

Lärmaktionsplan an Haupteisenbahnstrecken des Bundes

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13171

3 Anlagen

Bekanntgabe in der Sitzung des Umweltausschusses vom 20.11.2018 Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie - mit der Zielsetzung die Beeinträchtigung durch Umgebungslärm zu reduzieren - wurde mit §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt. Demnach müssen Lärmaktionspläne für bestimmten Lärm (insbesondere Straßen-, Eisenbahn- und Flugverkehrslärm) erstellt werden (§ 47d BImSchG).

Zuständig für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken inkl. S-Bahnstrecken des Bundes ist gemäß § 47e Abs. 4 Satz 1 BImSchG das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Mitte 2017 fand die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes statt. In dieser Phase hatten die Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, ihre Lärmsituation vor Ort zu schildern. Die Ergebnisse hat das EBA im Januar 2018 im Teil A des Lärmaktionsplans veröffentlicht. In der sich daran anschließenden zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung konnte die Öffentlichkeit eine Rückmeldung zum Verfahren selbst sowie zum Lärmaktionsplan Teil A geben. Die Ergebnisse stellt das EBA im Lärmaktionsplan Teil B vor (Veröffentlichung am 18.07.2018 unter www.eba.bund.de/lap). Die Teile A und B ergeben zusammen den vollständigen Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes.

Im nun vorliegenden Lärmaktionsplan an Haupteisenbahnstrecken des Bundes wird aufgezeigt, dass in München eine hohe Anzahl von Anwohnerinnen und Anwohnern von Bahnlärm betroffen ist (vgl. Lärmaktionsplan Teil B, S. 89, obere Tabelle; Lärmaktionsplan des EBA unter www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html; Stand: 04.10.2018). Zur Verbesserung der Lärmsituation der Betroffenen werden im Lärmaktionsplan des EBA grundsätzlich mögliche Lärminderungsmaßnahmen und Strategien benannt. Konkrete und verbindliche Maßnahmen für die Münchner Eisenbahnstrecken werden im Lärmaktionsplan des EBA nicht festgelegt.

Nach einer kurzen Erläuterung der Zuständigkeiten werden die Ergebnisse des Lärmaktionsplans an Haupteisenbahnstrecken sowie der vom EBA durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung nachfolgend dargestellt.

1. Zuständigkeiten für die Erstellung von Lärmaktionsplänen

Wie bereits einleitend ausgeführt, müssen aufgrund der Vorgaben des BImSchG Lärmaktionspläne insbesondere für Straßen-, Eisenbahn- und Flugverkehrslärm aufgestellt werden. Die für die Aktionsplanung der einzelnen Lärmquellen zuständigen Stellen werden in § 47d BImSchG in Verbindung mit Art. 8a Abs. 2 Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BayImSchG) festgelegt.

1.1 Lärmaktionsplan für städtischen Straßen und Trambahnlinien

Zuständig für städtische Straßen und Trambahnlinien sind nach § 47d Abs. 1 BImSchG die Gemeinden. Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat daher einen Lärmaktionsplan für diese Quellen erarbeitet, der vom Münchner Stadtrat am 26.06.2013 beschlossen wurde (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11894, Internet: www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Laerm/Laermminderungsplanung/Laermaktionsplanung.html; Stand: 17.10.2018).

1.2 Lärmaktionsplan für Bundesautobahnen

Autobahnen (und Flughäfen) fallen gemäß Art. 8a Abs. 2 BayImSchG in die Zuständigkeit der Regierungen. Der „Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München“ ist im Oktober 2017 in Kraft getreten und ist im Internet unter www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/tumwelt/laerm/11576 (Stand: 17.10.2018) einsehbar.

1.3 Lärmaktionsplan für Haupteisenbahnstrecken des Bundes

Das EBA ist nach § 47e Abs. 4 Satz 1 BImSchG seit 01.01.2015 für die Erstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für Haupteisenbahnstrecken des Bundes zuständig. Dieser wurde am 18.07.2018 unter www.eba.bund.de/lap (Stand: 17.10.2018) veröffentlicht.

2. Münchenspezifische Inhalte des Lärmaktionsplans für Haupteisenbahnstrecken

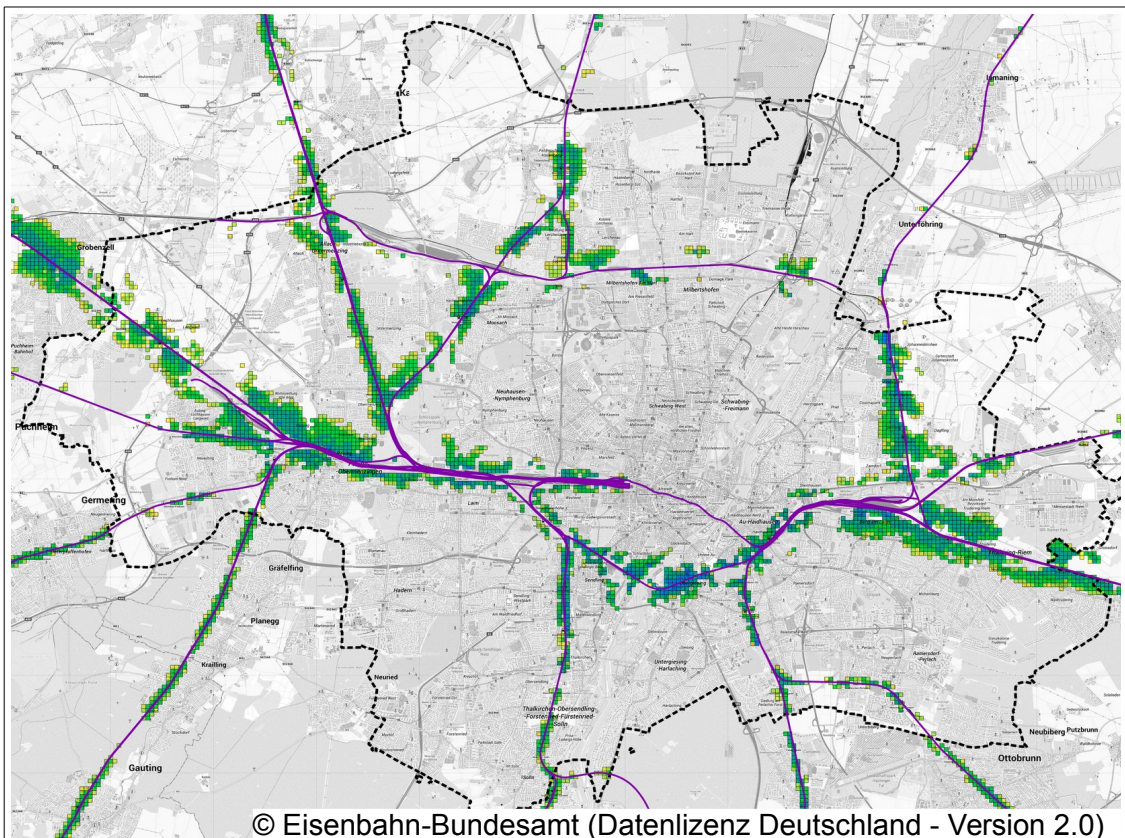
München ist gut an das nationale und internationale Schienennetz angeschlossen. Vom Münchner Hauptbahnhof führen Bahnlinien in die Richtungen Buchloe (- Lindau), Augsburg, Ingolstadt (- Nürnberg), Regensburg, Mühldorf, Rosenheim und Garmisch-Partenkirchen. Mit den Bahnhöfen München-Pasing und München Ost gibt es zwei weitere Fernbahnhöfe. Dem Eisenbahngüterverkehr dienen der Rangierbahnhof München Nord und der Umschlagbahnhof München-Riem (siehe auch Anlage 1).

2.1 Betroffenenzahlen und Belastungsschwerpunkte

Das dichte Eisenbahnnetz Münchens führt aber auch dazu, dass eine hohe Zahl der Münchner Einwohner von Bahnlärm betroffen ist. Nach den Berechnungen des EBA sind in München

- 101.890 Einwohnerinnen und Einwohner (7 % der Münchner Bevölkerung) Lärmpegeln von mehr als 55 dB(A) für den Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} und
- 206.450 Einwohnerinnen und Einwohner (14 % der Münchner Bevölkerung) Lärmpegeln von mehr als 45 dB(A) für den Nacht- Lärmindex L_{Night} ausgesetzt (Lärmaktionsplan Teil B, Tabelle S. 89).

Betroffenheiten ergeben sich an allen durch München verlaufende Bahnstrecken. Dies zeigen die vom EBA veröffentlichten Betroffenheitskarten der Lärmkartierung für den Ballungsraum München („blau: hohe Betroffenheit“ bis „gelb: geringe Betroffenheit“):



Lärmkartierung Bayern, Ballungsraum München, Stand 2017; Internet: www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraume/by/by_node.html

Konkrete Lärmbrennpunkte – d. h. Stellen mit erhöhter Betroffenenzahl im Umfeld der Eisenbahnstrecken - sind im Lärmaktionsplan des EBA nicht ausgewiesen. Anhand der oben dargestellten Betroffenheitskarten lassen sich jedoch großräumig folgende Belastungsschwerpunkte im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München identifizieren:

München Mitte:

- Hauptstrecke München Hbf – München Pasing mit den Bereichen Nymphenburg-Süd, Laim und Pasing

München West:

- Strecke 5503 (München-Augsburg) mit den Bereichen Pasing, Obermenzing und Lochhausen
- Strecke 5520 (München-Geltendorf) mit den Bereichen Pasing und Aubing

München Süd

- Strecke 5510 (Südring / München Hbf – München Ostbahnhof) mit den Bereichen Sendling und Giesing

München Nord:

- Strecke 5500 (München-Landshut) mit den Bereichen Obermenzing, Moosach, Fasanerie, Feldmoching

München Ost:

- Strecke 5560 (Nordring) mit den Bereichen Daglfing und Johanneskirchen
- Strecke 5510 (München-Rosenheim) mit den Bereichen Berg am Laim und Trudering

2.2 Maßnahmen des Lärmaktionsplans

Zur Verbesserung der Lärmsituation der Betroffenen werden im Lärmaktionsplan des EBA lediglich grundsätzlich mögliche Lärminderungsmaßnahmen, wie z. B. Flüsterbremsen, Schienenstegdämpfer, Schallschutzwände oder Schallschutzfenster (Lärmaktionsplan Teil A, S. 62 ff.), und Strategien, wie z. B. das lärmabhängige Trassenpreissystem für Bestandsgüterwagen (Lärmaktionsplan Teil A, S. 54 ff.), benannt. Konkrete und verbindliche Maßnahmen für die Münchner Eisenbahnstrecken werden im Lärmaktionsplan des EBA nicht festgelegt.

Für die Umsetzung von konkreten Maßnahmen an den einzelnen Eisenbahnstrecken wird im Lärmaktionsplan mehrfach auf das bereits langjährig laufende freiwillige Investitionsprogramm „Lärmsanierung an

bestehenden Schienenwegen des Bundes“ der Deutschen Bahn AG hingewiesen (z. B. Lärmaktionsplan Teil A, S. 56 ff.; München- spezifisch: Lärmaktionsplan Teil B, S. 89, untere Tabelle).

Die Festlegung der Sanierungsmaßnahmen der Deutschen Bahn AG im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms erfolgt jedoch unabhängig vom Lärmaktionsplan des EBA. In diesem Programm an den Münchner Eisenbahnstrecken umgesetzte oder geplante Lärmsanierungsmaßnahmen lassen sich im Detail der Übersicht „Bayern: umgesetzte Maßnahmen“ entnehmen, die unter www1.deutschebahn.com/laerm/infrastruktur/laermsanierung-1095510 (Stand: 04.10.2018) einzusehen ist.

Für die kommenden Jahre geplant ist beispielsweise die Errichtung einer Schallschutzwand in München-Pasing. Schalltechnische Untersuchungen zur Festlegung von geeigneten Lärmsanierungsmaßnahmen sind u. a. für die Landsberger Straße, München Giesing, München-Riem und für die Bahnstrecke 5500 München - Regensburg vorgesehen. Vollständig lärmsanierte Ortsdurchfahrten, in welchen die festgelegten Lärmsanierungsmaßnahmen bereits umgesetzt wurden, sind u. a. München Ost, München West, München-Aubing, München-Nordost, München-Obermenzing, München-Trudering, München-Untermenzing und München-Untergiesing.

3. Öffentlichkeitsbeteiligung

3.1 Forderungen der Landeshauptstadt München

Im Rahmen der vorgeschriebenen Öffentlichkeitsbeteiligung hatte das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) unter Einbindung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung einen umfangreichen Forderungskatalog an das EBA übermittelt (Schreiben RGU vom 24.08.2017, Anlage 2). Die Forderungen der Landeshauptstadt München wurden im Lärmaktionsplan des EBA nicht veröffentlicht, es erfolgte lediglich eine schriftliche Beantwortung (Antwortschreiben EBA vom 19.03.2018, Anlage 3).

Um die Forderungen der Landeshauptstadt München und die Stellungnahme des EBA dennoch der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, wurden beide Schreiben auf der Internetseite der Landeshauptstadt München unter www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Laerm/EBA_LAP.html (Stand: 04.10.2018) veröffentlicht.

Die wichtigsten Forderungen der Landeshauptstadt München sowie die zugehörigen Stellungnahme des EBA sind in den folgenden Tabellen in Kurzform wiedergegeben. Alle Forderungen und Antworten des EBA - jeweils in

der Langfassung - können den Anlagen 2 und 3 entnommen werden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das EBA einigen der geforderten übergreifenden Maßnahmen - wie z. B. der erneuten Prüfung der Prioritätenliste des Lärmsanierungsprogramms anhand der abgesenkten Lärmsanierungsgrenzwerte oder der Weiterentwicklung des Programms des lärmabhängigen Trassenpreissystems für Güterzüge - zustimmt und diese auch umsetzen wird.

Zu den Forderungen nach Lärmschutzmaßnahmen an konkreten Orten wurde der jeweilige Stand der Lärmsanierung mitgeteilt. Nur für den Fall, dass die geforderten Maßnahmen im Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn AG (siehe hierzu Punkt 2 des Vortrags) enthalten sind, werden diese auch umgesetzt.

3.2 Berücksichtigte Forderungen

Forderungen der Landeshauptstadt München (Anlage 2)	Antwort des EBA (Anlage 3)
Innerstädtisch verstärkt innovative Lärmschutzmaßnahmen (wie niedrige Lärmschutzwände direkt am Gleis oder Schienenstegdämpfer) einsetzen.	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Erweiterung der Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes um solche innovativen Maßnahmen sei vorgesehen.
<p><i>2016 wurden die Werte für die Lärmsanierung um 3 dB(A) (von 70 / 60 dB(A) auf 67 / 57 dB(A)) gesenkt. Dies bedeutet, dass in bereits sanierten Bahnabschnitten deutlich höhere Belastungen hingenommen werden müssen, als dies unter den heutigen Vorgaben der Fall wäre.</i></p> <p>Forderung: Lärmsanierungsprogramm aufgrund der abgesenkten Lärmsanierungsgrenzwerte überprüfen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eine vollständige Überarbeitung der Prioritätenliste aufgrund der abgesenkten Lärmsanierungsgrenzwerte finde derzeit durch die Deutsche Bahn AG statt.
Die Wirksamkeit des lärmabhängigen Trassenpreissystems ist durch eine größere Spreizung des Zu- und Abschlags zwischen lauten und leisen Güterzügen zu erhöhen.	<ul style="list-style-type: none"> • Das lärmabhängige Trassenpreissystem solle laut Koalitionsvertrag 2018 weiterentwickelt werden.
Forderungen nach konkreten Lärmschutzmaßnahmen (insbesondere Lärmschutzwänden) an zahlreichen Münchner Eisenbahnstrecken:	Zu den Forderungen aus der Bürgerschaft und politischen Gremien wurde jeweils der Status des Lärmsanierungsprogramms in dem jeweiligen Sanierungsabschnitt genannt. In einigen Fällen könne den Forderungen entsprochen werden:

Forderungen der Landeshauptstadt München (Anlage 2)	Antwort des EBA (Anlage 3)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bahnstrecken 5500, 5560 Lärmschutz am Gleisdreieck Nymphenburger Kanal (Steffanistraße) und in Moosach (Riesengebirgsstraße) 	Die Strecken seien im Lärmsanierungsprogramm der DB enthalten. Die erforderliche schalltechnische Untersuchung sei in Bearbeitung; Ergebnisse lägen noch nicht vor.
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bahnstrecken 5503, 5543 Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich Pasing 	Die Errichtung einer Lärmschutzwand am Bahnhof Pasing sei in Planung.
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bahnstrecke 5566 Lärmschutz für Siedlung Lerchenauer See, Berberitzenstraße, Bocksdornstraße 	Die Strecke sei Bestandteil des Lärmsanierungsprogramms der DB. Zudem werde die Strecke im Rahmen des Genehmigungsverfahrens „Reaktivierung der Feldmochinger Kurve“ berücksichtigt. Die schalltechnische Untersuchung sei in Vorbereitung.

3.3 Unberücksichtigte Forderungen

Forderungen der Landeshauptstadt München (Anlage 2)	Antwort des EBA (Anlage 3)
<p><i>Nach BImSchG ist das EBA zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes (mehr als 30.000 Züge pro Jahr). Nebeneisenbahnstrecken des Bundes (bis zu 30.000 Züge pro Jahr) fallen in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden.</i></p> <p>Forderung: Nebeneisenbahnstrecken mit weniger als 30.000 Zügen pro Jahr in die Lärmaktionsplanung des EBA mit einbeziehen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Forderung wurde abgelehnt, mit Verweis auf die Gesetzeslage nach der das EBA ausschließlich für die Lärmaktionsplanung der Haupteisenbahnstrecken zuständig ist (§ 47e Abs. 4 Satz 1 BImSchG). • Das EBA werde den Kommunen jedoch erforderliche Daten für die Lärmaktionsplanung an Nebeneisenbahnstrecken bereitstellen.
<p><i>Der vorgelegte Lärmaktionsplan befasst sich ausschließlich mit dem Schienenverkehrs-lärm von Bahnstrecken.</i></p> <p>Forderung: Bahnanlagen (z. B. Abstell- und Umschlagbahnhöfe) in die Lärmaktionsplanung des EBA mit einbeziehen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Forderung könne nicht nachgekommen werden, da die Geräuschemissionen durch Bahnanlagen nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung nach BImSchG seien. Sie werden daher vom EBA im Lärmaktionsplan nicht erfasst.
<p>Verminderung der zulässigen Streckengeschwindigkeit im Bereich von Wohngebieten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Forderung wurde abgewiesen, mit Verweis auf die aktuelle Gesetzeslage sowie die fehlende Zuständigkeit des EBA.

Forderungen der Landeshauptstadt München (Anlage 2)	Antwort des EBA (Anlage 3)
Forderungen nach konkreten Lärmschutzmaßnahmen (insbesondere Lärmschutzwänden) an zahlreichen Münchner Eisenbahnstrecken	Zu den Forderungen aus der Bürgerschaft und politischen Gremien wurde jeweils der Status des Lärmsanierungsprogramms in dem jeweiligen Sanierungsabschnitt genannt. Den Forderungen nach Errichtung oder Verlängerung von Lärmschutzwänden könne im Falle der nachfolgend aufgeführten Gebiete nicht nachgekommen werden:
➤ Bahnstrecke 5510 Truderinger Straße 47/49 Verlängerung der bestehenden Schallschutzwand	Die Strecke sei im Lärmsanierungsprogramm der DB enthalten. Die Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen sei abgeschlossen; weitere Maßnahmen seien nicht vorgesehen.
➤ Bahnstrecke 5510 Lärmschutzwand/Schienenstegdämpfer im Bereich Bhf. Trudering	Die Strecke wurde nicht in das Lärmsanierungsprogramm der DB aufgenommen; Maßnahmen seien nicht vorgesehen.
➤ Bahnstrecke 5510 Lärmschutzwand/Schienenstegdämpfer im Bereich Bürgermeister-Keller-Straße	Die Strecke sei im Lärmsanierungsprogramm der DB enthalten. Die Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen sei abgeschlossen; weitere Maßnahmen seien nicht vorgesehen.
➤ Bahnstrecke 5501 Lärmschutz für die Anlieger der Ludwigsfelder Straße	Die Strecke sei im Lärmsanierungsprogramm der DB enthalten. Die Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen sei abgeschlossen; weitere Maßnahmen seien nicht vorgesehen.
➤ Bahnstrecke 5503 aktive und passive Schallschutzmaßnahmen im Bereich S-Bahnhof Laim	Die Strecke sei im Lärmsanierungsprogramm der DB enthalten. Die Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen sei abgeschlossen; weitere Maßnahmen seien nicht vorgesehen.
➤ Bahnstrecken 5503, 5543 Errichtung einer Lärmschutzwand in der Höhe der Schrimpfstraße	Die Strecken seien im Lärmsanierungsprogramm der DB enthalten. Die Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen sei abgeschlossen; weitere Maßnahmen seien nicht vorgesehen.
➤ Bahnstrecken 5505, 5530 Lärmschutz im Bereich der Marbachstraße	Die Strecken wurden nicht in das Lärmsanierungsprogramm der DB aufgenommen; Maßnahmen seien nicht vorgesehen.
➤ Bahnstrecke 5510 Südring: Lärmschutz im Bereich Dreimühlenviertel / Braunauer Eisenbahnbrücke	Die Strecke sei im Lärmsanierungsprogramm der DB enthalten. Die Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen sei abgeschlossen; weitere Maßnahmen seien nicht vorgesehen.

Forderungen der Landeshauptstadt München (Anlage 2)	Antwort des EBA (Anlage 3)
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bahnstrecke 5510 Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner um das Gebiet St.-Cajetan-Straße 	Die Strecke sei im Lärmsanierungsprogramm der DB enthalten. Die Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen sei abgeschlossen; weitere Maßnahmen seien nicht vorgesehen.
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bahnstrecke 5510 Schutz vor Lärm durch Güterverkehr zwischen Berg-am-Laim und Trudering (Hansjakobstraße) 	Die Strecke sei im Lärmsanierungsprogramm der DB enthalten. Die Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen sei abgeschlossen; weitere Maßnahmen seien nicht vorgesehen.
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bahnstrecke 5566 Lärmmessung in der Siedlung am Lerchenauer See 	Vom Gesetzgeber seien Lärmmessungen nicht vorgesehen. Hier finde eine Lärmberechnung statt.
Beschwerden über Lärmbelästigungen und Forderungen nach konkreten Lärmschutzmaßnahmen an den Bahnanlagen Abstellbahnhof Aubing und Abstellbahnhof Pasing-West	<ul style="list-style-type: none"> • Den Forderungen könne nicht nachgekommen werden, da die Geräuschemissionen durch Bahnanlagen nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung nach BImSchG seien. Sie werden daher vom EBA im Lärmaktionsplan nicht erfasst.

4. Fazit

Der vorliegende Lärmaktionsplan des EBA stellt eher eine Bestandsanalyse der Lärmbetroffenheit von Anwohnerinnen und Anwohnern von Haupteisenbahnstrecken dar, als konkrete Lärminderungsmaßnahmen festzulegen.

Positiv festzuhalten ist, dass eine Reihe der von der Landeshauptstadt München im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit geforderten Maßnahmen (z. B. Zulassung innovativer Maßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms der DB AG, Überarbeitung der Prioritätenliste des Lärmsanierungsprogramms aufgrund der abgesenkten Lärmsanierungsgrenzwerte, Errichtung einer Lärmschutzwand in Pasing) gemäß Aussage des EBA geprüft oder bereits umgesetzt werden.

Zudem hat das EBA auf die Kritik der Landeshauptstadt München sowie vieler anderer deutscher Ballungsräume, dass der Lärmaktionsplan für Haupteisenbahnstrecken keine eigenen Maßnahmen enthält, reagiert und in Aussicht gestellt, zu prüfen, ob der Lärmaktionsplan für Haupteisenbahnstrecken und das Lärmsanierungsprogramm der DB AG besser verknüpft werden können (siehe Lärmaktionsplan Teil B, S. 126, letzter Absatz).

Inwieweit dies die Effektivität des Lärmaktionsplans an Haupteisenbahnstrecken steigern wird, bleibt abzuwarten.

Die Korreferentin des Referates für Gesundheit und Umwelt, Frau Stadträtin Sabine Krieger, der zuständige Verwaltungsbeirat, Herr Stadtrat Jens Röver sowie die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Bekannt gegeben

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Stephanie Jacobs
Berufsmäßige Stadträtin

- III. Abdruck von I. mit II.
über das Direktorium HA II/V - Stadtratsprotokolle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-RL-RB-SB
- IV. Wv Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-RL-RB-SB zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail).