beide Fahrtrichtungen erscheint daher derzeit als am besten zur Umsetzung geeignet.

Hinzuweisen ist noch darauf, dass eine weitergehende Prüfung dem anschließenden Trassierungsbeschluss bzw. dem Planfeststellungsverfahren vorbehalten bleibt.

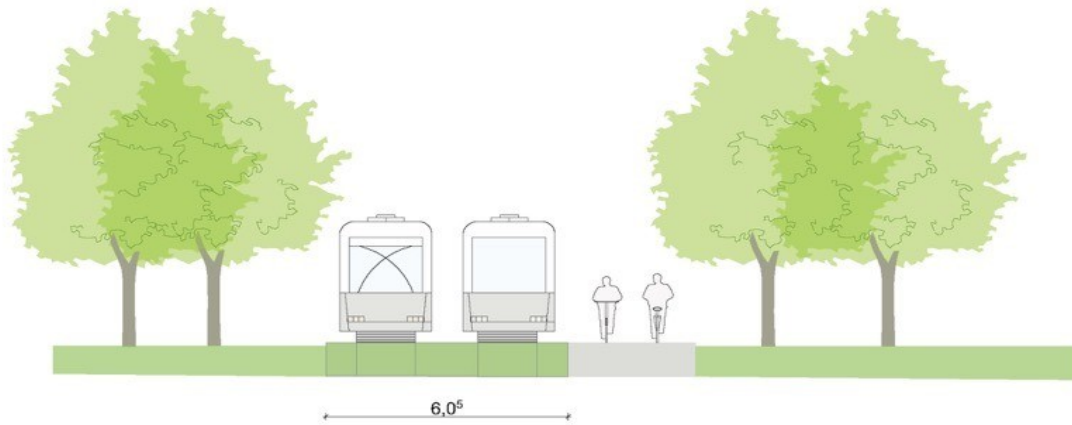


Abbildung 1 Querschnitt ebenerdig Rasengleistrasse mit begleitendem Radweg für beide Fahrrichtungen (Darstellung SWM)

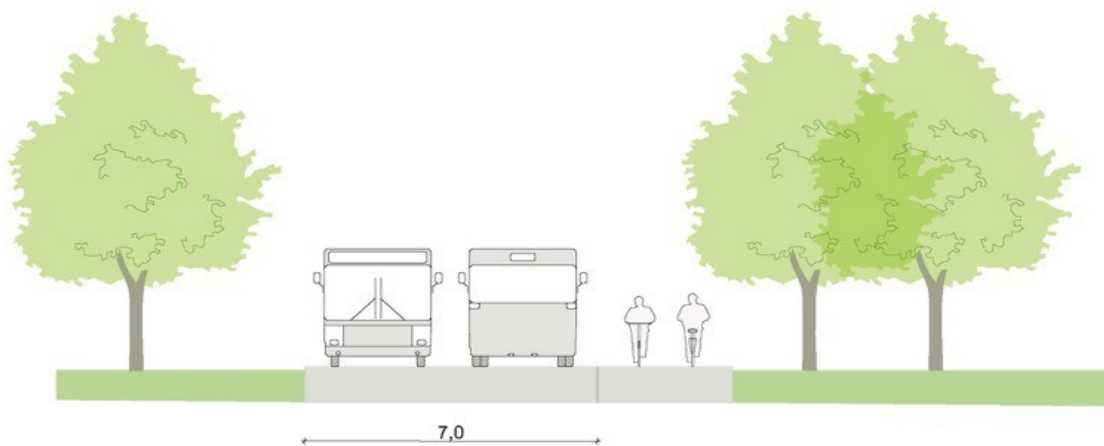


Abbildung 2 Querschnitt Bustrasse mit begleitendem Radweg für beide Fahrrichtungen (Darstellung SWM)

4. Planungsziele

Der wieder aufzunehmenden Planung für die Tram Nordtangente sind folgende Planungsziele zugrunde zu legen:

- **Attraktives Liniennetz**

Der ÖPNV ist nur attraktiv, wenn er wichtige Ziele auf kurzen Wegen schnell verbindet. Wie unter Ziffer 1 und 2 bereits angesprochen, soll die Tram Nordtangente als leistungsfähige emissionsfreie Tangentialverbindung ihren Beitrag für saubere Luft in der Münchner Innenstadt leisten, den innerstädtischen Verkehr entlasten und kürzere Wege für die Benutzerinnen und Benutzer ermöglichen. Durch die Schließung einer wichtigen Lücke im Tram-Liniennetz sollen neue schnelle, leistungsstarke und zuverlässige Direktverbindungen zwischen den bevölkerungsreichen Stadtteilen Neuhausen bzw. Schwabing und Bogenhausen geschaffen werden. Damit wird das Ziel verfolgt, mehr PKW-Fahrerinnen und PKW-Fahrer zum Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren und sowohl die U-Bahnlinien als auch die Umsteigestationen in der Innenstadt zu entlasten, da künftig mehr Fahrgäste ohne Umwege, bequem und schnell nördlich an der Innenstadt vorbei fahren können. Aufgrund weiter steigender Fahrgastzahlen ist die Gestaltung attraktiver Netze mit tangentialen Verbindungen enorm wichtig. Der stark beanspruchte Innenstadt-Bereich wird durch die Tram-Nordtangente entlastet und durch neu entstehende Direktverbindungen für die Fahrgäste sehr attraktiv.

- **Erhöhung der ÖV-Kapazität**

Für die Neubaustrecke wurden bereits in der Vergangenheit Fahrgastaufkommen in einer Größenordnung prognostiziert, für welche die Straßenbahn das geeignetste und wirtschaftlichste Verkehrsmittel darstellt. Wegen der höheren Fahrzeugkapazität ist sie leistungsfähiger und bei entsprechend hohen Fahrgastzahlen auch wirtschaftlicher als der Bus. Die Untersuchungen werden unter anderem vor dem Hintergrund der stetig wachsenden Bevölkerungszahlen in München im Rahmen des Projekts aktualisiert.

- **Hohe Sensibilität der Planung im Umgang mit dem Naturdenkmal Englischer Garten -> Eingriff in den Park auf ein Mindestmaß reduzieren**

Der Englische Garten stellt ein herausragendes Zeugnis der Gartenbaukunst dar und steht mit seiner gesamten Fläche unter Denkmalschutz. Zudem ist der Park Bestandteil des Landschaftsschutzgebiets Isarauen. Damit liegen die Hürden für bauliche Veränderungen hoch. Ziel der SWM ist es, die bestehende Bustrasse für die Straßenbahn zu ertüchtigen und diese dabei möglichst harmonisch in die Parklandschaft einzubetten. Durch dieses behutsame Vorgehen sollen die Eingriffe in den Park auf ein Mindestmaß reduziert werden. Um die denkmalpflegerischen Belange angemessen zu berücksichtigen, ist im weiteren Planungsprozess eine enge Abstimmung mit der Bayerischen Verwaltung der

staatlichen Schlösser, Gärten und Seen und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege unerlässlich und selbstverständlich. Unter anderem dient hierfür auch der unter Punkt 4 erläuterte Projektbeirat als regelmäßiges Fachbergergremium insbesondere in denkmalpflegerischen Belangen.

- **Reduzierung der befestigten Breite der Sckell'schen Kutschenfahrstraße auf das notwendige Minimum**

Die weitere Planung unter Darstellung von Varianten und Alternativen soll zeigen, inwieweit eine Reduzierung der befestigten Breite der historischen Sckell'schen Kutschenfahrstraße auf das notwendige Minimum erreicht werden könnte.



Abbildung 3: Bestehende Bustrasse mit gleichzeitigem Radverkehr (**Darstellung SWM**)



Abbildung 4 Visualisierung ebenerdige Rasengleisstrasse mit begleitendem Radweg für beide Fahrtrichtungen (**Darstellung SWM**)

- **Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden längs und quer zur Trasse / keine Absperrgitter im Englischen Garten entlang der Trasse**

Es wird natürlich Ziel der Planung sein, die Sicherheit aller Parkbenutzerinnen und Parkbenutzer bestmöglich zu gewährleisten und keinesfalls gegenüber dem heutigen Zustand mit Bussen zu verschlechtern. Dabei soll gelten: Sicherheit durch Übersichtlichkeit. Die Trasse soll nicht abgeschottet werden, weder durch Abpflanzungen noch durch Zäune oder Absperrgitter. Bestehende, zur Bustrasse quer verlaufende Wegebeziehungen sollen aufrecht erhalten bleiben. Die Querungen sollen baulich so gestaltet werden, dass die Tramtrasse für querende Verkehrsteilnehmende gut wahrnehmbar wird, ohne dabei den Charakter des Parks zu verändern. Durch die Übersichtlichkeit ist ein gefahrloses Miteinander von Straßenbahn und sonstigen Parkbenutzerinnen und Parkbenutzer unter Berücksichtigung der im Verkehr üblichen und erforderlichen Sorgfalt möglich. Wie die Querungen im Detail ausgebildet werden können, werden die weiteren Planungen zeigen. Die Belange der Gartenbesucherinnen und Gartenbesucher sollen dabei eingehend berücksichtigt werden.

- **Verbesserung der Radwegführung in der Franz-Joseph-Straße, Thieme- und Martiusstraße**

Im Bestand teilen sich vielfach Rad- und Fußverkehr die Seitenräume der Straßen. Eine Verlagerung der Radverkehrsanlagen auf die Fahrbahn mit Schutzstreifen und/oder Radfahrstreifen ermöglicht eine Entflechtung vom Fußgängerverkehr. Vorhandene markierte Bordsteinradwege könnten damit entfernt, gefährliche Engstellen beseitigt und der gewonnene Raum dem Fußverkehr zugeschlagen werden. Darüber werden sich die SWM im weiteren Planungsprozess mit dem Baureferat, Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie mit den betroffenen Bezirksausschüssen 01, 04 und 12 abstimmen.

Darüber hinaus ist im Rahmen der Planrechtfertigung für den Planfeststellungsantrag verpflichtend auch eine Variantenbetrachtung (hinsichtlich Streckenvarianten, aber auch im betrieblichen Sinne eines Systemvergleichs Tram - Bus) mit Prüfung von Alternativen durchzuführen. Damit sind u.a. auch die Prüfung einer Anbindung der Tram Nordtangente an die Münchner Freiheit, aber auch die Prüfung des Einsatzes von Elektrobussen verbunden.

5. Projektbeirat als Fachberatergremium des Bauherrn

Es wird ein Projektbeirat installiert als Fachberatergremium, der die SWM im Planungsprozess regelmäßig in denkmalpflegerischen Belangen berät. Der Projektbeirat setzt sich zusammen aus Vertretern der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen, des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege, des Referats für Stadtpla-

nung und Bauordnung, eines Vertreters der Hauptabteilung Hochbau – Gestaltung öffentlicher Raum - des Baureferats sowie gegebenenfalls weiteren Fachleuten aus dem Gebiet der Gartenkunst und Denkmalpflege.

6. Weiteres Vorgehen, Zeitplan

Die nachfolgende Aufstellung gibt das weitere Vorgehen für die wiederaufzunehmende Planung wieder:

- Aktualisierung Bestandsvermessung
- Baugrunduntersuchung v.a. im Englischen Garten
- Überarbeitung Vorplanung in Abstimmung mit den städtischen Referaten
- Entwurfs- und Genehmigungsplanung in enger Abstimmung mit dem Projektbeirat
- Trassierungsbeschluss
- Antrag auf Planfeststellung

Ab Bestätigung des Planungsauftrags ist nach derzeitigem Stand von folgenden terminlichen Eckdaten auszugehen:

- Grundlagenermittlung (ab Ende 2017) und Aktualisierung der Planung bis zum Trassierungsbeschluss (Mitte 2019)
- Trassierungsbeschluss mit nachfolgendem Antrag auf Planfeststellung: Mitte/Ende 2019
- voraussichtliche Inbetriebnahme: Mitte 2025

7. Anträge

a) Trambahn-Nordtangente Verknüpfung mit der Münchner Freiheit

Antrag Nr. 14-20 / A 03294 der LKR vom 26.07.2017

Der Antrag sieht vor, dass bei der beginnenden Planung der Tram Nordtangente auch einer Anbindung an die Haltestelle „Münchner Freiheit“ und dem dortigen Trambahnnetz geprüft werden solle.

In Punkt 3 (letztes Planungsziel; Seite 7) wird ausgeführt, dass im Rahmen der Planrechtfertigung für den Planfeststellungsantrag Alternativen geprüft werden. Hierzu gehört auch eine mögliche Anbindung der Tram Nordtangente an die Münchner Freiheit.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03294 der LKR vom 26.07.2017 wird entsprochen.

b) Das Eisen schmieden so lange es heiß ist – Tram durch den Englischen Garten jetzt sichern

Antrag Nr. 14-20 / A 03548 der Stadtratsfraktion Die Grünen/RL vom 03.11.2017

In Ziffer 1 des Antrages wird gefordert, dass nach dem Beschluss des Ministerrats der Bayerischen Staatsregierung vom 18.07.2017 die vorhandenen Planunterlagen überarbeitet und zügig ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet wird.

Mit dieser Beschlussvorlage wird die SWM gebeten, die Planungen wiederaufzunehmen.

Ziffer 1 des Antrags Nr. 14-20 / A 03548 der Stadtratsfraktion Die Grünen/RL vom 03.11.2017 wird entsprochen (vgl. dazu die Ausführungen unter Ziffer 1 und 3 bzw. Ziffer 2 des Antrages der Referentin).

Ziffer 2 fordert als wesentliche Eckpunkte der Planung ein Rasengleis ohne Zäune und ohne Oberleitung, einen möglichst vier Meter breiten asphaltierten Zweirichtungsradweg südlich der Tramtrasse sowie südlich der Radtrasse einen gesonderten Fußweg mit wassergebundener Decke.

In Punkt 3 wird ausgeführt, dass nach derzeitigem Stand die oberleitungslose Straßenbahn mit Rasenbett die beste Variante darzustellen scheint. Ziel der Planung ist auch ein begleitender Radweg neben der Tramtrasse (vgl. Punkt 4 „Planungsziele“). Hinsichtlich eines weiteren Fußweges dürfte die vorhandene Fläche zu gering sein. Es gibt jedoch im betroffenen Bereich zahlreiche Fußwege, die genutzt werden können.

Ziffer 2 des Antrags Nr. 14-20 / A 03548 der Stadtratsfraktion Die Grünen/RL vom 03.11.2017 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

8. Abstimmung

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmt.

Beteiligung der Bezirksausschüsse:

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 01 Altstadt-Lehel, 04 Schwabing-West und 12 Schwabing-Freimann wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 12) Bezirksausschuss-Satzung durch Übermittlung von Abdrucken der Vorlage unterrichtet.

Im Rahmen der Vertiefung der Planungen (Trassierungsbeschluss) zur Tram Nordtangente werden die betroffenen Bezirksausschüsse gem. Bezirksausschusssatzung beteiligt.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 01 -Altstadt- Lehel, 04 - Schwabing-West und 12 - Schwabing-Freimann haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Heide Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Von den Ausführungen der Referentin, dass der Ministerrat der Bayerischen Staatsregierung der Aufnahme von Planungen durch die Landeshauptstadt München zugestimmt hat und die Prüfung einer natur- und denkmalverträglichen Lösung konstruktiv begleitet wird, wird Kenntnis genommen.
2. Der dargestellte Vergleich Trambahn – (Elektro-)Bus (einschließlich der Ausführungen zur Fahrbahnbreite, Leistungsfähigkeit sowie Auswirkungen auf das Ensemble Englischer Garten) wird zur Kenntnis genommen.
3. Dem nachfolgenden Trassierungsbeschluss ist die oberleitungslose Trambahn mit Raseneindeckung und begleitendem Radweg zugrunde zu legen.
4. Die SWM und die Verwaltung, insbesondere das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Baureferat und das Kreisverwaltungsreferat, werden gebeten, die Planung zur Tram Nordtangente in Abstimmung mit den Fachdienststellen des Freistaats Bayern, insbesondere mit der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen und mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, unter der Federführung der SWM wieder aufzunehmen, bis zur Genehmigungsreife voranzutreiben und dem Stadtrat vor Einreichung des Antrags auf Planfeststellung zur Zustimmung vorzulegen. Bei der Planung sind die im Vortrag genannten Planungsziele zu berücksichtigen.
5. Die SWM werden gebeten, gemäß den Ausführungen unter Ziffer 5 einen Projektbeirat als Fachberatergremium einzurichten.
6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03294 der LKR vom 26.07.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

7. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03548 der Stadtratsfraktion Die Grünen/RL vom 03.11.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle

III. Beschluss
nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand entscheidet abschließend die Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

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 Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 01,04 und 12
3. An das Baureferat
4. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/3, I/31, I/31-2, I/01-BVK
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
11. An die Stadtwerke München GmbH – VB – BGF 1 (3-fach)
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
12. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HAI/11-1

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3