

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

**Hier:
Eisenbahnüberführungen über die Balanstraße**

**im 5. Stadtbezirk Au - Haidhausen,
im 16. Stadtbezirk Ramersdorf - Perlach und
im 17. Stadtbezirk Obergiesing - Fasangarten**

Vorprojektgenehmigung für die Verkehrsanlagen
im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführungen Balanstraße
durch die DB AG

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13546

Anlagen

- Übersichtslageplan (Anlage 1)
- Lageplan der Verkehrsanlagen und Bauwerke (Anlage 2)
- Querschnitte der Bauwerke (Anlage 3)
- Übersicht Ableitungstrecken (Anlage 4)
- Stellungnahme des Bezirksausschusses 5 (Anlage 5)
- Stellungnahme des Bezirksausschusses 16 (Anlage 6)
- Stellungnahme des Bezirksausschusses 17 (Anlage 7)

Beschluss des Bauausschusses vom 29.01.2019 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Sachstand

Nach Auskunft der DB Netz AG sind in München zahlreiche DB-Eisenbahnüberführungen (EÜ) in schlechtem baulichen Zustand und dringend erneuerungsbedürftig. Die Bauwerke befinden sich im Eigentum der DB Netz AG. Die DB ist auch der Vorhabensträger für die geplanten Erneuerungen. Für alle Erneuerungen sind Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) beim Eisenbahnbundesamt durchzuführen. Der zeitliche Ablauf der Projekte sowie die Kostenbeteiligung der LHM sind maßgeblich von der DB Netz AG als Vorhabensträger, der Regierung von Oberbayern in ihrer Funktion als Anhörungsbehörde und dem Eisenbahnbundesamt in seiner Funktion als Planfeststellungsbehörde abhängig.

Mit Beschlussvorlage des Referates für Stadtplanung und Bauordnung „Vorbehaltsnetz für den städtischen Wirtschaftsverkehr in München; Kriterien zum Ausbau von Eisenbahn- oder Straßenüberführungen“ (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2013, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10157) wurde festgelegt, dass die EÜ über die Balanstraße mit einer ungehinderten Durchfahrtshöhe (mindestens 4,50 m und eine Fahrspur pro Richtung) und beidseitigen, getrennten Geh- und Radwegen (in Regelbreite gemäß ERA) erneuert werden soll. Somit ist grundsätzlich eine Durchfahrtshöhe in der Balanstraße von mindestens 4,50 m anzustreben.

Mit der Vorlage in der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840, vorberaten im Bauausschuss vom 13.10.2015) hat das Baureferat dem Stadtrat über die Absichten der DB ausführlich berichtet. Der Stadtrat hat gemäß Vorschlag des Baureferates ein Bauprogramm im Zuge der Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB beschlossen. Hierzu lautet der Beschluss im Einzelnen u. a. wie folgt:

- Der vorgeschlagenen Vorgehensweise zum Programm für die Erneuerung von DB-Eisenbahnbrücken [...] wird zugestimmt.
- Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird für alle Einzelprojekte des Programms erteilt.
- Das Baureferat wird beauftragt, für alle Einzelprojekte des Programms die Vorplanung und, soweit erforderlich, auch Teile der Entwurfsplanung zu erarbeiten und die Vorprojektgenehmigungen herbeizuführen.
- Das Baureferat wird beauftragt, jährlich [...] über den Fortschritt des Programms zu berichten sowie ggf. das Programm fortzuschreiben.

Um keine Terminverzögerungen in der Projektabwicklung zu verursachen, können auch außerhalb der Programmfortschreibung einzelne Beschlüsse unterjährig erforderlich werden. Dies ist jetzt bei den Eisenbahnüberführungen Balanstraße der Fall.

Das Baureferat hat zwischenzeitlich für die Erneuerung der Eisenbahnüberführungen über die Balanstraße die Vorplanungsunterlagen als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren erarbeitet.

2. Projektbeschreibung, Projekthandbuch

Zwischen Orleansstraße und St.-Cajetan-Straße kreuzen sich die Balanstraße und drei Eisenbahnüberführungen der DB Netz AG. Das Projekt Eisenbahnüberführungen Balanstraße umfasst die Erneuerung des nördlichen und des südlichen der drei Bauwerke durch die DB und die Erneuerung der bestehenden Straße zwischen den Knotenpunkten Balanstraße / Orleansstraße im Norden und Balanstraße / St.-Cajetan-Straße im Süden durch die Landeshauptstadt München (LHM).

Die Balanstraße verbindet die Stadtteile Haidhausen und Ramersdorf und unterquert die Bahnlinie München-Ost – Deisenhofen und die Bahnlinie München – Rosenheim.

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2005 ist die Balanstraße als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion (Sekundärnetz) ausgewiesen.

Im Rahmen des Radverkehrsnetzes stellt sie eine wichtige Verbindung dar und ist im Netzkonzept Radverkehr des Verkehrsentwicklungsplans (VEP-R) als Hauptroute ausgewiesen.

Im Abschnitt zwischen Orleans- und St.-Martin-Straße beträgt die Verkehrsbelastung heute ca. 14.500 Kfz/24 h und steigt in der Prognose des Referates für Stadtplanung und Bauordnung für das Jahr 2025 auf ca. 16.000 Kfz/24 h an. In diesem Abschnitt verkehren auch die Buslinien 54, N43 und N44. Sowohl aufgrund der heutigen Verkehrsmengen wie auch in Bezug auf die Prognoseverkehrsmengen ist die Bemessung des Querschnitts auf einen Fahrstreifen je Richtung ausreichend.

Im Bestand wird die Straße in den Bauwerken durch einen Mittelteiler von 1,65 m Breite getrennt. Die lichte Weite für jede der beiden Richtungen beträgt etwa 8,00 m und besteht jeweils aus einer Fahrspur mit 3,50 m Breite, einem Radweg mit 2,00 m Breite, einer Gehbahn mit 2,50 m Breite. Die lichte bauliche Höhe beträgt im Bestand 3,85 m. Abzüglich eines Sicherheitsabstandes ist derzeit eine Durchfahrtshöhe von 3,60 m beschildert.

Um alle Zufahrten aufrechterhalten zu können, ergibt sich ein Gefälle der Fahrbahnen von 6,0 bis 6,7 % in den Rampen außerhalb der Bauwerke.

Wie vom Stadtrat vorgegeben, wurde überprüft, ob die Geh- und Radwege erhöht geführt werden können. An der östlichen Seite ist dies möglich: Der Geh- und Radweg wird barrierefrei mit einer Längsneigung von maximal 3 % ausgeführt und durch eine Stützmauer von der Fahrbahn abgegrenzt. Für die Konstruktion der Stützmauer und den durch die Stützmauer notwendigen Notweg ist eine Breite von 1,20 m notwendig. Dadurch ergibt sich im östlichen Seitenraum eine verfügbare Breite für Rad- und Gehweg inklusive Sicherheitsstreifen von 4,75 m.

Im Westen ist zwischen den beiden Brücken der beschränkt-öffentliche Weg „Am Giesinger Feld“ angebunden. Aus Sicht der Friedhofsverwaltung ist die Zufahrt über diesen Weg zum Ostfriedhof aus betrieblichen Gründen zwingend notwendig. Auch das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung halten die Erschließung des Ostfriedhofs über diesen Weg von der Balanstraße aus für erforderlich. Um dies auch weiterhin zu ermöglichen, muss der westliche Geh- und Radweg auf der gleichen Höhe und mit dem gleichen Gefälle wie die Fahrbahn geführt werden. Eine barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindung, insbesondere für Personen, die Mobilitätshilfen und Rollstühle benutzen, kann daher nur auf der Ostseite zur Verfügung gestellt werden. Zudem verkehrt die Buslinie 54 auf dieser Strecke in beide Richtungen, so dass im Sinne der DIN 18040 – Teil 3 grundsätzlich eine alternative barrierefreie Verbindung besteht. Die DIN 18040 – Teil 3 besagt dazu: "Ist aus topographischen Gründen eine größere Längsneigung unvermeidbar, sollten barrierefreie alternative Wegeverbindungen und/oder Verbindungen des Öffentlichen Personennahverkehrs angeboten und entsprechend ausgeschildert sein." Die Planung ist mit dem Städtischen Beraterkreis barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt.

Für die Anbindung der Hauptradverkehrsrouten entlang des Giesinger Feldes nach Norden wird zwischen der Kreuzung mit der Orleansstraße und der Einmündung des Giesinger Feldes ein Zweirichtungsradweg eingerichtet.

Weil die Straßengradiente um 1,50 m abgesenkt wird, muss der bestehende Abwasserkanal in die hochliegende, östliche Gehbahn verlegt werden. Gleichfalls muss die in der Balanstraße verlaufende Fernwärmeleitung der Stadtwerke München GmbH (SWM) verlegt werden. Die Planungen des Brückenneubaus und der Spartenverlegungen wurden zwischen DB AG, Baureferat und SWM abgestimmt.

3. Bauablauf und Verkehrsführung während der Bauzeit

Während der Bauzeit kann der Verkehr eingeschränkt aufrechterhalten werden. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird bauzeitlich eine Einbahnregelung eingerichtet. Nördlich der St.-Cajetan-Straße bis zur Orleansstraße wird eine Fahrspur stadteinwärts (Richtung Norden) eingerichtet. Eine Fahrspur pro Richtung ist aufgrund der Restbreite während der Bauzeit nicht möglich. Die Fahrzeuge in dieser Richtung werden, genauso wie die Buslinien, durch die Rosenheimer Straße und St.-Martin-Straße geführt (siehe Anlage 4).

Die Zufahrt zum „Giesinger Feld“ wird bauzeitlich weitestgehend aufrechterhalten. Genauso werden die Zufahrten zum Kustermannpark und zu den anderen Gebäuden möglichst aufrechterhalten. Für Fußgänger und Radfahrer wird während der Bauzeit ein einseitiger Geh- und Radweg sichergestellt, der nur kurzzeitig für die Einschub- und Abbrucharbeiten, aus Sicherheitsgründen, unterbrochen wird.

Für die Einschub- und Abbrucharbeiten der beiden bestehenden Eisenbahnbrücken sind insgesamt drei Vollsperrungen im Abstand von jeweils circa einem halben Jahr notwendig.

In einer ersten, dreiwöchigen kompletten Sperrung der Balanstraße wird die nördliche Brücke teilweise abgebrochen, um Platz für die Herstellung des neuen nördlichen Bauwerks zu schaffen. Gleichzeitig werden außerhalb des Bestandes die Vorarbeiten für die Herstellung der neuen Bauwerke geleistet.

In einer weiteren Sperrung werden das südliche Bauwerk und der Rest des nördlichen Bauwerks abgebrochen, die Verbauten für die Endlage hergestellt und die Neubauten eingeschoben. Dafür ist voraussichtlich eine zweiwöchige Vollsperrung für den motorisierten Verkehr und den Geh- und Radverkehr nötig. Im Zuge der Absenkung der Balanstraße muss der bestehende Kanal in den Geh- und Radweg an der östlichen Seite verlegt werden. Der Bau des Geh- und Radwegs inklusive Stützwand zur Fahrbahn und neuem Kanal wird gleichzeitig mit der Herstellung der östlichen Fahrbahn erfolgen. Dazu ist eine dritte, etwa vierwöchige Sperrung nötig. Während dieser Sperrungen muss der gesamte Verkehr durch die Rosenheimer Straße und St.-Martin-Straße umgeleitet werden.

Der Bauablauf und die Verkehrsführungen der Umleitungsstrecken wurden von der DB Netz AG mit dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmt.

4. Rechtliche und finanzielle Bauvoraussetzungen

Die DB Netz AG wird die Planung zum Neubau der Überführungsbauwerke beim Eisenbahnbundesamt planfeststellen lassen. Bestandteil dieser Planfeststellung sind auch die Planungen der LHM im Zusammenhang mit dem Projekt.

Dafür sind nun die entsprechenden Antragsunterlagen zu erarbeiten und an die DB zu übergeben. Diese wird die Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahnbundesamt einreichen.

Wie im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) bereits dargestellt, werden die Gesamtkosten überwiegend durch die Brückenbaumaßnahme sowie die Sicherungskosten der DB beeinflusst. Die Kostenbeteiligung richtet sich nach dem jeweiligen Aufweitungsverlangen sowie den abzulösenden Unterhaltskosten. In vergleichbaren Maßnahmen fallen in der Regel ein- bis zweistellige Millionenbeträge für die Landeshauptstadt München an. Die Kostenteilung ist im Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt.

Belastbare Gesamtprojektkosten können erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ermittelt werden. Die Kosten werden dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung vorgelegt. Erst wenn die Ergebnisse daraus bekannt sind, können konkrete Vereinbarungen (z. B. Kostenteilungen) mit der DB abschließend festgelegt und die Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen werden.

Kreuzungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz

Für die Maßnahme findet § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EkrG) Anwendung. Hiernach sind Kreuzungen zu ändern, soweit es die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erfordert. Art, Umfang und Durchführung sowie die Verteilung der Kosten sind zwischen DB AG und Landeshauptstadt München in einer Kreuzungsvereinbarung zu regeln.

Die Kostenfolge richtet sich nach § 12 Abs. 2 EkrG. D. h., bei einem Verlangen sowohl seitens der DB als auch der LHM als Straßenbaulastträger werden die jeweiligen Kosten entsprechend einem Teilungsschlüssel anteilig getragen. Der Teilungsschlüssel wird anhand von Fiktivprojekten ermittelt, die die jeweiligen Verlangen von DB AG und Landeshauptstadt München abbilden.

Die von der Baumaßnahme betroffenen Spartenträger haben sich, entsprechend den bestehenden Vertragsgrundlagen, an ihren durch die Baumaßnahme entstehenden Kosten zu beteiligen. Dies ist anhand der Kreuzungsvereinbarung im Zuge der nächsten Planungsphasen zu prüfen bzw. die Betroffenheit zu konkretisieren und festzulegen.

Zuwendungen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Die Maßnahme ist nach Maßgabe der "Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger" (RZStra) voraussichtlich zuwendungsfähig.

Die zu erwartende Zuwendung erfolgt aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Über die Höhe der Zuwendung kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

Grunderwerb

Durch das Projekt ist kein Grunderwerb seitens der LHM notwendig.

Die Maßnahme „EÜ Balanstraße“ ist bisher mit Planungskosten in Höhe von 295.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2018 – 2022 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahme-Nr. 6300.1315 (Rangfolge-Nr. 213) enthalten.

Nach Erteilung der Projektgenehmigung werden die Baukosten aus der „Pauschale, Programm zur Erneuerung von DB-Überführungen“ (MIP 2018 - 2022, IL 1, Maßnahme-Nr. 6300.4220, Rangfolge-Nr. 304) herausgelöst, auf die Einzelmaßnahme umgeschichtet und entsprechend im Haushalt veranschlagt.

Die in 2019 erforderlichen Planungsmittel in Höhe von ca. 100.000 € sind im Haushalt veranschlagt. Dadurch ergibt sich keine unterjährige Budgetausweitung.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

5. Dringlichkeit

Die Dringlichkeit begründet sich in der im Beschluss zur Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Erneuerung von Eisenbahnbrücken durch die DB vom 21.10.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02840) dargestellten Situation zur Erneuerungsbedürftigkeit der Bauwerke.

Der Baubeginn der Maßnahme ist vom Genehmigungsverfahren abhängig, das von der DB beim Eisenbahnbundesamt betrieben wird. Der frühestmögliche Termin ist laut DB für Frühjahr 2022 geplant. Für die südlich liegende EÜ Werinherstraße ist von der DB ein Baubeginn im Herbst 2021 und für die östlich liegende EÜ Rosenheimer Straße ein Baubeginn 2024 geplant. Der Bau der benachbarten Eisenbahnbrücken erfolgt damit gemäß Stadtratsauftrag zeitlich versetzt.

6. Weiteres Vorgehen

Das Baureferat wird die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erarbeiten. Das Planfeststellungsverfahren wird durch die DB Netz AG beantragt. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens wird das Baureferat die Maßnahme dem Stadtrat zur Projektgenehmigung vorlegen.

Die DB Netz AG hat angekündigt, bereits vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens die Ausführungsplanung zu erarbeiten, sobald der Erörterungstermin stattgefunden hat.

Auch in dieser Phase - also vor der städtischen Projektgenehmigung - müssen jedoch die Planungen aufeinander abgestimmt werden. Es ist daher für die städtischen Projektteile erforderlich, Teile der Ausführungsplanung vorzuziehen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Kreisverwaltungsreferat und die Stadtkämmerei haben der Vorlage zugestimmt.

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 5 Au - Haidhausen, 16 Ramersdorf - Perlach und 17 Obergiesing - Fasangarten wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Der Bezirksausschuss 5 Au - Haidhausen hat sich in seiner Sitzung am 19.09.2018 mit der Beschlussvorlage befasst und hat hierzu folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen (siehe Anlage 5).

„Die Bahnunterführung muss saniert werden. Dabei soll die lichte Höhe vergrößert werden. Das führt aber dazu, dass auch Geh- und Radwege tiefer und vor allem an den Rampen steiler geführt werden. Das könnte man vermeiden, indem man Radweg und Gehweg höher als die Straße führt und ein Geländer anbringt. Grundsätzlich wird diese Bauweise vom BA und vom Stadtrat gefordert. Im vorliegenden Fall gibt es jedoch an der Südseite der Unterführung die Straße 'Giesinger Feld', die an die Balanstraße angeschlossen werden muss. Daher ist die oben erläuterte Lösung dort nicht möglich.

Der BA fordert weiterhin eine behindertengerechte Gestaltung der Nordseite der Balanstraße. Dazu soll der Geh- und Radweg an der Nordseite gegenüber der Straße erhöht geführt werden.

Am Giesinger Feld sollen einige Behindertenparkplätze eingerichtet werden.“

Das Baureferat weist hierzu auf Folgendes hin:

Die Forderungen zur barrierefreien Gestaltung des Geh- und Radwegs auf der Nordseite sind in der Planung bereits berücksichtigt. Auf der Südseite ist, wie vom Bezirksausschuss erläutert, aufgrund der Anbindung des Weges „Am Giesinger Feld“ kein barrierefreier Geh- und Radweg möglich.

Zur Forderung nach Behindertenparkplätzen am Giesinger Feld wurde das Kreisverwaltungsreferat mit eingebunden.

Eine der Anforderungen der Barrierefreiheit gemäß DIN 18040-3 ist eine maximale Längsneigung von 3 % bei Bewegungsflächen. Das Giesinger Feld hat eine Steigung (Längsneigung) von 5 bis 8 %. Daher sind die Anforderungen der Barrierefreiheit dort nicht gegeben. Behindertenparkplätze am Giesinger Feld wären damit nicht barrierefrei.

Das Kreisverwaltungsreferat weist außerdem auf Folgendes hin:

Im direkten Umfeld des Ostfriedhofes stehen bereits einige allgemeine Behindertenparkplätze für Friedhofsbesucher zur Verfügung, beispielsweise in der St.-Cajetan-Straße 3 und 7, in der St.-Martin-Straße gegenüber Hausnummer 64 und diverse weitere im näheren Umfeld (z. B. Balanstraße 28, Welfenstraße 60). Derzeit liegt dem Kreisverwaltungsreferat kein Antrag auf weitere Behindertenparkplätze im Bereich des Ostfriedhofes vor. Aus diesem Grund geht das Kreisverwaltungsreferat davon aus, dass der Bedarf auch nicht gegeben ist.

Am Giesinger Feld sollen daher keine Behindertenparkplätze eingerichtet werden.

Der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf - Perlach hat sich in seiner Sitzung am 18.10.2018 mit der Beschlussvorlage befasst und hat hierzu folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen (siehe Anlage 6).

Der Bezirksausschuss nimmt die Pläne zur Erneuerung der Eisenbahnüberführungen über die Balanstraße zur Kenntnis.

Zusätzlich möchte der Bezirksausschuss das Baureferat darauf aufmerksam machen, dass es „häufiger zu Überschwemmungen der Eisenbahnunterführung kommt“.

Das Baureferat weist hierzu auf Folgendes hin:

Das Bauwerk erhält neue, leistungsfähige Entwässerungsanlagen, die zukünftig Überschwemmungen vermeiden. Eine spezielle Sicherung der Straße, z. B. durch eine Grundwasserwanne, ist wegen des relativ großen Abstands zum Grundwasser nicht erforderlich.

Der Bezirksausschuss 17 Obergiesing - Fasangarten hat sich in seiner Sitzung am 11.09.2018 mit der Beschlussvorlage befasst und stimmt dem Vorschlag der Verwaltung einstimmig zu (siehe Anlage 7).

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. Die Vorplanung für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführungen Balanstraße durch die DB AG wird genehmigt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, für die Verkehrsanlagen im Zuge des Neubaus der Eisenbahnüberführungen Balanstraße durch die DB AG die Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu erarbeiten sowie Teile der Ausführungsplanung vorzuziehen.
Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch die DB AG wird das Baureferat die Projektgenehmigung herbeiführen.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Bürgermeister/-in

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. Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung.

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

An den Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 5
An den Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 16
An den Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 17
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 den Seniorenbeirat der LHM, Sozialreferat
An das Baureferat - G, H, J, T, V, MSE
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - J 121
An das Baureferat - T 0, T 1, T2, T3, TZ, TZ/K, T1-VI-S, T1-VI-Ost
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat – T1-VI-SP
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Baureferat - RG 4

I. A.