

**Altstadtring Nordwest  
Sicherheitsnachrüstung Altstadtringtunnel  
Straßenumbau Oskar-von-Miller-Ring  
und Von-der-Tann-Straße  
im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt**

- A) Ausführungsgenehmigung von Vorwegmaßnahmen zur Sicherheitsnachrüstung des Altstadtringtunnels
- Bau einer Löschwasserkammer an der Tunneleinfahrt am Oskar-von-Miller-Ring
  - Bau einer Löschwasserkammer an der Tunnelausfahrt zum Karl-Scharnagl-Ring
  - Bau einer Wandverstärkung an der Tunneleinfahrt in der Prinzregentenstraße

Projektkosten (Ausführungskosten):  
1.740.000 €

- B) Information über das Ergebnis der ersten Phase des Planungsworkshops zur Gestaltung der Freiflächen

**Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11832**

Anlagen

- A Übersichtsplan der geplanten Vorwegmaßnahmen
- B.1 Beurteilungen der Teilnehmer des konkurrierenden Verfahrens des Workshops zur Gestaltung der Freiflächen
- B.2 Planunterlagen der Teilnehmer des konkurrierenden Verfahrens

**Beschluss des Bauausschusses vom 12.06.2018 (SB)**  
Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag der Referentin**

- A.1 Sachstand zum Projekt Sicherheitsnachrüstung Altstadtringtunnel

Mit der Projektgenehmigung der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.03.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06080) wurde das Baureferat beauftragt, die Bauausführung vorzubereiten.

## Baulicher Zustand der Deckenkonstruktion, Interventions- und Monitoring-konzept

Im Beschluss zur Projektgenehmigung wurde unter dem Punkt 3.2.3.2 „Spannbetondecke“ bereits auf den baulichen Zustand der Deckenkonstruktion des Altstadtringtunnels hingewiesen. Es wurde aufgrund der umfangreichen Stellungnahmen der Gutachter berichtet, dass weiterhin von einer uneingeschränkten Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Tunneldecke für einen Zeitraum von „25 Jahren plus X“ ausgegangen werden kann. Da allerdings nicht auszuschließen ist, dass sich der Zustand der Spannbewehrung in diesem Zeitraum verschlechtert, wurde zum Zeitpunkt der Projektgenehmigung bereits ein Interventionskonzept entwickelt.

Dieses sieht die Auflagerung der Tunneldecke auf der Mittelwand als tragendes Bauteil vor. Des Weiteren wurde geschildert, dass der Ausfall von Spanngliedern und somit ein etwaiger Schadensfortschritt durch eine kontinuierliche Verformungsmessung der Tunneldecke festgestellt werden muss.

Im Zuge der Vorbereitung der Ausführungsplanung wurde das Interventionskonzept im Detail weiter ausgearbeitet und durch ein umfangreiches Monitoringkonzept für die gesamte Tunneldecke ergänzt. Das Monitoringkonzept sieht zum einen die schon in der Projektgenehmigung beschriebene Messung der Verformung der Tunneldecke als Indikator für einen etwaigen Schadensfortschritt vor. In Abstimmung mit den am Monitoringkonzept beteiligten Gutachtern und dem Prüfenieur kommt als zusätzliches Element zur direkten Schadenserkenkung ein sogenanntes akustisches Messsystem (Acoustic Emission) zum Einsatz. Mit dessen Hilfe können Spanndrahtbrüche in der tragenden Betonkonstruktion aufgrund ihrer akustischen Charakteristik bzw. Schallsignatur mit speziellen Ultraschallsensoren gezielt geortet werden. Sowohl die Verformungsmessungen als auch die akustischen Messungen wurden im Altstadtringtunnel in einer Testphase hinsichtlich der Einsetzbarkeit unter Realbedingungen im Tunnelbauwerk über einen Zeitraum von knapp einem Jahr getestet.

In der detaillierten Auswertung der Messergebnisse der durchgeführten Testmessungen hat sich gezeigt, dass das Interventions- und Monitoringkonzept, bis auf die Tunneldecke des Blocks 34, auf dem sich das historische Gebäude des Prinz-Carl-Palais befindet, für alle Tunneldecken des Altstadtringtunnels anwendbar ist.

Bei der Tunneldecke des Blocks 34 haben die umfangreichen Auswertungen ergeben, dass die vorgesehene Messung der Verformung hier nicht angewendet werden kann, da die Decke aufgrund ihrer massiven Bauteilstärke von 3,5 m ein sehr geringes Verformungsverhalten aufweist. Verformungen aufgrund eines fortschreitenden Ausfalls von Spanngliedern können durch Messungen somit nicht erfasst werden. Die Erfassung von Spanndrahtbrüchen mittels des akustischen Systems ist nach ausführlicher Analyse durch die Gutachter für das Monitoringkonzept für den Bereich der Tunneldecke des Blocks 34 aufgrund der massiven Bauteildimensionen nicht in dem für das Interventionskonzept nötigen Umfang möglich. Somit besteht für die Deckenkonstruktion des Blocks 34 keine Möglichkeit, einen eventuellen Schadensfortschritt festzustellen.

Das Interventionskonzept, wie es zum Zeitpunkt der Projektgenehmigung für den gesamten Tunnel vorgesehen war, ist somit beim Tunnelblock 34 aufgrund der nun detaillierteren Erkenntnisse, die im Zuge der Ausführungsplanung und der weiterführenden Erkenntnisse, die im Laufe der Erprobung des Monitorings gewonnen wurden, nicht anwendbar.

Konzept zur statischen Ertüchtigung der Tunneldecke des Block 34:

Aufgrund der o. g. Erläuterungen bleibt für die dauerhafte Sicherstellung der Tragfähigkeit und der Gebrauchstauglichkeit der Tunneldecke des Blocks 34 nur die Möglichkeit von Verstärkungsmaßnahmen, da der Schadensfortschritt nicht, wie im restlichen Bereich des Tunnels, detektiert werden kann.

Die Verstärkungsmaßnahmen müssen somit zeitgleich mit der sicherheitstechnischen Nachrüstung und Instandsetzung des Altstadtringtunnels durchgeführt werden.

Da für die Ausführungsplanung der statischen Ertüchtigung eine umfangreiche Untersuchung der Bestandskonstruktion der Tunneldecke notwendig ist, musste der in der Projektgenehmigung unter Punkt 3.2.3.5 beschriebene Rückbau der untergehängten Rabitzdecke im Block 34, nicht wie ursprünglich vorgesehen während der Hauptbauphase, sondern bereits innerhalb der Osterferien 2018 durchgeführt werden. Aufgrund der untergehängten Deckenkonstruktion im Block 34 war bis dahin eine lückenlose Untersuchung der Betonkonstruktion in diesem Bereich nicht möglich.

Im Nachgang zum Rückbau wurden die erforderlichen Bauwerksuntersuchungen der Betonkonstruktion der Tunneldecke im Block 34 bis Ende April durchgeführt. Die Erkenntnisse hieraus sind in die Ausführungsplanung für die statische Ertüchtigung mit eingeflossen.

Ein entsprechendes Konzept für eine statische Ertüchtigung der Tunneldecke wurde vom Baureferat bereits in Auftrag gegeben. Das Konzept sieht vor, auf der Unterseite der Decke des Blocks 34 eine ca. 25 cm starke, massiv bewehrte Betonverstärkung mittels Spritzbeton anzubringen. Durch die Betonverstärkung wird gewährleistet, dass die tragende Konstruktion der Tunneldecke, auch bei einem eventuellen Ausfall der vorhandenen Spannbewehrung, ihre volle Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit beibehält. Des Weiteren wird durch die Betonverstärkung auch der Brandschutz der Tunneldecke gemäß den heute gültigen Vorschriften umgesetzt.

Auswirkungen der Ertüchtigung des Blocks 34 auf den Bauablauf des Projektes

Die Ertüchtigungsmaßnahme der Tunneldecke des Blocks 34 muss aus Gründen des Bauablaufs in den Gesamtablauf der sicherheitstechnischen Nachrüstungs- und Instandsetzungsmaßnahme des Altstadtringtunnels integriert werden. Eine Durchführung der Maßnahme im Anschluss an die Instandsetzungsmaßnahme würde zu einer insgesamt Verlängerung der geplanten Bauzeit von ca. 14 bis 15 Monaten führen.

Durch die Integration der statischen Ertüchtigung der Tunneldecke in den Bauablauf der restlichen Maßnahmen im Tunnelbauwerk kann gewährleistet werden, dass es zu keinen wesentlichen Verlängerungen der Hauptbauphase mit den entsprechenden Verkehrsbeeinträchtigungen kommt. Allerdings müssen hierzu Optimierungen des Bauablaufs vorgenommen werden, auf die unter Punkt 2 detailliert eingegangen wird.

Da die Planung der statischen Ertüchtigung der Decke des Blocks 34 in den Bauablauf des Projektes mit integriert werden muss, kommt es zu einer Verzögerung der Ausschreibung der Rohbauleistungen für die Nachrüstungs- und Instandsetzungsarbeiten. Insbesondere müssen die Verkehrsphasen für die Ertüchtigung der Decke des Blocks 34 in das Verkehrskonzept der provisorischen Verkehrsphasen der Hauptbauphase integriert werden. Die Anschlussbereiche zu den bereits bestehenden Verkehrsphasen werden derzeit in der Planung angepasst und auf den Terminablauf der Hauptbauphase abgestimmt.

Für die statische Ertüchtigung der Tunneldecke im Block 34 sind derzeit Kosten in Höhe von 3,5 Mio. € berechnet worden.

Die zusätzlichen Kosten können aus derzeitiger Sicht über die geplante Risikoreserve abgedeckt werden.

Dies wird im Beschluss für die weitere Ausführungsgenehmigung voraussichtlich im Dezember im Bauausschuss vorgetragen.

## A.2 Optimierung der Bauzeit durch Vorwegmaßnahmen

Die Terminuntersuchung hat gezeigt, dass es sinnvoll ist, verkehrsbeeinflussende Baumaßnahmen bzw. Baufelder, die im Verkehrsbereich der Oberflächenfahrbahnen des Altstadtrings liegen, bereits im Vorfeld der Hauptbauphase durchzuführen. Somit kann der Verkehr bei Start der Hauptbauphase im März 2019 bereits kurz nach Beginn über die verkehrstechnisch ertüchtigte Oberfläche geführt werden. Im Tunnelbauwerk kann somit unmittelbar nach Einrichtung der Verkehrsführung an der Oberfläche mit den umfangreichen und terminkritischen Arbeiten zur Ertüchtigung der Decke des Blocks 34 und mit den weiteren Instandsetzungs- und Nachrüstungsarbeiten begonnen werden. Als sinnvoll in terminlicher Hinsicht hat sich hierbei das Vorziehen des Baus der Löschwasserkammer im Bereich der Tunnelzufahrt am Oskar-von-Miller-Ring Südseite und der Wandverstärkungsmaßnahmen für das Bedientableau der Einsatzkräfte der Feuerwehr und der Polizei an der Ostrampe der Prinzregentenstraße Nordseite gezeigt.

Da die Löschwasserkammer an der südlichen Tunnelausfahrt zum Karl-Scharnagl-Ring der Bauweise der Kammer am Oskar-von-Miller-Ring Südseite entspricht, wird aus Gründen der Synergie der Bau ebenfalls in die Vorwegmaßnahmen mit einbezogen. Somit können Kosten für den Aufzug und die Vorhaltung der Baustellengeräte eingespart werden.

### A.3 Bauablauf und Termine der Vorwegmaßnahmen

Die Vorwegmaßnahmen wurden im Vorfeld bereits mit den beteiligten städtischen Dienststellen und dem Baustellenkoordinator des Baureferates hinsichtlich des Bauablaufs und der verkehrlichen Belange abgestimmt. Die Regierung von Oberbayern wurde im Zuge der förderrechtlichen Genehmigungen über die Vorwegmaßnahmen informiert. Des Weiteren werden die unmittelbar betroffenen Anlieger rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen informiert. Hierzu zählen insbesondere das Haus der Kunst, die Oberste Baubehörde, die Staatskanzlei und die Anlieger im Bereich des Oskar-von-Miller-Rings. Mit dem für das Prinz-Carl-Palais und die Staatskanzlei zuständigen Staatlichen Bauamt haben bereits Abstimmungen bezüglich der Vorwegmaßnahmen und des Konzeptes zur statischen Ertüchtigung der Tunneldecke des Blocks 34 (unter dem Prinz-Carl-Palais) stattgefunden.

Die beschriebenen Vorwegmaßnahmen der Löschwasserkammern am Oskar-von-Miller-Ring Südseite, an der Tunnelausfahrt zum Karl-Scharnagl-Ring und die Wandverstärkung an der Tunneleinfahrt der Prinzregentenstraße Nordseite sollen gemäß der Terminplanung ab Mitte Juli 2018 bis Dezember 2018 durchgeführt werden.

#### Löschwasserkammer an der Tunneleinfahrt am Oskar-von-Miller-Ring Südseite

Beim Bau der Löschwasserkammer am Oskar-von-Miller-Ring Südseite bleibt der Verkehr auf der Oberfläche, wie im derzeitigen Bestand, mit einer einspurigen Verkehrsführung bestehen. Der Verkehr wird hierbei im Bereich des Baufeldes der Löschwasserkammer nach Süden, innerhalb der derzeitigen Parkbuchten, provisorisch geführt. Im Bereich der Zufahrt zum Tunnel wird eine der drei Fahrspuren in Fahrtrichtung Ost für die Bauarbeiten gesperrt werden. Da weiterhin zwei Fahrspuren im Zuflussbereich des Tunnels zur Verfügung stehen und im Tunnel weiterhin gemäß dem Bestand durchgehend drei Fahrspuren bis zum südlichen Tunnelabzweig zum Karl-Scharnagl-Ring bestehen bleiben, kommt es zu keinen wesentlichen Beeinflussungen der Verkehrsbeziehungen durch die Baumaßnahme der Löschwasserkammer. Die Ausführung erfolgt von Juli bis Dezember 2018.

#### Löschwasserkammer an der südlichen Tunnelausfahrt zum Karl-Scharnagl-Ring

Beim Bau der Löschwasserkammer an der südlichen Tunnelausfahrt zum Karl-Scharnagl-Ring kommt es im Bereich der Oberfläche zu keinen Spurreduzierungen bzw. Verschwenkungen im Bereich des Franz-Josef-Strauß-Rings. Im Bereich der Tunnelausfahrtsrampe wird der Verkehr, der aus dem Tunnel kommt, zur westlichen Rampenseite verschwenkt, so dass ausreichend Platz für das Baufeld von der Tunnelrampenseite aus besteht. Die Ausführung erfolgt ebenfalls von Juli bis Dezember 2018.

## Wandverstärkung an der Tunneleinfahrt in der Prinzregentenstraße Nordseite

Für den Bau der Wandverstärkung im Bereich der nördlichen Zufahrtsrampe der Prinzregentenstraße (vor dem Haus der Kunst) muss der Verkehr für die Arbeiten auf eine Fahrspur an der Oberfläche reduziert werden. Im Bereich der Zufahrt zum Tunnel muss der Verkehr aus Gründen der Sicherheit während der Verbau- und Rohbauarbeiten von zwei Fahrspuren auf eine Fahrspur reduziert werden.

Die Bauarbeiten wurden terminlich in den Zeitraum der Sommerferien 2018 gelegt. Die Auswirkungen auf den Verkehr können somit möglichst gering gehalten werden.

### A.4 Kosten

Inzwischen sind 85 % der Kosten für die Vorwegmaßnahmen durch Submission der Bauleistungen belegt.

Der Kostenanschlag für die genannten Vorwegmaßnahmen beläuft sich auf 1.550.000 €. Er gibt die Kosten nach dem derzeitigen Preisstand wieder. Es wird darauf hingewiesen, dass die tatsächliche Entwicklung der Kosten vom Kostenanschlag noch abweichen kann.

Der Bauausschuss hat als Senat über die Realisierung des Projektes mit nachfolgenden Kosten zu entscheiden:

Kostenanschlag für die Vorwegmaßnahmen	1.550.000 €
Reserve für Ausführungsrisiken	190.000 €
<u>(ca. 12,5 % nach fachlicher Beurteilung ausreichend)</u>	
Ausführungskosten	1.740.000 €

Die Bauzeit für die Vorwegmaßnahmen dauert von Juli bis Dezember 2018 und liegt unter einem Jahr.

### A.5 Finanzierung

Die Baumaßnahme ist im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2017 – 2021 in der Investitionsliste 1 unter Maßnahme-Nr. 6300.8965 (Rangfolge-Nr. 46) mit insgesamt Projektkosten in Höhe von 75.600.000 € (ohne Risikoreserve in Höhe von 9.100.000 €) enthalten.

Im Haushalt 2018 stehen die entsprechenden Mittel für die Vorwegmaßnahmen zur Verfügung. Somit entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Für die Vorwegmaßnahmen wurde von der Regierung von Oberbayern eine Vorsorgemaßnahme beantragt. Somit sind die Kosten für die Vorwegmaßnahmen mit der Hauptfördermaßnahme des Altstadtringtunnels nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und nach dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) förderfähig.

**B. Information über das Ergebnis der ersten Phase des Planungsworkshops zur Gestaltung der Freiflächen**

Mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.03.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06080) wurde das Baureferat beauftragt, ein konkurrierendes Verfahren für die detaillierte Gestaltung der Freiflächen in Form eines Workshops unter Beteiligung von Vertreterinnen und Vertretern des Stadtrates, des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 3 Maxvorstadt sowie von Anrainern und Öffentlichkeit durchzuführen.

Mit dem Beschluss des Bauausschusses vom 04.07.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09162) wurde dem Verfahrensvorschlag und der Aufgabenstellung zum Planungsworkshop zur Gestaltung der Freiflächen am Oskar-von-Miller-Ring und der östlichen Gabelsbergerstraße zugestimmt. In dem Verfahren soll auch untersucht werden, in welcher genauen Lage die Gabelsbergerstraße zwischen Türkenstraße und Oskar-von-Miller-Ring angeordnet wird und ob vor der Amalienstraße weitere Anwohnerparkplätze möglich sind. Es wurde ein zweiphasiges konkurrierendes Verfahren mit vier Landschaftsarchitekturbüros festgelegt. Das Referat für Gesundheit und Umwelt ist bezüglich der Aspekte Lufthygiene und Lärmschutz in das Verfahren mit einbezogen. Der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München ist ebenfalls in das Verfahren mit einbezogen.

Die erste Phase startete mit einer öffentlichen Auftakt- und Informationsveranstaltung am 20.07.2017, in der von der Bürgerschaft Anregungen vorgetragen werden konnten. Das Protokoll der Veranstaltung wurde Teil der Aufgabenstellung für die Landschaftsarchitekturbüros.

Am 15.09.2017 fand ein Rückfragenkolloquium mit den vier Landschaftsarchitekturbüros und dem Beurteilungsgremium statt.

Am 01.12.2017 fand die erste Sitzung des Beurteilungsgremiums mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadtratsfraktionen, des Bezirksausschusses 3 Maxvorstadt, des Behindertenbeirates, des Kreisverwaltungsreferates, des Referates für Gesundheit und Umwelt, des Baureferates und externer Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten statt, bei der die teilnehmenden Büros ihre Entwürfe persönlich präsentierten:

Kübert Landschaftsarchitekten, München  
 realgrün Landschaftsarchitekten, München  
 terra.nova Landschaftsarchitektur, München  
 Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich/Berlin

Die Entwürfe wurden vom Gremium beurteilt, eine Reihung wurde nicht vorgenommen.

Im Ergebnis stellte das Beurteilungsgremium fest, dass es sich bei allen Entwürfen grundsätzlich um sehr interessante, für den Ort und die weitere Diskussion gut geeignete Entwürfe handelt.

Ein Teilnehmer ist jedoch von der in der Aufgabenstellung formulierten Vorgabe abgewichen, dass, bis auf die genaue Situierung der vom Stadtrat beschlossenen Mittellage der Fahrbahnen in der Gabelsbergerstraße, die Lage aller sonstigen Fahrbahnränder durch die vom Stadtrat beschlossene Planung bereits konkret festgelegt ist. Bei der eingereichten Arbeit des Landschaftsarchitekturbüros terra.nova wurde die Fahrbahnführung nördlich der Tunnelrampe verändert und die Einmündung in die Kreuzung angepasst. Nach Aussage des für die Verkehrssicherheit zuständigen Kreisverwaltungsreferates ist die vorgeschlagene Modifikation der Einmündung nicht möglich. Der rechts abbiegende motorisierte Verkehr würde dadurch so geführt werden, dass den Fahrerinnen und Fahrern die Bevorrechtigung des gleichzeitig querenden Fußgänger- und Radverkehrs nicht klar ersichtlich wäre. Die Verkehrssicherheit wäre daher nicht gegeben.

Das Beratungsgremium stellte dennoch fest, dass bei diesem Vorschlag, welcher eine andere Verteilung der Flächen ermöglichen würde, große Potentiale zu vermuten sind. Das Beurteilungsgremium war sich darüber einig, dass die aufgezeigte Idee grundsätzlich aufgegriffen und weiter untersucht werden kann. Jedoch muss der Einmündungsbereich, wie vorgegeben, unverändert bleiben. Ob die dann ggf. erneut geänderte Straßenführung funktionsfähig ist, kann erst nach Vorliegen des Entwurfs geprüft werden. Alle vier Büros sollen noch einmal untersuchen, ob gemäß Aufgabenstellung im Bereich der Amalienstraße zusätzliche Parkplätze unterzubringen sind.

Der Beschlussvorlage sind als Anlage jeweils der Entwurfsplan und die Beurteilungstexte der vier Landschaftsarchitekturbüros angefügt.

Mit der vorliegenden Information des Stadtrates über die Entwürfe und die Beurteilungen wird die erste Phase abgeschlossen.

In der zweiten Phase wird das Baureferat in einer öffentlichen Veranstaltung am Mittwoch, 27.06.2018, 18:00 Uhr im Oskar-von-Miller-Forum die Entwürfe mit den Beurteilungen vom Vorsitz des Gremiums vorstellen lassen und gemeinsam mit den Entwurfsverfassern die Arbeiten mit der Bürgerschaft und dem Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt diskutieren. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieses Bürgerdialogs erfolgt dann eine Überarbeitung der Entwürfe durch die Landschaftsarchitekturbüros. In einer zweiten Sitzung des Beurteilungsgremiums am 23.11.2018 wird abschließend eine Empfehlung zur Realisierung eines Entwurfs ausgesprochen und anschließend dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse gemäß der Satzung für die Bezirksausschüsse bestehen im Rahmen dieser Beschlussvorlage nicht.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 3 Maxvorstadt und der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 1 Altstadt - Lehel haben jedoch Abdrucke der Vorlage zu ihrer Information erhalten.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Danner, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Ingenieurbau, Herr Stadtrat Alexander Reissl, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

## **II. Antrag der Referentin**

1. Die Realisierung der aufgeführten Vorwegmaßnahmen mit Ausführungskosten in Höhe von 1.740.000 € wird genehmigt.
2. Dem Baubeginn wird zugestimmt.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **III. Beschluss** nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Josef Schmid  
2. Bürgermeister

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/12, II/21  
zur Kenntnis.

**V. Wv. im Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung**

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

An den Bezirksausschuss 3  
An den Bezirksausschuss 1  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I  
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II  
An das Kommunalreferat  
An das Referat für Gesundheit und Umwelt  
An das Kreisverwaltungsreferat  
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft  
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat  
An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat  
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat  
An das Baureferat - H, G, T, V, MSE  
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4  
An das Baureferat - J 0, J 1, J 2, J 3, J 4, J Z  
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - J  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am .....  
Baureferat - RG 4