

Verkehrsprobleme und Abgase am Gasteig HP8

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00428
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 - Sendling
am 12.10.2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05283

Anlagen:

BV-Empfehlung Nr. 14-20 / E 00428

Beschluss des Bezirksausschusses des 06. Stadtbezirkes Sendling vom 12.09.2022

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 - Sendling hat am 12.10.2021 die anliegende Empfehlung Nr. 20-26 / E 00428 (beschlossen. Darin wird gefordert, den Individualverkehr von Besucher*innen der Isarphilharmonie zu überplanen und so die Situation für die Anwohner*innen zu verbessern.

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 behandelt werden, zu dessen Information Folgendes auszuführen ist:

Allgemeines

Nach Rückmeldungen der Gasteig München GmbH wird die verkehrliche Situation sowohl aus Sicht des Betreibers des HP8 als auch der Besucher*innen insgesamt als positiv gesehen. Nach den Einschätzungen des Mobilitätsreferates als auch seitens der Polizei wur-

de bislang keine erhebliche Gefahrenlage festgestellt, die ein behördliches Einschreiten notwendig machen würde.

Bereits vor der Eröffnung wurden einige verkehrssichernde Maßnahmen umgesetzt (Ausweitung des Anwohnerparkens, Wegweisung zum Parkhaus, separate Taxistandplätze sowie Anbringung des Gefahrzeichens wegen beidseitigem Längs-Radverkehr in der Brudermühlstraße auf Höhe der Einmündung der Hans-Preißinger-Straße). Die Roteinfärbung der Radfurt wird nach Öffnung der Hans-Preißinger-Straße ebenfalls umgesetzt.

Autoverkehr

Das an das Gasteig-Interim-Gelände anschließende Gebiet ist bereits heute als Parklizenzgebiet "Brudermühlviertel" ausgewiesen. Das Mobilitätsreferat hat im Vorfeld der HP8-Eröffnung in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss des Stadtbezirks Sendling die Parkregelungen für einzelne Straßen unter Beachtung der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung zugunsten der Anwohner*innen und deren Besucher*innen überprüft und vor kurzem eine Anpassung angeordnet.

Darüber hinaus ist für die Hans-Preißinger-Straße vorgesehen, nach Beendigung der Bauarbeiten auf den verbleibenden Parkplätzen Bewohnerparken anzuordnen, um einen möglichen Besucher-Parksuchverkehr aus der schmalen Straße – die für das Gasteig-Gelände die Zufahrt für die Versorgungsfahrten darstellt und durch die auch der Radverkehr aus dem Bereich des Flauchers in Richtung Norden verläuft – fernzuhalten.

Im Hinblick auf illegales Parken hat sich das Mobilitätsreferat mit der Kommunalen Verkehrsüberwachung sowie mit der Polizei in Verbindung gesetzt und auf die Notwendigkeit einer verstärkten Überwachung des ruhenden Verkehrs ab der Aufnahme des Betriebes auf dem Gelände HP8 und besonders in den ersten Monaten nach Inbetriebnahme hingewiesen.

Seit dem 7. Oktober 2021 erfolgt daher eine verstärkte Überwachung der Parksituation rund um die Isar-Philharmonie während der Abendstunden. Seitens der Polizei wurde mitgeteilt, dass am Eröffnungstag im fußläufigen 10-Minuten-Einzugsbereich viele freie Parkflächen südlich der Einmündung Am Isarkanal/ Schäftlarnstraße (Parklizenzgebiet Thalkirchen) und entlang der Thalkirchner Straße (Nahbereich zur Bezirkssportanlage/ Israelitischer Friedhof) vorhanden waren.

Nach einer ersten Zwischenbilanz wurden sowohl von Seiten der Kommunalen Verkehrsüberwachung als auch der Polizei weder nennenswerte Verstöße noch vermehrte Beschwerden gemeldet.

Abschließend können wir Ihnen zum Thema Taxi-Konzept mitteilen, dass die Taxi-Standplätze nur vorübergehend in der Brudermühlstraße angeordnet sind, da die eigentlich hierfür vorgesehene Fläche in der Hans-Preißinger-Straße derzeit noch durch Baustellenaktivitäten belegt ist. Um hier aber kurzfristig eine Verbesserung zu erreichen, werden derzeit alternative Lösungen für den Taxiverkehr geprüft.

Zudem wurde vom Mobilitätsreferat eine Umwandlung der westlichen Fahrspur der Schäftlarnstraße (nördlich der Brudermühlstraße) für ein zusätzliches temporäres Parkraumangebot geprüft.'

Im betreffenden Straßenabschnitt der Westseite der Schäftlarnstraße ist es grundsätzlich möglich, probeweise zusätzliche, wenngleich zeitlich begrenzte Parkplätze im öffentlichen Straßenraum anzubieten. Dem Mobilitätsreferat liegen derzeit keine Hinweise seitens der Polizei oder der KVÜ vor, dass es massive Probleme durch erhöhten Park-Such-Verkehr oder Gefährdungen gibt. Zudem ist aus Sicht des Mobilitätsreferats die Beschwerdelage, z. B. durch Anwohnende oder Konzertbesuchende sehr gering. Auch sind die Bauarbeiten auf dem HP8-Gelände sowie die Oberflächenwiederherstellung der Hans-Preißinger-Straße noch nicht final abgeschlossen. Somit kommt das Mobilitätsreferat zu dem Prüfergebnis, dass derzeit die Erforderlichkeit der Einrichtung der Längsparkplätze, die nicht ausschließlich für Besuchende des HP8 „reserviert“ werden können, sondern auch für den allgemeinen Pkw-Nutzenden zur Verfügung stehen, als gering eingeschätzt wird. Zudem verfolgt das Mobilitätsreferat das Ziel, dass möglichst viele Besuchende des HP8 den ÖPNV nutzen. Mit den oben aufgeführten weiteren Angeboten und Verbesserungen der ÖPNV-Anbindungen des HP8 kann dies erreicht werden. Die Einführung zusätzlicher Parkangebote im öffentlichen Raum steht diesem Ziel entgegen.

Das Mobilitätsreferat schlägt daher vor, die Parkplatzsituation unter Berücksichtigung der Einschätzung der Polizei sowie KVÜ und in Abstimmung mit der Gasteig München GmbH weiterhin zu beobachten. Sollte eine rechtlich notwendige Erforderlichkeit an Parkplätzen sich zukünftig ergeben, wird das Mobilitätsreferat die notwendigen Schritte einleiten, um das zusätzliche, zeitlich beschränkte Angebot, probeweise im o.g. Straßenabschnitt einzuführen.

Im südlichen Straßenabschnitt der Schäftlarnstraße ist es im Bereich der besonderes leistungskritischen LSA Brudermühl-/Schäftlarnstraße prinzipiell erforderlich, dass die dortige Rechtsabbiegespur auf eine Länge von ca. 75 m (> 10 Fahrzeuglängen) immer frei von parkenden Fahrzeugen bleiben muss, damit die Leistungsfähigkeit für diese Abbiegebeziehung nicht zu stark beeinträchtigt wird.

Im weiteren südlichen Bereich der Schäftlarnstraße kann aufgrund des fehlenden Sicherheitsabstands zwischen dem (2 m breiten) baulichen Radweg und einem potentiellen Parkstreifen eine Einrichtung von Längsparkern nicht richtlinienkonform ausgeführt werden. Eine Markierung eines Sicherheitstrennstreifens auf der Fahrbahn ist nicht möglich, da die Fahrstreifenbreite tagsüber für den fließenden Verkehr benötigt wird.

Es wird darauf hingewiesen, dass derzeit noch nicht absehbar ist, wie und ggfs. wann sich die künftigen Planungen zum Großmarktgelände und der nach dem Radentscheid neuen Radführung auf die Schäftlarnstraße (und die eventuell neuen Längsparkbereiche) auswirken werden. Daher kann die Einrichtung von Längsparkbereichen auf der rechten Fahr-

bahn der Schäftlarnstraße nur zeitlich befristet erfolgen und stellt lediglich eine Zwischenlösung dar.

Verkehrsberuhigung – Tempo 30-Zone

Nach den gesetzlichen Bestimmungen ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h festgelegt. Die Straßenverkehrsbehörde kann von dieser Vorgabe nur in den Fällen abweichen, in denen besondere, in der StVO definierte Gründe vorliegen. Dies können eine besondere Unfalllage, eine außergewöhnlichen Eigenart des Straßenverlaufes oder solche Tatsachen sein, die der Kraftfahrer aus seiner Sicht nicht wahrzunehmen vermag.

Die Schäftlarnstraße weist nach Verlauf, Ausstattung und Profilierung keine Besonderheiten auf, die eine solche Maßnahme rechtfertigen könnten. Auch sind in der Schäftlarnstraße im Bereich des Interims-Gasteigs keine gegenüber dem Durchschnitt ähnlicher Strecken signifikant erhöhten Unfallraten zu verzeichnen, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h begründen würden.

Die gesetzliche Regelung zum Einrichten von Tempo 30-Zonen (§ 45 Abs. 1 c StVO) sowie die dazugehörigen detaillierten Verwaltungsvorschriften binden das Mobilitätsreferat als Straßenverkehrsbehörde an die Anforderungen einer Zonenstraße. So muss der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung sein. Eine Zonenstraße darf nicht als Vorfahrtstraße eingerichtet sein (Ausnahme bei Durchfahrt des öffentlichen Personennahverkehrs), weshalb grundsätzlich die Vorfahrtregelung "rechts-vor-links" gilt. Die Straßen innerhalb einer Zone sollen ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen, damit sich auch ein Zonencharakter einstellen kann.

Die Schäftlarnstraße dient als Verbindungsstraße zwischen den Stadtteilen sowie als Zufahrtsstraße zum Mittleren Ring und zu den Autobahnen. Die Ausweisung als Vorfahrtstraße und ihr Ausbauzustand entsprechen der Bedeutung einer Hauptverkehrsstraße. Entsprechend hoch ist auch der Durchgangsverkehr. Sie besitzt eine Fahrbahnmittelmarkierung und unterscheidet sich sowohl in ihrer Verkehrsbedeutung als auch in ihrem Erscheinungsbild sehr stark von den angrenzenden Wohnstraßen.

Sie eignet sich daher nicht als "Langsam-Straße" innerhalb einer Tempo 30-Zone.

Die benachbarten Anwohnerstraßen in den Wohnvierteln sind bereits Teile von Tempo 30-Zonen.

Für die Hans-Preißinger-Straße beabsichtigen wir - nach Abzug der Baustelleneinrichtung - die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Das Mobilitätsreferat wird diesbezüglich zu gegebener Zeit auf den Bezirksausschuss zukommen.

ÖPNV

Der Expressbus X30 fährt montags bis freitags von ca. 6 bis 22.00 Uhr – bis ca. 20 Uhr alle 6 bis 7 Minuten, danach im 10-Minuten-Takt. Samstags verkehrt der X30 von ca. 7.00 bis 22.00 Uhr im 10-Minuten-Takt. Sonntags verstärkt der X30 die Anbindung an den Ga-

steig HP8 und verkehrt ab ca. 10 Uhr im Abschnitt Harras - Ostbahnhof alle 20 Minuten und von 18 bis 23 Uhr alle 10 Minuten.

Busshuttle

Der Busshuttle vom Parkhaus Blumengroßmarkt bedient seit Juli 2022 auch die Haltestelle Implerstraße, sodass auch Fahrgäste der U-Bahnlinien U3 und U6 den Shuttle nutzen können.

Lärmsituation

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Möglichkeit, die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs zu beschränken oder zu verbieten und den Verkehr umzuleiten. Gleiches gilt zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO).

Dabei handelt es sich allerdings um eine Ermessensvorschrift, d. h. die Behörde hat bei der Entscheidung neben den Individualinteressen wie beispielsweise den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm auch die Interessen der Allgemeinheit zu würdigen und diese gegeneinander abzuwägen. Dem Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen stehen dabei die Leichtigkeit einer Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit sowie die Auswirkungen der Maßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs gegenüber.

Straßenverkehrliche Maßnahmen können dabei in der Regel erst in Betracht kommen, wenn die Beeinträchtigungen durch den Verkehrslärm höher sind als ortsüblich hingenommen werden muss.

Die Schäftlarnstraße ist im Abschnitt zwischen der Brudermühlstraße und dem Thalkirchner Platz im geltenden Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München als Straße im Tertiärnetz klassifiziert, d. h. sie ist ein Verkehrsweg außerhalb von Tempo 30-Zonen mit einer gewissen Sammelfunktion für die umliegenden Siedlungsgebiete und einer gewissen Verbindungsfunktion. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die werktägliche Verkehrsbelastung beträgt ca. 8000 Verkehrsbewegungen für beide Richtungen insgesamt und in 24 Stunden bei einem darin enthaltenen Schwerverkehranteil von ca. 2,4 %. Die Schäftlarnstraße ist durch ihren Ausbau in der Lage, die Aufnahme dieser Verkehrsmenge, gut zu bewältigen. Die Schäftlarnstraße liegt zwischen Brudermühlstraße und Urbanstraße auf der westlichen Straßenseite an einem Mischgebiet. Etwas südlich der Urbanstraße beginnt ein allgemeines Wohngebiet. Auf der östlichen Seite befindet sich in diesem Abschnitt der Schäftlarnstraße ein Sondergebiet.

Verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden.

Gemäß Ziffer 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen der folgenden Richtwerte überschreitet:

In reinen und allgemeinen Wohngebieten:

- 70 dB(A) zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr (tags),
- 60 dB(A) zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr (nachts).

In Kern-, Dorf- und Mischgebieten:

- 72 dB(A) zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr (tags),
- 62 dB(A) zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr (nachts).

Anhaltspunkte für die bestehende Lärmbelastung ergeben sich aus dem, vom Bayerischen Landesamt für Umwelt auch online zur Verfügung gestellten Lärmbelastungskataster (www.umweltatlas.bayern.de).

Danach erreichen oder gar überschreiten die von der Schäftlarnstraße ausgehenden Beurteilungspegel selbst an der Schäftlarnstraße an den dieser Straße zugewandten Fassaden nicht die oben genannten Richtwerte.

Dazu vorsorglich folgende Hinweise:

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

Mit den Ergebnissen von Lärmmessungen könnten auch keine nachvollziehbaren Vergleiche erstellt werden. Der Bundesminister für Verkehr hat deshalb die Berechnung der Schallimmissionen auf der Basis von Verkehrsmengen, u. a. auch wegen der Vergleichbarkeit und bundesweiten Gleichbehandlung, für die Beurteilung von Verkehrsgeräuschen 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 sogar zugunsten der Betroffenen zu höheren Beurteilungspegeln als bei Messungen. Verkehrslärmmessungen dürfen für die Beurteilung von Verkehrslärm nicht herangezogen werden. Deshalb werden derartige Messungen vom dafür zuständigen Referat für Klima- und Umweltschutz auch nicht durchgeführt.

Ergänzend sei hier noch angemerkt, dass zur Beurteilung von Geräuschen über die Zeit gemittelte Lärmpegel heranzuziehen sind und eben nicht die mitunter als besonders störend empfundenen Spitzenpegel, die beispielsweise bei der Vorbeifahrt einzelner, sehr lauter Fahrzeuge erreicht werden können. Auch dies ist gesetzlich so vorgeschrieben.

Lufthygienische Situation

In der öffentlichen Diskussion stehen derzeit die beiden Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) im Fokus. Die Luftschadstoff-Grenzwerte für Feinstaub werden in München seit 2012 eingehalten. Bei Stickstoffdioxid (NO₂) kann der gemittelte Jahresgrenzwert von 40 µg/m³ jedoch nicht flächendeckend eingehalten werden. Schwerpunkte stellen diesbezüglich Teile des Mittleren Rings, insbesondere der Bereich der Landshuter Allee dar.

Jedoch zeigen die Messwerte der letzten Jahre insgesamt einen kontinuierlichen und dauerhaften Rückgang der Stickstoffdioxid-Belastung.

Für die Einschätzung der lufthygienischen Situation im Umfeld der Schäftlarn- und Brudermühlstraße werden in einem ersten Schritt die Ergebnisse modellgestützter Immissionsprognosen herangezogen.

Gemäß lufthygienischer NO₂-Immissionsprognose des LfU aus dem Jahr 2019, die in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München enthalten ist, ist keine Überschreitungssituation des NO₂-Jahresgrenzwertes im Bereich des Tunnelportals in Richtung Brudermühlbrücke festzustellen. Daher ist davon auszugehen, dass für die jeweiligen Ein- und Ausfahrten des Brudermühltunnels die gesetzlich geltenden Grenzwerte an den nächstgelegenen Bebauungen eingehalten werden und somit keine unzumutbaren Belastungen durch Luftschadstoffe bestehen. In der Schäftlarnstraße, im Abschnitt Dietramszeller Str. bis Am Isarkanal wurde für das Bezugsjahr 2020 eine Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes von 40 µg/m³ prognostiziert.

Lufthygienische Messungen des freiwilligen städtischen NO₂-Passivsammler Messnetzes liegen für den oben genannten Umgriff nicht vor. Jedoch werden für den verkehrsrelevanten Luftschadstoff NO₂ zusätzliche Messungen in der Schäftlarnstraße auf Höhe der Hausnummern 104/106 im Auftrag des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) durchgeführt. Das Ergebnis der NO₂-Messung im Messzeitraum vom 29.12.2020 bis 29.09.2021 beträgt für den Standort in der Schäftlarnstraße 23 µg/m³. Der gemessene Jahresmittelwert im Jahr 2020 beträgt 23 µg/m³. Somit liegt die gemessene Luftschadstoffbelastung in der Schäftlarnstraße auf Höhe der Hausnummern 104/106 deutlich unterhalb des Jahresmittelgrenzwertes. Dies bedeutet, dass entgegen des oben genannten Prognoseergebnisses auch für die Schäftlarnstraße keine gesundheitliche Gefährdung durch den Luftschadstoff NO₂ besteht.

Der Vorschlag einer Einhausung der Tunnel Ein- und Ausfahrten zur pragmatischen Lösung der Reduzierung der Luftschadstoffbelastung der Anwohner kann sehr gut nachvollzogen werden, ist jedoch aufgrund der eingehaltenen Grenzwerte aus lufthygienischer Sicht nicht erforderlich.

Seit Anfang 2018 werden im Auftrag des Referats für Klima- und Umweltschutz ergänzend zu den fünf amtlichen LÜB-Stationen (Lufthygienisches Landesüberwachungssystem Bayern) des Landesamts für Umwelt freiwillige orientierende NO₂-Messungen an repräsentativen Standorten im Stadtgebiet durchgeführt. Das städtische Messnetz umfasst unterschiedliche Verkehrscharakteristiken (leichte, mittlere bis hin zu starker Verkehrsbelastung). An die Messstellen sind grundsätzlich die Anforderungen der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (39. BImSchV) zu stellen. Darüber hinaus müssen die technischen und verwaltungsrechtlichen Rahmenbedingungen im Messumfeld geprüft werden. Der zusätzliche Erkenntnisgewinn einer weiteren Messstelle ist mit Blick auf die derzeit durchgeführten Messungen des LfU in der Schäftlarnstraße als gering einzustufen. Der Nutzen einer weiteren Messstelle steht daher nicht in einem vertretbaren Verhältnis zu den Kosten und damit verbundenen Arbeiten. Die Errichtung und der Betrieb einer zusätzlichen Messstelle kann aus fachlicher Sicht nicht unterstützt werden.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00428 der Bürgerversammlung des 06. Stadtbezirkes Sendling am 12.10.2021 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz sowie das Kreisverwaltungsreferat haben einen Abdruck dieser Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferent des Mobilitätsreferats, 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:

Die verkehrliche Situation erfordert nach Maßgabe der Vorschriften der Straßenverkehrsordnung keine weiteren Maßnahmen aus Verkehrssicherheitsgründen. Die gesetzlich geltenden Grenzwerte der Luftschadstoffbelastung an den Bebauungen im Umfeld der Ein- und Ausfahrten des Brudermühltunnels werden eingehalten. Nach Abschluss der Baustellentätigkeiten ist in der Hans-Preißinger-Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen. Darüber hinaus sind basierend auf den geltenden Vorschriften aktuell keine verkehrsrechtlichen Anpassungen veranlasst.

2. Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00428 der Bürgerversammlung des 06. Stadtbezirkes Sendling am 12.10.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des 06. Stadtbezirkes Sendling der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Herr Markus Lutz

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. WV Mobilitätsreferat - GL-5

zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit dem Original wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 06 - Sendling

An das Direktorium – BA-Geschäftsstelle Süd

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

An das RKU-UVO15

An die KVÜ

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium - HA II/ BA

Der Beschluss des BA 06 - Sendling kann vollzogen werden.

Mit Anlagen

- 3 Abdrucke des Originals der Beschlussvorlage
- Stellungnahme Mobilitätsreferat

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

Der Beschluss des BA 06 - Sendling kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen nicht vollzogen werden; ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt)

Der Beschluss des BA 06 - Sendling ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt)

**VI. Mit Vorgang zurück zum
Mobilitätsreferat – GB2.212
zur weiteren Veranlassung.**

Am
Mobilitätsreferat MOR-GL5