

Verkehrsberuhigung vor der Klinik am Parzivalplatz und im Wohngebiet Parzivalstraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00006

der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann am 16.06.2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05029

Anlagen:

1. BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00006
2. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des Bezirksausschusses des 12. Stadtbezirkes - Schwabing-Freimann vom 03.05.2022

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann hat am 16.06.2021 die anliegende Empfehlung Nr. 20-26 / E 00006 beschlossen. Darin werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung am Parzivalplatz und auf der Parzivalstraße (Bereich von Leopoldstraße bis Isoldenstraße) gefordert. Hierzu soll Tempo 30 eingerichtet sowie eine Fahrspur entfallen.

Die Empfehlung betrifft einen Vorgang, der nach Art. 37 Abs. 1 GO und § 22 GeschO des Stadtrates zu den laufenden Angelegenheiten zu zählen ist. Da es sich um eine Empfehlung einer Bürgerversammlung handelt, die in ihrer Bedeutung auf den Stadtbezirk beschränkt ist, muss diese nach Art. 18 Abs. 4 Satz 1 GO, § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung und gemäß § 9 Abs. 4 der Bezirksausschusssatzung vom zuständigen Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann behandelt werden, zu dessen Information Folgendes auszuführen ist:

Die Parzivalstraße ist gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) als Hauptverkehrsstraße mit untergeordneter Verbindungsfunktion einzustufen. Die Verkehrsbelastung liegt in dem betrachteten Abschnitt zwischen Leopoldstraße und Isoldenstraße werktags bei ca. 9.400 Kfz/24h und in den beiden Spitzenstunden bei 800 – 900 Kfz/h

(Zählung vom 04.06.2019).

Durch die Parzivalstraße in dem Abschnitt zwischen Leopoldstraße und Isoldenstraße verkehren die Buslinien 140 (9/11-Minuten-Takt), 141 (20-Minuten-Takt), 142 (10-Minuten-Takt) und N41. An der Haltestelle am Parzivalplatz halten die Linien 142 und N41. Die MVG plant die Trambahngleise in der Parzivalstraße wieder für den Linienbetrieb zu nutzen. Am 23.11.2020 wurde der Antrag zu Tektur durch die Aufsichtsbehörde der Regierung von Oberbayern planfestgestellt. Geplant ist ein Regelbetrieb im Takt 10 analog der im Münchner Tramnetz üblichen Betriebszeiträumen.

Seitens des Polizeipräsidiums München wird die Verkehrs- und Unfallsituation in der Parzivalstraße bzw. am Parzivalplatz als unauffällig eingestuft. Im Bereich der Parzivalstraße zwischen Leopoldstraße und Isoldenstraße ereigneten sich im Zeitraum 01.07.2019 bis 01.07.2021 18 Verkehrsunfälle, davon sechs Kleinunfälle, sieben Verkehrsunfälle mit Sachschaden (hier 2 x Vorfahrtsverstöße, 1 x Rotlichtverstoß, 1 x Fahrstreifenwechsel sowie drei Unfallfluchten) sowie fünf Verkehrsunfälle mit Personenschaden (2 x Rotlichtverstoß, 1 x Auffahrer, 1 x Rechtsabbieger von Leopoldstraße auf Parzivalplatz gegen Radfahrenden, 1 x Pkw beim Ausweichen gegen Ampelmast, 1 x Pkw bei Abbiegen gegen Kind mit Treptroller, wobei das Kind die Straße bei Grünlicht für Fußgänger*innen überquerte; Kind wurde leicht verletzt). Weder dem Mobilitätsreferat noch der zuständigen Polizeiinspektion 13 sind weitere Beschwerden oder Gefährdungen an dieser Örtlichkeit bekannt.

Zu geforderter Reduzierung auf Tempo 30

Mit Beschluss des Bezirksausschusses des 04. Stadtbezirkes Schwabing-West vom 24.06.2020 (Vorlagen-Nr. 20-26 / V 00809) wurde die Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 in der gesamten Parzivalstraße bereits abgelehnt. Im Folgenden werden nochmals die Gründe angeführt, die zu dieser Beschlussfassung geführt haben.

Nach den Bestimmungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der hierzu ergangenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) können Geschwindigkeitsbeschränkungen entweder als Einzelmaßnahme oder als Tempo 30-Zonenregelung angeordnet werden. Beide Regelungen sind an bestimmte Voraussetzungen geknüpft.

Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften grundsätzlich auf 50 km/h festgelegt. Die Straßenverkehrsbehörde kann von dieser Vorgabe nur in den Fällen abweichen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Gefahrenlage besteht. Besondere örtliche Verhältnisse können insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen, der anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein.

Der Straßenzug Parzivalplatz / Parzivalstraße weist nach Verlauf, Ausstattung und Profilierung keine Besonderheiten auf, die eine solche Maßnahme rechtfertigen könnten. Auch sind keine gegenüber dem Durchschnitt ähnlicher Strecken signifikant erhöhte Unfallraten zu verzeichnen, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h begründen würden.

Für die Parzivalstraße besteht Schulwegrelevanz, da ca. 30-40 Schulkinder gesichert die

Parzivalstraße an der Lichtsignalanlage Parzival-/Isoldenstraße in südliche Richtung weitergehen, um anschließend über den Fußgängerübergang an der Hörwarthstraße direkt zur in der Simmernstraße 2 befindlichen Grund- und Mittelschule zu gelangen. An der Parzivalstraße gehen nur vereinzelt Schüler entlang und sind durch geparkte Fahrzeuge, Baumgräben und Radwege sicher vom Fahrverkehr getrennt. Auch seitens der Schulwegsicherheit besteht kein Erfordernis für verkehrliche Maßnahmen.

Die StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden, unter bestimmten Voraussetzungen Tempo 30-Zonen anzuordnen. Diese Ermächtigung umfasst auch das Recht, geeignete Straßen in bestehende Tempo 30-Zonen einzubeziehen. Dafür müssen die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sein. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Des Weiteren dürfen Tempo 30-Zonen nur abseits von Vorfahrtstraßen eingerichtet werden. Innerhalb einer Tempo 30-Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregelung "rechts vor links" gelten. Auch dürfen Zonenstraßen über keine lichtzeichengeregelten Kreuzungen oder Einmündungen verfügen.

Die oben aufgeführten Voraussetzungen sind in der Parzivalstraße nicht erfüllt. In der Parzivalstraße – die mittels Zeichen 306 StVO als Vorfahrtstraße beschildert ist – findet in nicht unerheblichem Maße Durchgangsverkehr statt. Eine rechts-vor-links-Regelung kommt dort wegen der untergeordneten Bedeutung der einmündenden Seitenstraßen nicht in Betracht.

An den Kreuzungen Parzival-/Isoldenstraße und Parzivalstraße/Kölner Platz befinden sich Lichtsignalanlagen, was ebenfalls einen Ausschlussgrund für die Einbeziehung der Parzivalstraße in eine Tempo 30-Zone darstellt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in der Parzivalstraße die Voraussetzungen für eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h weder als Einzelmaßnahme noch als Zonenregelung vorliegen.

Mit der Änderung der StVO zum 14.12.2016 und der VVwV-StVO vom 29.05.2017 wurde u. a. die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im unmittelbaren Bereich vor sensiblen Einrichtungen, wie Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern, erleichtert. Aufgrund dieser Regelung wurde Tempo 30 vor dem Altenheim "Damenstift" im Bereich der Parzivalstr. 63 angeordnet. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung für das Klinikgebäude in der Tristanstraße ist nicht erforderlich, da sich der für die Beurteilung maßgebliche Haupteingang in der Tristanstraße (Tempo 30-Zone) befindet. Ein unmittelbarer Gebäudeausgang zum Parzivalplatz besteht nicht, deshalb besteht hier keine Möglichkeit, eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzunehmen

Die Straßenverkehrsbehörde kann außerdem die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Dabei handelt es sich jedoch um eine sogenannte Ermessensvorschrift, d. h. die Verkehrsbehörde hat bei der Entscheidung neben den Individualinteressen auch die Interessen der Allgemeinheit zu würdigen und diese gegeneinander abzuwägen. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen dabei

in der Regel erst dann in Betracht, wenn die Beeinträchtigungen höher sind als ortsüblich hingenommen werden muss.

Lärmschutz

Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist dabei fließend und lässt mindestens solange einen Spielraum, wie es an einer verbindlichen Bestimmung durch eine Rechtsnorm fehlt. Maßgeblich sind vielmehr die konkreten Umstände des Einzelfalls.

§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO gewährt einen Schutz vor Verkehrslärm in der Regel erst dann, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich zugemutet werden kann und damit hingenommen werden muss.

Nach den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) können straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere dann in Betracht kommen, wenn der vom Straßenverkehr herührende Mittelungspegel am Immissionsort die in reinen und allgemeinen Wohngebieten geltenden Richtwerte (70 dB(A) zwischen 06:00 h und 22:00 h und 60 dB(A) zwischen 22:00 h und 06:00 h) überschreitet.

Anhaltspunkte für die bestehende Lärmbelastung können sich aus den Lärmkarten ergeben, die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt auch online zur Verfügung gestellt werden (<http://www.umweltatlas.bayern.de>).

Danach wird die im Antrag geschilderte Verkehrslärmbelastung im aktuellen Verkehrslärmkataster für die Parzivalstraße objektiv nicht bestätigt.

Dazu vorsorglich folgende Hinweise:

Zur Beurteilung der Lärmbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr werden grundsätzlich Berechnungen durchgeführt. Messungen des Verkehrslärms würden zu nicht reproduzierbaren und nicht repräsentativen Ergebnissen (unterschiedliche Witterungsbedingungen, individuelles Verhalten einzelner Autofahrer, sonstige verkehrsfremde Störgeräusche wie Baustellen, Rasenmäher, Laubbläser usw.) führen.

Mit den Ergebnissen von Lärmmessungen könnten keine nachvollziehbaren Vergleiche erstellt werden. Der Bundesminister für Verkehr hat deshalb die Berechnung der Schallimmissionen auf der Basis von Verkehrsmengen in den Richtlinien vorgeschrieben. Die Richtlinien gehen dabei hinsichtlich der Schallausbreitung von leichtem Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und von Temperaturinversion aus. Dies führt in der Regel zugunsten der Betroffenen zu höheren Beurteilungspegeln als bei Messungen. Da Verkehrslärmmessungen für die Beurteilung von Verkehrslärm nicht herangezogen werden dürfen, werden solche vom dafür zuständigen Referat für Gesundheit und Umwelt auch nicht durchgeführt. Ergänzend ist hier noch anzumerken, dass zur Beurteilung von Geräuschen über die Zeit gemittelte Lärmpegel heranzuziehen sind und nicht die mitunter als besonders störend empfundenen Spitzenpegel, die beispielsweise bei der Vorbeifahrt einzelner, sehr lauter Fahrzeuge erreicht werden. Auch dies ist gesetzlich so vorgeschrieben.

Luftreinhaltung

Luftthygienische Situation in München

Die zwei Luftschadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid (NO₂) stehen derzeit in der öffentlichen Diskussion. Die Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) können im Münchner Stadtgebiet seit 2012 eingehalten werden. Für Stickstoffdioxid (NO₂) kann der Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ derzeit noch nicht flächendeckend eingehalten werden. Überschreitungen des Stickstoffdioxid-Jahresmittelgrenzwertes liegen aktuell vorwiegend auf stark verkehrsbelasteten Abschnitten des Mittleren Rings vor. Sowohl die Messwerte der fünf Münchner Stationen des vom Landesamt für Umwelt (LfU) betriebenen Luftthygienischen Landesüberwachungssystem Bayern (LÜB) sowie die Messwerte des freiwilligen städtischen NO₂-Messnetzes zeigen aber, dass die NO₂-Belastung insgesamt rückläufig ist und der NO₂-Grenzwert an immer mehr Messstandorten im Stadtgebiet eingehalten wird.

Luftthygienische Situation in der Parzivalstraße

Im direkten Umfeld der Parzivalstraße wird vom Landesamt für Umwelt (LfU), das für die Überwachung der Einhaltung luftthygienischer Grenzwerte zuständig ist, keine Messstation des Luftthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) betrieben. Ebenso befindet sich dort kein repräsentativer Messpunkt des freiwilligen städtischen NO₂-Messnetzes der Landeshauptstadt München (siehe www.muenchen.de/messergebnisse).

Die in der 7. Fortschreibung des Luftreinhaltplans veröffentlichte NO₂-Immissionsprognose vom Landesamt für Umwelt (LfU) vom Oktober 2019 prognostiziert für das Bezugsjahr 2020 für den gefragten Abschnitt keine Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes für Stickstoffdioxid. Gemäß der NO₂-Immissionsprognose kann der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid im Jahr 2020 bereits an 98,8 % der Hauptverkehrsstraßen eingehalten werden, Überschreitungen treten nur noch auf 6,1 km der Münchner Straßen auf.

Auswirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus dem Blickwinkel der Luftreinhaltung

Die motorbedingten Emissionen für Kraftfahrzeuge hängen im Wesentlichen ab von:

- den so genannten Verkehrssituationen („Fahrverhalten“), das heißt der Verteilung von Fahrgeschwindigkeit, Beschleunigung, Häufigkeit und Dauer von Standzeiten,
- der sich fortlaufend ändernden Fahrzeugflotte (Anteil Diesel etc.),
- der Zusammensetzung der Fahrzeugschichten (Fahrleistungsanteile der Fahrzeuge einer bestimmten Gewichts- bzw. Hubraumklasse und einem bestimmten Stand der
- Technik hinsichtlich Abgasemission, z.B. EURO 2, 3, ...) und damit vom Jahr, für welches der Emissionsfaktor bestimmt wird (= Bezugsjahr),
- der Längsneigung der Fahrbahn (mit zunehmender Längsneigung nehmen die Emissionen pro Fahrzeug und gefahrenem Kilometer entsprechend der Steigung deutlich zu, bei Gefällen weniger deutlich ab) und
- dem Prozentsatz der Fahrzeuge, die mit nicht betriebswarmem Motor betrieben werden und deswegen teilweise erhöhte Emissionen (Kaltstarteinfluss) haben.

Die Einflüsse und deren kausalen Bezüge auf die verkehrsbedingten Schadstoffkonzentration sind vielschichtig und komplex. Neben den zuvor genannten Faktoren der Motoremissionen spielen die meteorologischen Randbedingungen sowie die Eigenschaften der Rand-

bebauung/-bepflanzung eine wichtige Rolle.

Derzeit liegen nur wenige empirische Studien zum Zusammenhang zwischen zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Luftschadstoffbelastung im Stadtgebieten vor. Aufgrund der oben genannten vielschichtigen und komplexen Zusammenhänge, kann eine potentielle Reduzierung der Luftschadstoffe aufgrund einer Geschwindigkeitsbegrenzung durch anderer Effekte kompensiert werden. Aktuelle wissenschaftliche Arbeiten zeigen diesbezüglich auch keinen linearen Zusammenhang. Ergebnisse mit Blick auf Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Konzentration von Luftschadstoffen sind daher sehr heterogen und nicht eindeutig.

Das Umweltbundesamt (UBA) weist in einer aktuellen Broschüre jedoch darauf hin, dass Tempo 30 die Luftschadstoffbelastung reduziert, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern.

Eine Ersteinschätzung für das Umfeld der Parzivalstraße führt zu dem Ergebnis, dass verkehrsrechtliche Maßnahmen durch die Straßenverkehrsbehörde dort derzeit weder aus Gründen des Lärmschutzes noch aus Gründen der Luftreinhaltung veranlasst sind.

ÖPNV

Die SWM gab im Zusammenhang mit einer ähnlichen Anfrage zum Straßenzug Parzivalstraße / Parzivalplatz SWM folgende Stellungnahme ab:

„Die SWM und die MVG lehnen die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Parzivalstraße ab. Die Fahrzeiten für die Fahrgäste des ÖPNV werden sich verlängern. Das und die zu erwartende Verschlechterung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV verhält sich widersprüchlich zu den permanent geäußerten Forderungen aus der Politik und dem Wunsch des Anwohners, den ÖPNV attraktiver zu gestalten, um den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu fördern. Je attraktiver der ÖPNV ist, umso eher sind die Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg bereit und umso weniger private Fahrzeuge sind unterwegs. Ein attraktiver ÖPNV ist daher ein entscheidender Baustein zur Reduzierung der verkehrsinduzierten Lärm- und Schadstoffbelastung. Konkret betroffen ist auf dem Streckenabschnitt die Buslinien 140 und 141 bzw. nach Streckengenehmigung auch eine dort neu verkehrende Tramlinie. Wir gehen davon aus, dass für den beabsichtigten Streckenabschnitt (zwischen Kölner Platz und Parzivalplatz) durch die Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit eine Mehrfahrzeit von ca. 25 Sekunden je Fahrtrichtung eintreten wird. Das klingt erstmal nicht viel, ist aber angesichts der in den vergangenen Monaten permanent eintreffenden Anfragen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen entlang der Linienwege sehr kritisch zu sehen, da eine kontinuierliche Einführung mehrerer "kleiner" Fahrzeitverlängerungen auf einer Linie in Summe durchaus spürbare Auswirkungen auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Gesamtlinie hat. Mit hohen Investitionen durch die Landeshauptstadt München wurde in der Vergangenheit das Tramliniennetz und etliche Buslinien beschleunigt, um die Reisezeiten zu verkürzen und den ÖPNV zuverlässiger und attraktiver zu gestalten. Mit der Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden diese Investitionen wieder zunichtegemacht.“

Fazit

Aus den dargelegten Gründen besteht für eine Geschwindigkeitsbeschränkung weder eine Erfordernis noch eine ausreichende Rechtsgrundlage.

Zu geforderter Fahrspurreduktion

Der Parzivalplatz zwischen Leopoldstraße und Tristanstraße weist zwei Fahrspuren je Richtung auf, wobei jeweils die linke Fahrspur zukünftig im Mischverkehr von Tram und Kfz befahren werden. In Fahrtrichtung Osten ist die linke Fahrspur als Linksabbiegespur für Linksabbieger in die Leopoldstraße nach Norden markiert.

Die Parzivalstraße zwischen Tristanstraße und Isoldenstraße weist in Fahrtrichtung Westen weiterhin zwei Fahrspuren auf (linke Fahrspur Mischbetrieb mit Tram), in Fahrtrichtung Osten nur eine Fahrspur im Mischbetrieb Tram und Kfz.

Eine Fahrspurreduktion wäre in Fahrtrichtung Osten nur am Parzivalplatz möglich. Dies ist aufgrund des starken Linksabbiegestromes sowie der Beeinträchtigung des Bus- und Tramlinienbetriebes nicht möglich.

Eine Fahrspurreduktion in Fahrtrichtung Westen wäre in dem gesamten Abschnitt zwischen Leopoldstraße und Isoldenstraße möglich. Dies wird jedoch aufgrund der Bedeutung der Parzivalstraße als Zufahrtsweg für Rettungswägen zum Schwabinger Krankenhaus sowie der Beeinträchtigungen des Bus- und Tramlinienbetriebes abgelehnt.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00006 der Bürgerversammlung des 12. Stadtbezirkes - Schwabing-Freimann am 16.06.2021 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Von der Sachbehandlung als einem Geschäft der laufenden Verwaltung (§ 22 GeschO) wird mit folgendem Ergebnis Kenntnis genommen:

Für die Anordnung von Tempo 30 in der Parzivalstraße zwischen Leopoldstraße und Isoldenstraße liegen die rechtlichen Voraussetzungen nicht vor. Dem Entfall einer Fahrspur kann aufgrund der Bedeutung der Parzivalstraße als Zufahrtsweg für Rettungswägen zum Schwabinger Krankenhaus sowie der dadurch entstehenden Beeinträchtigungen des Bus- und Tramlinienbetriebes nicht zugestimmt werden.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00006 der Bürgerversammlung des 12. Stadtbezirkes - Schwabing-Freimann am 16.06.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des 12. Stadtbezirkes Schwabing-Freimann der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Herr Patric Wolf

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. WV Mobilitätsreferat - GL-5

zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit dem Original wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 12

An das Direktorium – BA-Geschäftsstelle Mitte

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

An das Polizeipräsidium München - Abt. E 4

mit der Bitte um Kenntnisnahme

V. An das Direktorium - HA II/ BA

Der Beschluss des BA 12 kann vollzogen werden.

Es wird gebeten, die Entscheidung des Oberbürgermeisters zum weiteren Verfahren einzuholen:

mit Anlagen

- 3 Abdrucke des Originals der Beschlussvorlage

- Stellungnahme Mobilitätsreferat

Der Beschluss des BA 12 kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen nicht vollzogen werden; ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt)

Der Beschluss des BA 12 ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt)

VI. Mit Vorgang zurück zum

Mobilitätsreferat – GB 2.12

zur weiteren Veranlassung

Am

Mobilitätsreferat MOR-GL5