

**Programm im Zuge der Erneuerung von
Eisenbahnbrücken durch die DB Netz AG**

**Hier:
Sportlerweg
Anpassung Eisenbahnüberführung**

im 22. Stadtbezirk Aubing - Lochhausen - Langwied

Projektkosten: 3.610.000 €
Anteil LHM: 2.120.000 €
(darin enthalten:
60 %-LHM-Anteil an den Folgekosten
der Stadtwerke München GmbH = 160.000 € und
60 %-LHM-Anteil an den Folgekosten
der Münchner Stadtentwässerung = 200.000 €)

1. Projektgenehmigung
2. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung
3. Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2017 – 2021

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10487

Anlagen
1 Übersichtslageplan
2 Lageplan der Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke
3 Quer-/Längsschnittplan
4 Projekthandbuch 2 (PHB 2)

Beschluss des Bauausschusses vom 30.01.2018 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

In München sind zahlreiche DB-Eisenbahnüberführungen (EÜ) nach Aussage der DB AG in schlechtem baulichen Zustand und somit erneuerungsbedürftig. Die Bauwerke befinden sich im Eigentum der DB AG.

Im Zusammenhang mit der Erneuerung der EÜ am Sportlerweg soll diese auf Verlangen der Landeshauptstadt München (LHM) aufgeweitet werden. Der Bauausschuss hat mit Beschluss vom 05.04.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 05081) die Vorplanung für die vorbezeichnete Maßnahme am Sportlerweg genehmigt und das Baureferat beauftragt, die Genehmigungsplanung und Entwurfsplanung zu erarbeiten und nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens bzw. der Plangenehmigung durch die DB AG die Projektgenehmigung herbeizuführen. Ferner wurden für die vorgezogenen Spartenumlagen Kosten in Höhe von 147.000 € im Haushalt 2017 angemeldet.

Das Plangenehmigungsverfahren für den Sportlerweg ist abgeschlossen. Der Baurechtsbeschluss des EBA liegt seit dem 28.11.2017 rechtskräftig vor.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die vorgenannte Baumaßnahme die Entwurfsplanungsunterlagen sowie das PHB 2 erarbeitet. Die Unterlagen nach § 12 KommHV-Doppik liegen vor.

2. Projektbeschreibung

Die DB AG plant den Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung am Sportlerweg. Die Brücke weist erhebliche, altersbedingte Bauschäden auf. Im Zusammenhang damit werden der Oberbau sowie die Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik im Bereich der neuen Eisenbahnüberführung angepasst.

Das Baureferat wird im Zuge der Erneuerungsmaßnahme der DB AG den bestehenden Fuß- und Radweg am Sportlerweg umbauen. Der Weg schließt im Norden an die Bodenseestraße an und unterquert die S-Bahn-Linie München – Herrsching. Südlich der Eisenbahnüberführung schließt der Weg an die Straße „Am Bahnsportplatz“ an. Der Sportlerweg wird jetzt und in Zukunft als Fuß- und Radweg genutzt. Er wurde im Zuge der Entwicklung von Freiham und der Flächen des Ausbesserungswerks Neuaubing als künftig wichtige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr definiert.

Die in der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung (Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2015; Programm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) beschriebene lichte Höhe des Brückenbauwerks wurde, zu Gunsten der Barrierefreiheit, von 2,70 m auf 2,50 m reduziert. Bereits in der Vorprojektgenehmigung zum Sportlerweg wurde dieser Sachverhalt ausführlich beschrieben und vom Stadtrat beschlossen.

Die aktuelle Entwurfsplanung stellt sich wie folgt dar:

Rampen und Stützbauwerke

Die lichte Höhe von 2,50 m und die statisch-konstruktiv erforderliche Vergrößerung der Überbaustärke machen eine Tieferlegung des bestehenden Geh- und Radweges um bis zu 0,80 m im Bereich des Überführungsbauwerkes notwendig. Dies führt insgesamt zu einer Absenkung der Gradienten des Sportlerwegs.

Durch die Absenkung der Gradienten und die Nähe der angrenzenden Privatgrundstücke erfolgt die seitliche Sicherung der Rampen zukünftig durch Stützwände. Ein Eingriff in Privatgrund konnte weitestgehend vermieden werden. Im Bereich der Eisenbahnüberführung betragen die Höhen der Stützwände auf der Südseite 2,04 m und auf der Nordseite 2,25 m und laufen bis zu einer Höhe von 20 cm geradlinig aus. Die Rampen sind barrierefrei. Das maximale Gefälle des Fuß- und Radweges beträgt 4,25 % und wurde im Vorfeld mit dem Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt. Für die Herstellung der Stützwände, der angrenzenden Böschungen und des Weges sind 7 Baumfällungen notwendig. Durch die Maßnahme der DB AG werden für die Herstellung der Eisenbahnüberführung und der Baustelleneinrichtungsflächen noch weitere Baumfällungen verursacht.

Straßenbau

Der zukünftige Geh- und Radweg wird im Rampenbereich 3,50 m und im Unterführungsbereich 5,50 m breit asphaltiert. Die lichte Höhe beträgt 2,50 m. Die neue Wegetrasse tangiert Privatflächen im nord-westlichen Wegeabschnitt. Die Einrichtung der dafür benötigten Dienstbarkeiten ist bereits erfolgt. Das Unterführungsbauwerk und die Rampen werden beleuchtet.

Die Entwurfsplanung des Baureferates für den Fuß- und Radweg wurde mit den Spartenrägern und den städtischen Dienststellen abgestimmt.

Brückenbauwerk

Das Brückenbauwerk liegt in der Verantwortung der DB AG. Die Planung wurde durch diese im Plangenehmigungsverfahren eingebracht.

Die zuständigen planungsbeteiligten Dienststellen sowie der Bezirksausschuss haben der Maßnahme zugestimmt.

Entwässerung

Laut dem Referat für Gesundheit und Umwelt sind die Voraussetzungen für eine erlaubnisfreie Versickerung von gesammeltem Niederschlagswasser erfüllt.

Die Entwässerung der Verkehrsanlage erfolgt größtenteils über Absetz- und Sickerschächte. In Abstimmung mit der Münchner Stadtentwässerung (MSE) darf das Niederschlagswasser einer Teilfläche mit einer Größe von 380 m² in den Kanal eingeleitet werden. Durch diese Kombination konnte auf 2 weitere Sickerschächte verzichtet werden.

Natur- und Artenschutz

Für das Vorhaben wurden eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung und ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) erstellt, mit folgenden Ergebnissen: Durch das Vorhaben sind europarechtlich geschützte Arten aus der Gruppe der Fledermäuse, Reptilien und Lurche und europäische Vogelarten potenziell betroffen. Hingegen kann eine Betroffenheit von europarechtlich streng geschützten Pflanzenarten oder weiteren europarechtlich geschützten Tierarten aus anderen Tierklassen vorab ausgeschlossen werden.

Durch die im LBP festgesetzten Maßnahmen bleibt aber für alle vom Vorhaben betroffenen Arten die Funktionalität betroffener Lebensstätten gewahrt.

Betroffenheit von Schutzgebieten und -objekten

Durch das Vorhaben werden weder Flächen der Biotopkartierung (Stadt München) noch sonstige kartierte Biotope beeinträchtigt. Alle ökologisch bedeutsamen Strukturen (Einzelbäume, Gehölze, Saumstrukturen) werden während der Baumaßnahmen mittels Bauzaun bestmöglich geschützt. Während der gesamten Baumaßnahme wird eine Umweltbaubegleitung durchgeführt.

Der Ausgleich für die Eingriffe findet auf einer Teilfläche der Flurnummer 104/0 statt, die in einem schmalen Streifen südlich an eine vorhandene Ausgleichsfläche anschließt. Diese Fläche befindet sich im Besitz der Landeshauptstadt München, liegt im gleichen Naturraum wie der Eingriff und ist ca. 5 km davon entfernt. Die Verwendung als Ausgleichsfläche für die EÜ Sportlerweg ist mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) abgestimmt. Die Einzelmaßnahmen (Vermeidung, Gestaltung, Ausgleich) sind im LBP dargestellt, welcher Bestandteil der Plangenehmigungsunterlagen ist.

3. Bauablauf und Termine

Im Winter 2017/2018 erfolgen die zur Errichtung des Brückenbauwerkes und für die Baustelleneinrichtungsflächen erforderlichen Baumfällungen durch die DB AG. Im Frühjahr 2018 wird mit der Kanalverlegung und provisorischen Umlegung der Stromleitung begonnen. Der Sportlerweg ist mit Beginn dieser Arbeiten für den Verkehr gesperrt.

Der Baubeginn für das Brückenbauwerk der DB AG ist für Juni 2018 terminiert. Das Brückenbauwerk wird im sogenannten Vorschubverfahren hergestellt. Dabei wird das neue Brückenbauwerk südlich der Gleise hergestellt, anschließend das Bestandsbauwerk abgebrochen und das neue Bauwerk im November 2018 eingeschoben. Die Arbeiten am Brückenbauwerk werden voraussichtlich im Februar 2019 abgeschlossen sein. Anschließend werden die restlichen Sparten (Wasser, Strom) eingelegt und die Straßenentwässerungsanlagen und Kanalhausanschlüsse eingebaut.

Die Herstellung der Stützwände, der Beleuchtung und des Weges durch das Baureferat erfolgt ab dem Frühjahr 2019. Die Maßnahme des Baureferates wird bis Ende 2019/Frühjahr 2020 abgeschlossen sein.

Für die Durchführung der gesamten Baumaßnahme muss der Sportlerweg statt der ursprünglich angenommenen 1,5 Jahre nun für ca. 2 Jahre gesperrt werden. Ursächlich für die Verlängerung der Sperrzeit sind eine Verschiebung des Baubeginns der DB und eine Änderung des Bauablaufs hinsichtlich der Spartenumlegungen. Die Sparten können nicht, wie ursprünglich geplant, vollständig vor Beginn der Brückenbauwerksmaßnahme verlegt werden, sondern müssen zum Teil als Provisorium und auf mehrere Bauphasen verteilt eingebaut werden. Während der Bauzeit ist es möglich, den Fuß- und Radverkehr über die Bahnquerung an der S-Bahn-Station Neuaubing bzw. über die Centa-Hafenbrädl-Straße und Anton-Böck-Straße abzuwickeln.

Die Baustellenerschließung erfolgt über die Straße „Am Bahnsportplatz“. Die Baustelleneinrichtungsfläche und die Rangierflächen für den Baustellenverkehr liegen in unmittelbarer Nähe zum Sportlerweg und befinden sich süd-westlich der Gleise auf dem Gelände des ESV. Die Nutzung dieser Flächen ist mit dem ESV und dem Referat für Bildung und Sport abgestimmt.

4. Kosten

a) Allgemein:

Die Kostenträgerinnen für die Erstellung des Kreuzungsbauwerkes Sportlerweg sind die DB AG und die LHM. Da beide Seiten ein Änderungsverlangen besitzen, wurde in der mit der DB AG abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung eine Kostenteilung festgesetzt. Grundlage hierfür ist das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG).

Zwischen DB AG und LHM wurde nach EkrG der unmittelbar zum gemeinsamen Kreuzungsbauwerk zählende Projektumfang festgelegt. Dieser Umfang bildet den sog. kreuzungsbedingten Teil der Maßnahme („Kostenteilungsmasse“).

Nach Eisenbahnkreuzungsrecht wird mittels Fiktivprojekten (Was kosten die jeweiligen Einzelmaßnahmen der Beteiligten, wenn diese unabhängig von der anderen Maßnahme erstellt würden.) ein Teilungsschlüssel ermittelt, der widerspiegelt, welchen Anteil die jeweilig beteiligten Maßnahmenträger an dem gesamten Kreuzungsbauwerk veranlassen.

Zu diesen Kosten addieren sich die nicht kreuzungsbedingten Kosten, die jeder Maßnahmeträger selbst zu tragen hat.

Zudem ist auch ein nach EkrG berechneter Ablösebetrag für die auf Verlangen der LHM hinzukommende Bausubstanz anzusetzen. Die hinzukommende Bausubstanz geht in das Eigentum der DB AG über und wird von ihr abgelöst. Daher ist auch der Unterhalt dafür abzulösen.

Für nachfolgende Berechnungen ist zu beachten, dass die LHM im Gegensatz zur DB AG umsatzsteuerpflichtig ist. Das heißt, den Kostenanteilen der LHM sind derzeit 19 % Mehrwertsteuer zuzuschlagen.

b) Kostendarstellung:

Für die Maßnahme Sportlerweg findet das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) § 3 (Maßnahme an bestehender Kreuzung) Anwendung. Die Kostenfolge richtet sich nach § 12 Nummer 2 EkrG. D. h. bei einem Verlangen sowohl seitens der DB AG als auch der LHM als Straßenbaulastträgerin werden die jeweiligen Kosten entsprechend dem Kostenteilungsschlüssel gemäß der Kreuzungsvereinbarung anteilig getragen. Der Teilungsschlüssel wurde mittels Fiktivprojekten berechnet und liegt in einem Verhältnis von 52,73 % (LHM) : 47,27 % (DB AG) vor. Es fallen bei dieser Maßnahme ausschließlich kreuzungsbedingte Kosten (§ 12.2) an.

Der Umfang der durchzuführenden Maßnahmen ergibt sich aus der noch abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung zwischen der DB AG und der LHM. Die Massen- und Kostenberechnung basiert auf den Entwurfsplanungen der DB AG und der LHM.

Danach ergeben sich für die Maßnahme Gesamtkosten in Höhe von 3.610.000 €.

Nach dem berechneten Teilungsschlüssel sind von den Kreuzungsbeteiligten folgende Kostenanteile zu tragen:

Anteil DB AG:	1.490.000 €
Anteil LHM:	2.120.000 €

Im Kostenanteil der LHM ist eine Risikoreserve in Höhe von 160.000 € enthalten. Die Kostenreserve ist nach fachlicher Beurteilung ausreichend.

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand zuzüglich eines Ansatzes für nicht vorhersehbare Kostenrisiken (Konkretisierung der Planung sowie der Mengen- und Preisansätze). Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

Die Ablösebeträge zwischen der DB AG und der Stadt sind nicht in den dargestellten Kosten berücksichtigt, da hierzu lediglich vorläufige Werte vorliegen.

Die endgültigen Ablösebeträge können erst nach Fertigstellung der Maßnahme und Abrechnung der Baukosten ermittelt und gegenseitig ausbezahlt werden.

Gemäß vorläufiger Ablöseberechnungen ergeben sich Zahlungen zur Erhaltungsablöse der DB AG an die LHM in Höhe von 508.700 € und Zahlungen zur Unterhaltsablöse der LHM an die DB AG in Höhe von 33.600 €.

Die Grunderwerbskosten sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

Die laufenden Folgekosten für die neu hinzukommenden öffentlichen Verkehrsflächen belaufen sich jährlich auf ca. 24.800 €. Für die Ausgleichsflächen fallen jährlich ca. 600 € Unterhaltskosten an.

Die aktivierungsfähigen Eigenleistungen des Baureferates sind im anliegenden Termin- und Mittelbedarfsplan nachrichtlich aufgeführt.

5. Finanzierung

Die Maßnahme ist bisher mit Planungskosten und Kosten für Vorwegmaßnahmen in Höhe von 187.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2017 – 2021 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahme-Nr. 6300.1345 (Rangfolge-Nr. 218) enthalten und im Haushalt veranschlagt.

Nach Erteilung der Projektgenehmigung werden die weiteren Projektkosten in Höhe von 1.933.000 € (einschließlich Risikoreserve in Höhe von 160.000 €) aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“ (MIP 2017 – 2021, IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.4220, Rangfolge-Nr. 311), wie im Antrag der Referentin dargestellt, im Nachtragshaushalt 2018 auf die Einzelmaßnahme umgeschichtet sowie die in 2018 benötigten Mittel für die 1. Baurate in Höhe von 360.000 € sowie eine Verpflichtungsermächtigung zu Lasten 2019 in Höhe von 1.000.000 € zum Nachtragshaushalt 2018 angemeldet.

6. Weiteres Vorgehen

Da im Zuge der Ausführungsplanung für die Anlagenteile, die durch die LHM erstellt werden, keine wesentlichen planerischen Änderungen mehr zu erwarten sind und um sicherzustellen, dass mit dem Bau der Stützwände und des Geh- und Radweges durch das Baureferat direkt nach Erstellung des Brückenbauwerkes durch die DB AG und nach Beendigung der nachlaufenden Spartenarbeiten begonnen werden kann, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung dafür verwaltungsintern herbeizuführen, sofern der Kostenanteil der LHM eingehalten wird.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 22 Aubing - Lochhausen - Langwied wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Baureferates, Ziffer 2.1) Bezirksausschuss-Satzung zur Vorplanung angehört.
Der Bezirksausschuss 22 hat der Vorplanung in seiner Sitzung am 09.12.2015 zugestimmt und erhält Abdrucke dieser Vorlage zu seiner Information.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Danner, und die Verwaltungsbeirätin der Hauptabteilung Tiefbau, Frau Stadträtin Dr. Menges, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Das Projekt mit Gesamtkosten in Höhe von 3.610.000 € und einem städtischen Finanzierungsanteil in Höhe von 2.120.000 € wird nach Maßgabe des PHB 2 und der vorgelegten Entwurfsplanung genehmigt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, die Ausführung für die Anlagenteile, die durch die LHM erstellt werden, vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern der Kostenanteil der LHM eingehalten wird.
3. Das Baureferat wird beauftragt, die Umschichtung der weiteren Projektkosten in Höhe von 1.933.000 € (einschließlich Risikoreserve) nach Erteilung der Projektgenehmigung aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen (Mehrjahresinvestitionsprogramm 2017 – 2021, IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.4220, Rangfolge-Nr. 311) wie folgt zum Nachtragshaushalt 2018 sowie die in 2018 benötigten Mittel für die 1. Baurate in Höhe von 360.000 € und eine Verpflichtungsermächtigung zu Lasten 2019 in Höhe von 1.000.000 € zum Nachtragshaushalt 2018 anzumelden.

Alt:

Sportlerweg (DB-Überführung) zw. Bodenseestr. u. Am Bahnsportplatz - Planungskosten
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1345, Rangfolge-Nr. 218

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2017 - 2021	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Restfinanzierung 2023 ff.
	950	187	43	144	144	0	0	0	0	0	0
B	Summe	187	43	144	144	0	0	0	0	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0		0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		187	43	144	144	0	0	0	0	0	0

Neu:

Sportlerweg (DB-Überführung) zw. Bodenseestr. u. Am Bahnsportplatz
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.1345, Rangfolge-Nr. 218

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2017 - 2021	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Restfinanzierung 2023 ff.
	950	2.120	43	2.077	144	360	1.000	413	160	0	0
B	Summe	2.120	43	2.077	144	360	1.000	413	160	0	0
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		2.120	43	2.077	144	360	1.000	413	160	0	0

Alt:

Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.4220, Rangfolge-Nr. 311

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2017 - 2021	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Restfinanzierung 2023 ff.
	950	155.600	0	14.600	600	0	2.000	6.000	6.000	8.000	133.000
B	Summe	155.600	0	14.600	600	0	2.000	6.000	6.000	8.000	133.000
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		155.600	0	14.600	600	0	2.000	6.000	6.000	8.000	133.000

Neu:

Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen
IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.4220, Rangfolge-Nr. 311

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	Bisher finanziert	Programmzeitraum 2017 - 2021	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Restfinanzierung 2023 ff.
	950	153.667	0	12.667	600	0	640	5.587	5.840	8.000	133.000
B	Summe	153.667	0	12.667	600	0	640	5.587	5.840	8.000	133.000
G	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Z	Summe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.		153.667	0	12.667	600	0	640	5.587	5.840	8.000	133.000

4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

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

zur Kenntnis.

V. Wv. Baureferat – RG 4 zur weiteren Veranlassung.

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

An den Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 22

An das Kommunalreferat

An das Kreisverwaltungsreferat

An das Referat für Gesundheit und Umwelt

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An die Stadtwerke München GmbH

An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat

An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat

An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat

An das Baureferat - G, H, J, V, MSE

An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4

An das Baureferat - T 02, T 1, T 1/S, T 2, T 3, T Z, T Z/K, T1/CS-West

zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - T 1/PM

zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Baureferat - RG 4

I.A.