

Telefon: 233 - 22058  
Telefax: 233 – 21559

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
Recht, Verwaltung und  
Infrastruktur  
PLAN HA I/1

## **2. Stammstrecke München – Aktuelle Entwicklungen**

### **Verzögerungen und Kostensteigerungen**

- a) **Darstellung des aktuellen Sachstands hinsichtlich Verzögerungen und Kostensteigerungen**
- b) **Forderungen der Landeshauptstadt und Darstellung des weiteren Vorgehens**
- c) **Antrag**

Aktuelle Entwicklungen bei der 2. Stammstrecke

Antrag Nr. 20-26 / A 02880 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Heike Kainz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Andreas Babor, Herrn StR Fabian Ewald, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Winfried Kaum vom 04.07.2022

### **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07054**

Anlagen:

- 1. Übersichtsplan 2. Stammstrecke
- 2. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02880

### **Beschluss der Vollversammlung vom 27.07.2022**

Öffentliche Sitzung

#### **Inhaltsverzeichnis**

**Seite**

<b>I. Vortrag der Referentin.....</b>	<b>2</b>
<b>1. Vorbemerkungen und Historie.....</b>	<b>2</b>
<b>1.1 Allgemeines zu den Planungen der 2. Stammstrecke, Gliederung des Projekts...2</b>	
<b>1.2 bisheriger Sachstand.....</b>	<b>3</b>
<b>1.3 Aktueller Stand.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Forderungen der Landeshauptstadt zur weiteren Projektentwicklung.....</b>	<b>5</b>
<b>3. Stadtratsantrag „Einladung Vertreter der Deutschen Bahn AG“ .....</b>	<b>6</b>
<b>II. Antrag der Referentin.....</b>	<b>7</b>
<b>III. Beschluss.....</b>	<b>8</b>

#### **I. Vortrag der Referentin**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München. Eine Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung ist nur hinsichtlich des Antrags Nr. 20-26 / A 02880 vom 04.07.2022 erfolgt. Hierzu ist eine Vertagung in die Vollversammlung beschlossen worden, nachdem die in den Ausschuss eingeladenen DB Netz AG ihre Teilnahme an der Sitzung abgesagt hatte.

Im Übrigen erschien es notwendig die Vorlage direkt in die Vollversammlung einzubringen, da der verzögerte Bauablauf der 2. Stammstrecke erhebliche Auswirkungen auf die Landeshauptstadt München haben wird. Das Thema berührt die wirtschaftliche, finanzielle und städtebauliche Entwicklung der Stadt entscheidend. So gesehen konnte die nächste Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 12.09.2022 nicht abgewartet werden.

Hinsichtlich des Antrags Nr. 20-26 / A 02873 vom 30.06.2022 – Kulturelle Nutzungen in den Untergrund bringen – schien es aus Gründen der Verwaltungsökonomie und des sachlichen Zusammenhangs geboten, die Behandlung in dieser Vorlage vorzunehmen.

## **1. Vorbemerkungen und Historie**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung berichtet nachfolgend zum Sachstand beim Bau der 2. Stammstrecke soweit bekannt, und den hieraus resultierenden Forderungen, die gegenüber den Projektbeteiligten zu stellen sind.

Darüber hinaus werden die gestellten Stadtratsanträge zur Behandlung vorgelegt.

### **1.1 Allgemeines zu den Planungen der 2. Stammstrecke, Gliederung des Projekts**

Das Gesamtprojekt 2. Stammstrecke München dient der Entlastung und Ertüchtigung der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke und umfasst den Neubau einer S-Bahnstrecke zwischen den S-Bahnhöfen Laim und Leuchtenbergring, die auch für den Nahverkehr nutzbar sein soll. Des Weiteren umfasst das Gesamtprojekt den Um- bzw. Neubau der bestehenden S-Bahnanlagen im Bahnhof Laim und Ostbahnhof sowie am Leuchtenbergring. Das Gesamtbauvorhaben beinhaltet drei neue unterirdische Haltepunkte am Hauptbahnhof, am Marienhof und am Ostbahnhof (tief) in der Friedenstraße sowie den Umbau bzw. die Erweiterung der Stationen Laim und Leuchtenbergring.

Das Projekt ist in drei Planfeststellungsabschnitte (PFA) untergliedert und erstreckt sich von Westen kommend, beginnend mit dem S-Bahnhof Laim über die drei unterirdischen Stationen bis zum oberirdischen Haltepunkt Leuchtenbergring auf ca. 10 km Länge, davon ca. 7 km in Tunnellage.

Für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 zwischen Laim und Karlsplatz mit Station Hauptbahnhof (tief) wurde am 09.06.2015 der Planfeststellungsbeschluss erlassen, der seit dem 12.12.2016 bestandskräftig ist. Für den PFA 2 im weiteren Verlauf bis westlich Isar mit Station Marienhof (tief) erging der Planfeststellungsbeschluss am 24.08.2009, der seit dem 20.12.2013 bestandskräftig ist. Beide Abschnitte befinden sich in der Bauphase. Der bisherige östliche, am 25.04.2016 planfestgestellte und seit 03.04.2018 bestandskräftige PFA 3 neu hat eine Station Ostbahnhof unter dem Orleansplatz mit einer Trassenführung vorgesehen, die maßgeblich unter der dichten Bebauung des Stadtteils Haidhausen verlaufen sollte. Für diesen PFA 3 befindet sich nun ein neuer Planfeststellungsantrag im Verfahren. Der Antrag beinhaltet nun eine neue Situierung des Haltes am Ostbahnhof an der Friedenstraße, einen neue dritte Röhre ab Ostbahnhof als Rettungsschacht sowie eine Verlagerung der Autoreisezuganlage an einen Ersatzstandort im Bereich des Bahnhofs München Süd.

## 1.2 Bisheriger Sachstand

Schon im Beschluss „2. Stammstrecke München – Planfeststellungsabschnitt 3 Ost – Bereich westliches Isarufer bis östlich Leuchtenbergring“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05116 vom 15.12.2021 wurde dargestellt, dass bereits im Herbst 2020 Presseberichten zu entnehmen war, wonach es zu eventuellen Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke kommen könne. In der Vorlage wurde dazu ausgeführt, dass diesbezügliche Nachfragen bei der DB Netz AG ergaben, dass eine detaillierte Ausarbeitung der Planungen erforderlich sei, bei der auch die Entwicklung der Zeit- und Kostenschiene auf den Prüfstand gestellt werde, um das Bauvorhaben „2. Stammstrecke München“ weiter optimal voranzutreiben. Die DB Netz AG, so die Darstellung in der Vorlage, könne sich deshalb erst dann zu Verzögerungen bei der Inbetriebnahme äußern, wenn valide Ergebnisse vorlägen. Sie hatte sich bereit erklärt, auch den Stadtrat zu gegebener Zeit umfassend über die Zeitpläne zu informieren, wobei im 2. Halbjahr 2022 ein überarbeiteter Zeitplan vorliegen sollte.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hatte weiter auf Grund der Presseberichte zum Thema Verzögerungen auch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr um Stellungnahme gebeten. Das Ministerium hatte, so die Erläuterung im Beschluss, betont, dass für den Freistaat eine schnellstmögliche Realisierung der 2. Stammstrecke von herausragender Bedeutung sei und deshalb von der Deutschen Bahn ein rasches Prüfungsergebnis des Bauablaufs und des Terminplans eingefordert worden sei. Dabei müsse hinsichtlich des weiteren Projektablaufs eine besondere Aufmerksamkeit sowohl auf die von der DB eingeleiteten Umplanungen am Ostbahnhof als auch auf die seitens der Landeshauptstadt München gewünschten komplexen Baumaßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofs für die Integration der U-Bahnlinie 9 gerichtet werden. Es müsse im Interesse aller Projektbeteiligten liegen, zeitnah die erforderlichen Voraussetzungen für einen zügigen Projektfortgang zu schaffen.

Zum Stand Beschluss 15.12.2021 waren dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung Kostensteigerungen noch nicht bekannt. Insbesondere wurde bei einer Pressekonferenz vom 02.07.2019 mit Ministerpräsident Dr. Markus Söder, dem damaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Bahnvorstand Richard Lutz und Oberbürgermeister Dieter Reiter nur die Optimierungen der Planungen für die 2. Stammstrecke unter Berücksichtigung der U9, die Verlegung der Station am Ostbahnhof an die Friedenstraße-, ein geändertes Rettungskonzept mit einer dritten Röhre, schließlich der Bau eines neuen elektronischen Stellwerks am Ostbahnhof sowie der Gesamtfertigstellungstermin Ende 2028 (statt einer Inbetriebnahme 2026) bekanntgeben.

## 1.3 Aktueller Stand

Die Presse berichtete am 30.06.2022, dass mit einer Kostensteigerung für den Bau der 2. Stammstrecke von bislang 3,85 Mrd. € Gesamtkosten (inkl. Risikopuffer) auf etwa 5 Mrd. € zu rechnen und eine Inbetriebnahme nicht vor 2033 vorgesehen sei.

Nachdem ein für den 30.06.2022 anberaumtes Spitzengespräch mit Ministerpräsident Dr. Markus Söder, dem Staatsminister für Bau und Verkehr Herrn Bernreiter und Frau Bürger-

meisterin Habenschaden vom Minister für Verkehr und Digitales, Herrn Dr. Wissing kurzfristig abgesagt wurde, hatte Herr Staatsminister Bernreiter am 30.06.22 in einer Pressekonferenz Kosten von 7,2 Mrd Euro und eine Fertigstellung erst im Jahr 2037 - beruhend auf Angaben seines Ministeriums - für möglich erachtet.

Es besteht damit bis heute keine Klarheit zu den Kosten und Verzögerungen.

Angesichts dieser Ausgangslage hat sich Herr Oberbürgermeister Reiter jeweils mit Schreiben vom 05.07.2022 sowohl an den Bundesverkehrsminister, als auch an den Bundeskanzler Olaf Scholz gewandt und dezidierte Forderungen erhoben, vgl. zu den Forderungen im Einzelnen bei 2.

Der Presse war auch zu entnehmen, dass sich der Bund an den sich abzeichnenden Mehrkosten für die 2. Stammstrecke beteiligen werde. Der Bund sei weiterhin bereit, das Vorhaben bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen anteilig mit bis zu 60 Prozent der zuzahlungsfähigen Kosten aus Mitteln aus dem GVFG-Bundprogramm zu fördern. Bezugnahme war ein Schreiben von Herrn Michael Theurer (FDP), Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium, an den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages.

Gegen einen Baustopp hatte sich dann Herr Ministerpräsident Dr. Markus Söder ausgesprochen. Nach einem Pressebericht vom 09.07.2022 sieht der Ministerpräsident den Bund in der Pflicht, sich auch an drohenden Mehrkosten für die 2. Stammstrecke zu beteiligen, da die Aufteilung der Kosten so mit dem Bund vereinbart worden sei.

Mit den Verzögerungen und den Steigerungen der Baukosten hatte sich schließlich auch der Verkehrsausschuss des Bayerischen Landtags am 12.07.2022 befasst, um ein Verständnis der Zusammenhänge zu bekommen. In den Ausschuss waren der Bayerische Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, Herr Christian Bernreiter, und als Vertreter der Deutschen Bahn der Konzernbevollmächtigte für den Freistaat Bayern, Herrn Klaus - Dieter Josel, geladen worden.

In der Sitzung hatte sich Herr Minister Bernreiter zur 2. Stammstrecke als „wichtigstem Projekt im ÖPNV für ganz Deutschland“ bekannt, weshalb ein drohender Baustopp unbedingt zu verhindern sei. Der Freistaat Bayern betreibe neben einem Bekenntnis zur 2. Stammstrecke aktuelle Verbesserung der 1. Stammstrecke (neues elektronisches Stellwerk München Ost, Sendlinger Spange, Regionalzughalt Poccistraße). Zu den Kostensteigerungen hat Herr Minister Bernreiter mitgeteilt, dass eine Monitorenrunde seit 2019 eingesetzt sei, die bei der Kostenentwicklung Controllingaufgaben wahrnehme. Diese habe im November 2021 eine neue Kostenschätzung von 7,3 Mrd.€ ermittelt.

Der Konzernbeauftragte wiederum hat in der Sitzung als Gründe für die neuen Termine und Kosten unter anderem gestiegene Marktpreise, verlängerte Genehmigungsdauer im PFA 3 München-Ost, erweiterter Projektumfang U 9, komplexe innerstädtische Baustellenlage, etc. genannt. Zu Beginn des vierten Quartals 2022 soll nach seinen Angaben eine belastbare Kosten- und Terminschätzung vorgelegt werden. Weitere Baumaßnahmen für die Ertüchtigung der Stammstrecke hätten konkrete Terminvorgaben, so soll das neue Stellwerk Ost bis Juni 2023 und die Sendlinger Spange bis Frühjahr 2024 fertig gestellt sein. Beim Regionalhalt Poccistraße soll das Planfeststellungsverfahren noch im Jahr 2022 eingeleitet werden.

Zusammengefasst lässt sich zu den Ausführungen des Staatsministers und des Konzernbeauftragten sagen, dass weiterhin noch keine Klarheit zu den zeitlichen Verzögerungen und den Kostensteigerungen besteht, weshalb dezidierte Forderungen gegenüber den Projektbeteiligten zu stellen sind, vgl. hierzu Ziffer 2 des Vortrages der Referentin.

## **2. Forderungen der Landeshauptstadt zur weiteren Projektentwicklung**

Wie dargestellt, hatte sich der Oberbürgermeister jeweils mit Schreiben vom 05.07.2022 an Bundeskanzler Olaf Scholz und an den Bundesminister für Verkehr und Digitales, Herrn Dr. Wissing, gewandt und auf die enorme Bedeutung des Großprojektes für den Pendlerverkehr im Großraum München hingewiesen. Insbesondere hatte er darauf aufmerksam gemacht, dass es sowohl bei der 2. Stammstrecke wie auch bei der geplanten Entlastungsspanne U9 dringend notwendig sei, dass beide Systeme zeitnah verwirklicht werden. Nur so sei es möglich, den zusätzlichen Verkehr aus dem Einwohnerwachstum klimafreundlich und stadtverträglich abzuwickeln. Die 2. Stammstrecke sei als Entlastung des jetzt schon an seine Grenzen stoßenden S-Bahnsystems unabdingbar. Nicht nur hunderttausende Pendlerinnen und Pendler seien jeden Tag darauf angewiesen, sondern die weitere Entwicklung der gesamten Region sei vom Ausbau des ÖPNV abhängig. Hingewiesen wurde in dem Schreiben auch darauf, dass es dringend der Aufklärung bedarf, was die genauen Gründe für die Kostensteigerungen sind, da Auswirkungen auf das Projekt U9 auf jeden Fall vermieden werden müssen. Hier ist es auf jeden Fall notwendig, dass eine Förderung mit GVFG-Mitteln erfolgen kann.

Insgesamt ist die Deutsche Bahn AG, aber auch der Freistaat Bayern und der Bund gemeinsam in der Pflicht, so rasch wie möglich Maßnahmen zu ergreifen, die sicherstellen, dass gerade die 2. Stammstrecke in einem noch vertretbaren Zeit- und Kostenrahmen erstellt wird und daneben kompensatorische Maßnahmen in der Zwischenzeit umgesetzt werden. Die Landeshauptstadt München sieht sich hier auch als Interessenvertreterin der bis zu 800.000 Pendlerinnen und Pendler, die in München ihren Arbeitsplatz haben und täglich darauf angewiesen sind, ihren Arbeitsplatz nicht nur in zumutbarer Zeit, sondern auch mit einem vertretbaren Aufwand zu erreichen.

Daraus resultieren folgende Forderungen:

### **- Einbindung in die Zeitplanung**

Es ist festzustellen, dass bis jetzt die Landeshauptstadt München äußerst unzureichend in die Zeitplanung der DB eingebunden wurde. Angeblich ist auch der Freistaat zu den Kosten und zum Zeitplan nicht ausreichend informiert. Die mangelnde Einbindung hat zur Folge, dass Planungen städtischer Projekte, die auf den Zeitplan der 2. Stammstrecke aufsetzen, vom zeitlichen Ablauf her schwer planbar und damit umsetzbar sind.

So gesehen muss auf jeden Fall sichergestellt werden, dass eine deutliche bessere Einbindung in die Termin- und aber auch Kostenplanung erfolgt, da etliche städtische Projekte auf den Terminplan der Deutschen Bahn aufsetzen, genannt seien nur die Projekte des Fahrradparkens am Hauptbahnhof, die Gestaltung des Bahnhofplatzes bis hin zum Bau eines Stegs am Leuchtenbergring, etc.

### **- Betriebliche Sofortmaßnahmen**

Es muss möglichst rasch ein Zwischenkonzept entwickelt werden, das sicherstellt, dass die Kapazitäten im Stadt-Umland Verkehr signifikant erhöht und die bestehende Infrastruktur noch leistungsfähiger genutzt werden. Die Landeshauptstadt München ist bei diesen Überlegungen intensiv einzubinden.

Wichtigste Ziele aus Sicht der Landeshauptstadt München ist dafür der ausschließliche Einsatz von Langzügen in den Hauptverkehrszeiten, Umsetzung einer Flughafen-Expressverbindung und Prüfung weiterer Expresszüge von hoch ausgelasteten S-Bahnästen zum Haupt- oder Ostbahnhof sowie mehr Regionalzughalte, vor allem z. B. in Feldmoching oder Moosach.

### **- Kurzfristige Neu-/Ausbaumaßnahmen**

Daneben müssen möglichst noch in den 2020er Jahren mindestens die folgenden Projekte realisiert werden:

- Regionalzughalt Poccistraße inkl. Ausbau / Ertüchtigung für S-Bahnverkehr
- Ausbau des DB-Nordrings von Karlsfeld mindestens bis zum Euroindustriepark
- Sendlinger Spange mit Verbindung zum Südring und Halt in Laim sowie Weichenverbindung und/oder 3. Bahnsteig Harras
- Bahnsteigquerung am Hauptbahnhof
- Ausbau Westkopf Pasing

### **- Betriebliche Maßnahmen zur Steigerung der Qualität**

Notwendig ist es auch, dass die Leit- und Sicherungstechnik auf den neusten Stand gebracht wird. Weiter sind neben Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität auch eine bessere und verkehrsmittelübergreifende Information bei Störungen sowie eine schnelle Eingreiftruppe für Fahrzeuge und Infrastruktur hilfreich.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass der Oberbürgermeister sich bei der Deutschen Bahn und dem Freistaat Bayern für den raschen Bau der 2. Stammstrecke bzw. für Maßnahmen einsetzen wird, die gewährleisten, dass in der Zwischenzeit Maßnahmen getroffen werden, die soweit als möglich den jetzigen Zustand deutlich verbessern.

### **3. Stadtratsantrag „Einladung Vertreter der Deutschen Bahn AG“ (Anlage 3)**

Antrag Nr. 20-26 / A 02880 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Heike Kainz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Andreas Babor, Herrn StR Fabian Ewald, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Winfried Kaum vom 04.07.2022

Mit Antrag vom 04.07.2022 wurde die Landeshauptstadt München aufgefordert, einen Vertreter der Deutschen Bahn AG in die Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 06.07.2022 einzuladen, wo dieser zu den aktuellen Entwicklungen bei der 2. Stammstrecke München berichtet und für Fragen der Ausschussmitglieder zur Verfügung steht. Nachdem kein\*e Vertreter\*innen an der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 6. Juli 2022 zum Dringlichkeitsantrag Nr. 2880 vom 04.07.2022 „Aktuelle Entwicklungen bei der 2. Stammstrecke: Vertreter der Deutschen Bahn in den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung einladen“ teilgenommen hat ,

wurde beschlossen, dass der Dringlichkeitsantrag aufgegriffen bleibt und das Thema in der nächsten Vollversammlung des Stadtrates behandelt wird.

Eine Einladung des Herrn Oberbürgermeisters an den Konzernbeauftragten der Deutschen Bahn AG dazu ist mit Schreiben vom 12.07.2022 erfolgt. Herr Oberbürgermeister hat in seinem Schreiben ausgeführt, dass möglichst bald nicht nur verlässliche Aussagen zum Zeit- und Kostenrahmen, sondern auch schlüssige Aussagen zu der Frage erwartet werden, welche Maßnahmen die Deutsche Bahn in der Zwischenzeit treffen wird, damit die Funktionsfähigkeit des Systems aufrecht erhalten bleibt.

### **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die Satzung für die Bezirksausschüsse sieht in der vorliegenden Angelegenheit kein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse vor.

Baureferat und Mobilitätsreferat haben die Beschlussvorlage zur Mitzeichnung erhalten. Zum Zeitpunkt des Drucks lagen noch keine Stellungnahmen vor und werden ggf. mittels Hinweisblatt nachgereicht.

Dem Korreferenten des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Bickelbacher und der zuständigen Verwaltungsbeirätin des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Frau Stadträtin Kainz, wurden ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet.

## **II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Vollversammlung nimmt den Vortrag der Referentin über den gegenwärtigen Sachstand zu den zeitlichen Verzögerungen und den Kostensteigerungen zur Kenntnis.
2. Herr Oberbürgermeister Reiter wird gebeten, sich bei der Deutschen Bahn und dem Freistaat Bayern für den raschen Bau der 2. Stammstrecke bzw. für Maßnahmen in der Zwischenzeit einsetzen, die gewährleisten, dass soweit als möglich der jetzige Zustand deutlich verbessert wird. Ebenso wird Herr Oberbürgermeister Reiter gebeten, sich für eine verbindliche Förderzusage mit GVFG-Mitteln für den Bau der Linie U9 einzusetzen.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, im Benehmen mit dem Mobilitätsreferat den Stadtrat über den neuen Zeitplan und die neuen prognostizierten Kosten zu informieren und zu gegebener Zeit darzustellen, welche Maßnahmen in der Bauzeit umgesetzt werden, die gewährleisten, dass soweit als möglich der jetzige Zustand deutlich verbessert wird.
4. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02880 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Heike Kainz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Andreas Babor, Herrn StR Fabian Ewald, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Winfried Kaum von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Heike Kainz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Andreas Babor, Herrn StR Fabian Ewald, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Winfried Kaum vom 04.07.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München  
Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz)  
Elisabeth Merk  
Stadtbaurätin

### IV. Abdruck von I. - III. mit der Bitte um Kenntnisnahme

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei

### V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Mobilitätsreferat
3. An das Baureferat
4. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Sozialreferat – Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen
8. An das Referat für Bildung und Sport
9. An die Stadtwerke München GmbH
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
15. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/1

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3