

Telefon: 233 - 27361
Telefax: 233 - 21797

Mobilitätsreferat
Verkehrssicherheit und
Straßenverkehr
MOR-GB1-14

Machbarkeitsstudie zur urbanen Seilbahn am Frankfurter Ring

Bekanntgabe der Ergebnisse des Förderprojekts
Abschließende Empfehlungen

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 09091

Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / B 06938
2. Präsentation urbane Seilbahn
3. Kurzzusammenfassung urbane Seilbahn
4. Stellungnahme PLAN vom 02.05.2023
5. Stellungnahme der SWM vom 27.04.2023
6. Stellungnahme BA 10 vom 24.10.2023
7. Stellungnahme BA 11 vom 28.09.2023
8. Stellungnahme BA 12 vom 24.10.2023
9. Stellungnahme BA 24 vom 18.10.2023
10. Stellungnahme Gemeinde Unterföhring vom 05.10.2023

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.03.2024 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhalt

I. Vortrag des Referenten	3
1. Anlass und Zielsetzung.....	3
2. Ergebnisse der Machbarkeitsstudie.....	5
2.1 Verkehrliche Bewertung und Kostenschätzung.....	5
2.2 Städtebauliche Bewertung.....	6
2.3 Naturräumliche Bewertung	7
3. Gesamtfazit und Empfehlung zum weiteren Vorgehen	8
4. Informationsveranstaltungen	9
5. Anträge und Empfehlungen	10
6. Abstimmung mit den Fremdreferaten.....	10
7. Anhörung der Bezirksausschüsse.....	10

8. Abstimmung mit der Gemeinde Unterföhring	10
9. Abstimmung mit Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)	10
10. Klimaprüfung durch das RKU	10
11. Information der Korreferenten	11
II. Antrag des Referenten.....	11
III. Beschluss.....	12

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung.

1. Anlass und Zielsetzung

Am 11.07.2018 stellten Frau Staatsministerin Ilse Aigner und Herr Oberbürgermeister Dieter Reiter zusammen mit Herrn Dr. Jürgen Büllesbach, Vorstandsmitglied der Schörghuber Unternehmensgruppe, die Idee einer Seilbahn als ein mögliches neues Element für den Nahverkehr für die Landeshauptstadt München vor. Dabei wurde vereinbart die Realisierbarkeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu untersuchen.

In der Folge wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung per Beschluss der Vollversammlung vom 19.12.2018 (Nr. 14-20 / V13617) beauftragt, die Machbarkeitsstudie mit Hilfe externer Unterstützung durchzuführen. Mit Gründung des Mobilitätsreferates am 01.01.2021 wurde die Federführung der Bearbeitung auf das Mobilitätsreferat übertragen. Als Ergebnis des darauffolgenden Vergabeverfahrens wurde ein Konsortium aus den Firmen EDR GmbH, SSP Consult, 03 Architekten, mahl gebhard Konzepte und Ingerop beauftragt die Untersuchungen durchzuführen. Die Gesamtkosten der Studie beliefen sich auf 570.000 Euro. Die Finanzierung erfolgte je hälftig durch die Landeshauptstadt München und das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB). Die Untersuchung wurde eng durch die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) begleitet.

Diese Vorlage dient der Information des Stadtrats über die Ergebnisse und der beschlussmäßigen Behandlung der abschließenden Empfehlungen.

Der Gegenstand der Machbarkeitsstudie war die Frage, ob eine Seilbahn einen substantiellen Beitrag zur Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs und der Verkehrssituation im Münchner Norden leisten kann.

Hierfür wurde eine Pilotstrecke am Frankfurter Ring identifiziert und sowohl technisch-betrieblich als auch verkehrlich, städtebaulich und naturräumlich untersucht und eine Grobkostenschätzung aufgestellt. Die Pilotstrecke wurde aus einem Bündel von neun verschiedenen Trassenvarianten eines Untersuchungsbereichs ausgewählt und wird im Folgenden als „Vorzugsvariante“ bezeichnet.



Abbildung 1: Untersuchungsgebiet (Kernstrecke, Erweiterung West und Ost), Quelle: Mobilitätsreferat, LHM

Die Kernstrecke des Untersuchungsbereichs erstreckte sich entlang des Frankfurter Rings vom Oberwiesefeld bis zur Studentenstadt. Darüber hinaus gab es Erweiterungsmöglichkeiten zum einen Richtung Osten nach Unterföhring und zum anderen Richtung Westen nach Moosach bzw. zur Fasanerie (Abbildung 1).

Insgesamt wurden 9 Trassenvarianten untersucht. Die Vorzugsvariante führt von der Fasanerie über die Torgauer Straße bis nach Unterföhring (Abbildung 2)

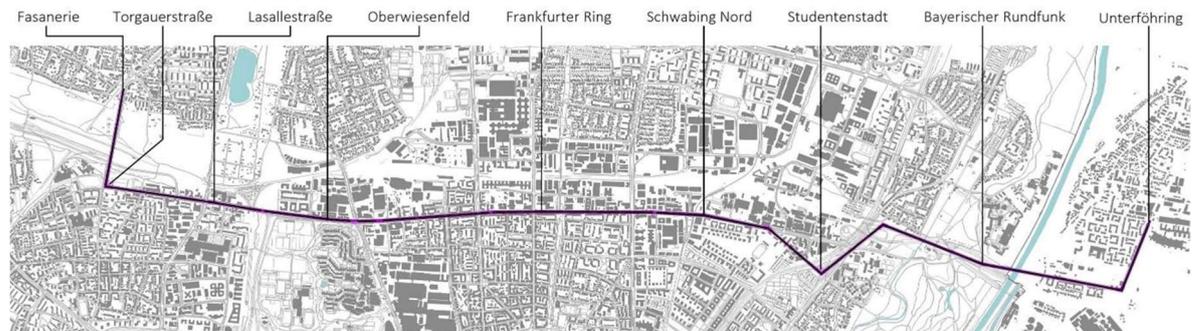


Abbildung 2: Vorzugsvariante (Quelle: EDR GmbH Gutachter, im Auftrag der LHM)

Anschließend wurde ein Systemvergleich zwischen einer urbanen Seilbahn, einer Tram und einem Expressbus entlang der Vorzugsvariante durchgeführt, um Kosten und Nutzen einer Seilbahn im Vergleich zu den Alternativen einordnen zu können. Darüber hinaus sollten grundsätzliche Empfehlungen für urbane Seilbahnen erarbeitet werden.

2. Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

2.1 Verkehrliche Bewertung und Kostenschätzung

Verkehrlicher Nutzen

Beim Systemvergleich zwischen der urbanen Seilbahn, der Tram und dem Expressbus entlang der Vorzugsvariante Fasanerie bis Unterföhring hat sich gezeigt, dass mit der Seilbahn auf den 10,95 km Länge rund 23.000 Pers./Tag (alle Werte im Querschnitt) befördert werden könnten. Auf der gleichen Trasse könnten mit dem Expressbus insgesamt ca. 20.000 Pers./Tag, sowie mit der Tram insgesamt etwa 15.000 Pers./Tag befördert werden.¹

Dabei wurde die Tram auf der Strecke der Vorzugsvariante mit 20 Haltestellen und einem 10-Minuten-Takt und der Expressbus mit 10 Haltestellen und einem 6/7-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit (HVZ) untersucht. Der Expressbus erzielte beim Vergleich das beste Ergebnis, da er unter den getroffenen Annahmen in der kürzesten Reisezeit am meisten Fahrgäste befördert.

Neben dem rein verkehrlichen Nutzen wurde zudem untersucht, welche Veränderung die Einrichtung eines neues Verkehrssystems entlang der Vorzugsvariante im Modal Split nach sich ziehen würde. Es ergab sich, dass sich bei allen drei Verkehrssystemen eine nur sehr marginale Veränderung im Modal Split einstellen würde:

Der Großteil der neuen Seilbahnnutzer*innen würde vom klassischen ÖPNV auf die Seilbahn umsteigen. Dabei ist eine Verlagerung in Höhe von 81% alleine von den heute bereits verkehrenden Expressbussen zu verzeichnen. Vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hingegen werden nahezu keine Nutzer*innen gewonnen.

Kostenabschätzung

Die geschätzten Kosten (inklusive der Bau- und Planungskosten) für die Vorzugsvariante der Seilbahn (Fasanerie bis Unterföhring) betragen ca. 433 Mio. EUR brutto. Die überschlägigen Projektkosten für die Tram liegen mit brutto 574,4 Mio. EUR höher (bei Nutzbarkeit für zwei Linien, mit Optimierungspotential). Für den Expressbus X37 auf abschnittweisem Bussonderfahrstreifen sind die niedrigsten Projektkosten mit brutto 19,02 Mio. EUR ermittelt worden. In den Kosten für die Tram sind Brückenbauwerke und U-Bahnüberführungen baulicher Art enthalten, diese entfallen für die Seilbahn.

Die Kosten der Seilbahn erreichen insgesamt eine Größenordnung, die denen der Tram im Wesentlichen entspricht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich um ein neues Verkehrssystem handelt, welches komplett andere Anforderungen an die Infrastruktur und das Personal hat. Der Expressbus ist unter den untersuchten Rahmenbedingungen das mit Abstand günstigste Verkehrssystem.

¹Hierbei wurde nur eine vergleichbare Strecke wie bei der Seilbahn untersucht. Nicht mitberechnet wurde die Fahrgastzahlen auf einer 2. Tramlinie, die diese Strecke größtenteils mitbenutzen würde und im Westen in Richtung O EZ und im Osten nach St. Emmeram – Engelschalking führen würde. Dadurch würden sich die Personen/Tag mit der Tram deutlich erhöhen.

Nutzen-Kosten-Bewertung

Aus dem Bezugsfall (aktueller Status Quo) für die Seilbahnmachbarkeitsstudie für Seilbahn, Tram und Expressbus wurden aufgrund der verkehrlichen Konkurrenzsituation die beiden aktuell fahrenden Expressbusse X35 und X36 herausgenommen (gleiche Haltestellenabstände, wie die Seilbahn). Die heute im Kfz-Verkehr mit fließenden Expressbusse (insb. X35 und X36) leisten im Prinzip (ohne Kostensteigerung und Bauwerke) grundsätzlich bereits jetzt ein ähnliches Fahrgastaufkommen (ca. 80%) wie die Seilbahn. Dadurch entsteht die Situation, dass sich die Personen, die vorher mit den Bussen X35 und X36 gefahren sind, in den Planfällen größtenteils auf die jeweils neu eingefügten Verkehrssysteme (Tram, Expressbus, Seilbahn) verteilen.

Damit ist der verkehrliche Nutzen der Seilbahn gegenüber der heute schon vorhandenen Angebotssituation im ÖPNV mit dem X35 und dem X36 relativ gering. Die Kosten für die Gesamtstrecke (Fasanerie-Unterführung) sind mit brutto 433 Mio. EUR aber sehr hoch.

Die Seilbahn hat gegenüber den heute schon verkehrenden Expressbussen X35 und X36 auf dem Frankfurter Ring bzw. der Moosacher Straße allerdings eine größere Betriebsstabilität und ist weniger störanfällig gegenüber Verkehrsstauungen im fließenden Kfz-Verkehr.

2.2 Städtebauliche Bewertung

Im Rahmen der städtebaulichen Bewertung wurde der Einfluss der Seilbahn auf sensible angrenzende Nutzungen (z.B. Wohnen, Stadtbild, etc.) entlang der Strecke im Hinblick auf Einsehbarkeit und Verschattung untersucht.

Die Seilbahntrasse verläuft hauptsächlich im öffentlichen Straßenraum bzw. öffentlichen Grün- und Naturbereichen. Die Überquerung von Privatflächen (Gewerbeflächen in Gewerbegebieten) erfolgt nur in Ausnahmefällen, dies ist aufgrund der rechtlich ungeklärten Situation (Überflug von Privatgrund) die einfachste Lösung für den urbanen Raum.

Die innerstädtischen Stationen der Seilbahn haben in der Machbarkeitsstudie eine Höhe von ca. 17 m. Die Ein- und Ausstiegsplattformen liegen im 1. OG auf ca. 5,50 m. Die Kabinen schweben im Stadtraum in ca. 30 m Höhe. Die Stationen wurden aufgrund des geringen Platzbedarfes als Stationen mit Mittelbahnsteig vorgesehen. Die Seilbahnstationen überragen dabei den Straßenraum. Eine Absenkung der Stationen auf die Nullebene würde den Wegfall von weiteren Fahrstreifen bedeuten.

In der Studie wird für die Seilbahntrasse eine 3S-small Seilbahn empfohlen mit maximal 20 Personen pro Kabine bei etwas geringerer Breite als die typischen 3S Kabinen. Aufgrund der notwendigen Abstandssituation zur Bestandsbebauung ist weiterhin angeraten die Stationen in Mittellage anzulegen. Dies erfordert zwar die Fußgängerquerung über Fußgängerfurten, ist aber notwendig, weil ansonsten die Abstandsregelungen des Brandschutzes nicht eingehalten werden können.

Auswirkungen wie Einsehbarkeit und Verschattung auf die Nachbarbebauung findet daher überwiegend im Bereich der Stationen und in den Auf- und Abstiegsstrecken der Seilbahn statt. Die Fenster der Kabinen können durch elektrisch gesteuerte Beschichtungen blickdicht (Milchglas-Effekt) geschaltet werden.

In engen Straßenräumen kann es in Stationsbereichen zur Unterschreitung der Abstandsflächen kommen. Dadurch kann die erforderliche Belichtung der Bestandsgebäude eingeschränkt werden. Es entstehen zudem Lichtemissionen durch beleuchtete Stationen und Kabinen im Nachtverkehr.

Bei dem untersuchten Streckenverlauf bestehen keine Querungen von Denkmalschutzbereichen wie dem Olympiapark und dem Englischen Garten. Die Seilbahn fährt lediglich vorbei. Das System Seilbahn mit seinen Kabinen und Seilen ist im Stadtbild sichtbar. Die Abschnitte in der Nähe von Baudenkmalern, insbesondere der Bereich nördlich des Olympiaparks mit der geplanten Station "Oberwiesenfeld" wären im Falle einer vertieften Planung hinsichtlich Höhenentwicklung und baulicher Gestaltung eng mit dem Denkmalschutz und dem Welterbeantrag abzustimmen.

Zusätzliche Nutzungen zur Verbesserung von Quartiersinfrastrukturen könnten in Stationen mit größeren Flächengrundrissen (Studentenstadt, Torgauer Straße, ggf. Unterföhring) untergebracht werden. Neben Werkstattflächen und Garagierung sind Nutzungen wie Parken (MIV), Gastronomie, Lebensmittelhandel und/oder Wohn- oder Büronutzung möglich.

Als Fazit kommt die städtebauliche Bewertung in der Machbarkeitsstudie zu dem Ergebnis, dass eine Seilbahn am Frankfurter Ring baulich realisierbar und städtebaulich integrierbar wäre.

2.3 Naturräumliche Bewertung

Durch die nur punktuell anzuordnenden Stützen findet auf dem Großteil der Strecke eine geringe Beeinträchtigung der Grünflächen statt.

Aufgrund der Flexibilität der Stützenabstände (insbesondere beim 3S-System) kann auf Biotope, Naturdenkmäler und weitere wertvolle Bereiche Rücksicht genommen werden. Bei Querung dieser Bereiche müssen weitergehende naturschutzfachliche Untersuchungen erfolgen.

Besonders auf der Trasse von Studentenstadt bis Unterföhring bei der Querung der Isarauen zeigt die Seilbahn ihre Vorteile als ein verträgliches und umweltfreundliches Verkehrssystem. Die Realisierung einer Seilbahn ist hier erheblich einfacher und naturschonender als die Realisierung einer neuen Trasse für die Tram, für die im Bereich der Isar ein Brückenbauwerk erforderlich würde.

Außerdem spielen die bestehenden Höhenunterschiede zur Isar (Isarauen) bei der Seilbahn eine untergeordnete Rolle und sind leicht zu überwinden. Mit einer Seilbahn können die Bäume im Straßenraum des Frankfurter Rings und auf dem Mittelstreifen weitgehend erhalten bleiben. Anders ist dies bei einer Tram in Mittellage. Ebenfalls ist eine Unterpflanzung der Seilbahntrasse mit Bäumen und Sträuchern möglich.

Die Querung des Naturraums südlich des Bayerischen Rundfunks und im Isarraum erfolgt entlang bestehender Infrastrukturen (Bündelungsfunktion) und bis auf die Station weitgehend ohne zusätzliche Bauwerke.

Aufgrund der Höhe und der geringen Geschwindigkeit der Kabinen werden Vögel und Insekten voraussichtlich nicht beeinträchtigt. Im Bereich der Isarauen (nördlich angrenzendes Schutzgebiet) sind ggf. weitere Untersuchungen zur Verträglichkeit durchzuführen.

Als Fazit kommt die naturräumliche Bewertung in der Machbarkeitsstudie zu dem Ergebnis, dass die Seilbahn am Frankfurter Ring mit Verlängerung zur Fasanerie und nach Unterföhring naturräumlich realisierbar wäre.

3. Gesamtfazit und Empfehlung zum weiteren Vorgehen

Die Seilbahntechnik ist als öffentliches Nahverkehrssystem hinsichtlich der Transportkapazitäten eine ernst zu nehmende Konkurrenz zu den Systemen ‚Expressbus‘ und ‚Trambahn‘. Allerdings ist zu beachten, dass Zwischenstationen zu deutlichen Fahrtzeitverlusten führen.

Die Investitionskosten für eine Seilbahn, aber auch die Investitionskosten für eine Trambahn, sind bei den unterstellten Rahmenbedingungen, ca. 10-mal so hoch wie beim System ‚Expressbus‘.

Das System ‚Seilbahn‘ spielt seine Stärken beim Überwinden von Hindernissen aus, wie beispielsweise Flüsse, Berge, Täler oder Autobahnen.

In engen, kurvenreichen Straßenräumen ist das System ‚Seilbahn‘ benachteiligt, da Stationen Platz benötigen und Umlenkbauwerke bzw. Umlenkstützen die Kosten erhöhen und Fahrzeiten vergrößern.

Für eine Seilbahn als Element im Nahverkehr sind die Eigenschaften der 3S-Technologie zur Sicherstellung einer hohen Systemverfügbarkeit und Angebotsqualität erforderlich. Stationen mit Mittelbahnsteigen lassen sich besser in den begrenzten städtischen Straßenraum integrieren als Stationen mit Seitenbahnsteigen.

Im konkret betrachteten Fall eines ÖPNV-Systems am Frankfurter Ring in München ist aus gutachterlicher Sicht das System ‚Seilbahn‘ auf der Gesamtstrecke „S-Bahnhof Fasanerie“ über die Kernstrecke bis zum „S-Bahnhof Unterföhring“ nicht konkurrenzfähig, da hohe Investitionskosten erforderlich sind und kein entsprechender verkehrlicher Zusatznutzen entsteht.

Der Systemvergleich zeigte, dass eine Seilbahn hier keine wesentlichen Vorteile gegenüber den bereits bestehenden Angeboten im Nahverkehr besitzt und die Seilbahn so gut wie keine Umsteiger vom MIV generiert.

Aus diesen Gründen empfiehlt auch das Mobilitätsreferat die Strecke von der Fasanerie bis Unterföhring nicht weiter zu verfolgen.

Seine Vorteile spielt das System ‚Seilbahn‘ beim Überwinden von Hindernissen aus. Im konkret untersuchten Fall ist dies der Streckenabschnitt mit der Querung des Isarraums von Studentenstadt bis Unterföhring. Daher empfiehlt das Gutachterteam, die Teilstrecke U-Bahnhof Studentenstadt nach S-Bahnhof Unterföhring aufgrund des topographischen Vorteils nochmal vertieft zu untersuchen. Die Investitionskosten hierfür wurden mit ca. 160 Mio. EUR brutto abgeschätzt.

Angesichts des geringen, zusätzlichen verkehrlichen Nutzens von rund 2.900 Fahrgästen/Tag bei erwarteten Baukosten von 160 Mio. Euro ist auch eine vertiefende Untersuchung der Strecke von Studentenstadt bis Unterföhring aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses aus Sicht des Mobilitätsreferats nicht empfehlenswert. Aus wirtschaftlichen Gründen ist das Verkehrssystem Bus zu bevorzugen.

Nach der abschließenden Untersuchung der Seilbahntrasse im Münchner Norden wird das System Seilbahn weiterhin als alternatives Verkehrssystem geprüft und in Projekten (z.B. im Projekt MoveRegioM gemeinsam mit dem Landkreis München) untersucht, ob es im Stadtgebiet, beziehungsweise in Verbindung mit der Region, Strecken gibt, die einen verkehrlichen Nutzen zu vertretbaren Kosten bringen.

4. Informationsveranstaltungen

Eine erste Information der Öffentlichkeit erfolgte im Rahmen einer Pressemitteilung am 16.02.2022, nachdem zuvor Vertreter*innen des Münchner Stadtrats sowie der Gemeinde Unterföhring in einem Online-Fachvortrag unterrichtet wurden.

Am 06.07.2022 wurde eine umfangreichere digitale Informationsveranstaltung durchgeführt, zu der interessierte Bürger*innen, die betroffenen Bezirksausschüsse sowie weitere Interessenvertretungen eingeladen waren. Eingebunden waren zudem das StMB sowie Beteiligte an weiteren parallel durchgeführten Seilbahnprojekten des Bundes sowie Vertreter*innen des Auftragnehmerkonsortiums. Insgesamt hatten sich 127 Personen zur Informationsveranstaltung angemeldet. Sie wurde von den mit der Öffentlichkeitsbeteiligung beauftragten Unternehmen Interestik und Ouishare moderiert und durchgeführt.

Im vorgestellten Ergebnis konnte nachvollziehbar dargestellt werden, wie die Gutachter und die Landeshauptstadt München zu ihren Empfehlungen gekommen sind und zahlreiche Fragen von Bürger*innen konnten beantwortet werden.

5. Anträge und Empfehlungen

Seilbahn nach Moosach

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 06938 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 10 - Moosach vom 14.10.2019

Im Antrag vom BA 10 wurde folgendes beantragt:

Der Bezirksausschuss 10, Moosach bittet um Informationen über geplante Seilbahn/en nach Moosach.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Der BA wurde im Rahmen einer Informationsveranstaltung über die Ergebnisse der Untersuchung informiert und die Präsentation der Informationsveranstaltung wurde online zur Verfügung gestellt.

6. Abstimmung mit den Fremdreferaten

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und den Stadtwerken München abgestimmt. Deren im Rahmen der Mitzeichnung übermittelten Änderungswünsche wurden übernommen.

7. Anhörung der Bezirksausschüsse

Die Beschlussvorlage ist mit den Bezirksausschüssen 10,11,12 und 24 abgestimmt. Die Bezirksausschüsse sind mit der Beschlussvorlage einverstanden.

8. Abstimmung mit der Gemeinde Unterföhring

Die Beschlussvorlage ist mit der Gemeinde Unterföhring abgestimmt. Die Gemeinde Unterföhring hat der Beschlussvorlage zugestimmt.

9. Abstimmung mit Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB)

Die Beschlussvorlage ist mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) abgestimmt. Aufgrund der städtischen Zuständigkeit hat das Ministerium für Wohnen, Bau und Verkehr auf Nachfrage auf die Abgabe einer eigenen Stellungnahme verzichtet.

10. Klimaprüfung durch das RKU

Die Klimaprüfung durch das RKU ist erfolgt und das RKU sieht sich durch die Beschlussvorlage nicht betroffen, weil gemäß der Beschlussvorlage keine Umsetzung erfolgt.

11. Information der Korreferenten

Der Korreferent des Mobilitätsreferats Herr Stadtrat Schuster, und der zuständige Verwaltungsbeirat für den Geschäftsbereich 1 - Strategie, Herr Stadtrat Pretzl, haben je einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat beschließt, die untersuchte Vorzugsvariante zwischen Fasanerie und Studentenstadt nicht weiter zu verfolgen.
2. Der Stadtrat beschließt, dass die Trasse von Studentenstadt nach Unterföhring trotz der Empfehlung des Gutachterteams aufgrund des erwarteten negativen Nutzen-Kosten-Faktors nicht weiter vertieft untersucht wird.
3. Das System Seilbahn wird weiterhin als alternatives Verkehrssystem daraufhin geprüft, ob es im Stadtgebiet, beziehungsweise in Verbindung mit der Region, Strecken gibt, die einen verkehrlichen Nutzen zu vertretbaren Kosten bringen.
4. Der Antrag Nr. 14-20 / B 06938 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 10 - Moosach vom 14.10.2019 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA
3. An die Bezirksausschüsse 10, 11, 12 und 24
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
9. An den Behindertenbeirat
10. An den Seniorenbeirat
11. An das Mobilitätsreferat – GB1
12. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
13. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1.31
Zum Vollzug des Beschlusses

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen