

**Anschlussbereich östlich der
äußeren Ludwigsbrücke –
Zufahrt von der Rosenheimer Straße
zur Zellstraße
im 5. Stadtbezirk Au - Haidhausen**

1. Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
2. Projektauftrag
3. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12165

Beschluss des Bauausschusses vom 05.03.2024 (SB)
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht
zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Die Vollversammlung des Stadtrates wurde mit Beschluss „Stadt und Fluss – Rahmenplanung innerstädtischer Isarraum, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13255) am 10.04.2019 befasst und erteilte die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Generalinstandsetzung der beiden Ludwigsbrücken. Zudem wurde vom Stadtrat mit genanntem Beschluss eine Fahrstreifenreduzierung auf den Ludwigsbrücken beschlossen. Die Gleiserneuerung der Straßenbahnbetriebsanlagen, welche Rasengleise mit angrenzenden Bordsteinen vorsieht, sowie der Entfall einer Fahrspur haben folgende Auswirkungen: Es ist für längere Fahrzeuge ohne Hinterachslenkung und Nightliner mit Trailer nicht mehr möglich, das Trambahnplanum beim Einfahren mitzubeneutzen und so den zur Verfügung stehenden Einfahrtradius zu vergrößern.
---------------	---

	<p>Ein Rückwärtseinfahren in die Zellstraße ist nicht mehr möglich, ohne den nachfolgenden Verkehr vollständig aufzuhalten, da dieser nicht mehr auf eine zweite Fahrspur ausweichen kann. Das Baureferat schlägt eine „Balkonlösung“ in der Zellstraße als Zufahrtsmöglichkeit des Eventverkehrs zum Muffatwerk vor, damit zukünftig auch die Einfahrtssituation für große Nightlinerbusse mit Trailern kein Problem darstellt (Teilprojekt 1).</p> <p>Um langfristig eine verkehrssichere Zuwegung mit großen Fahrzeugen zu gewährleisten, ist zudem die „Instandsetzung bzw. Ertüchtigung des Bestandsbauwerkes“ unter der Zellstraße vorgesehen, um eine integrierte Gesamtplanung und abgestimmte Bauausführung zu ermöglichen (Teilprojekt 2).</p>
Inhalt	<p>Bedarfs- und Konzeptgenehmigung</p> <p>Projektauftrag</p>
Gesamtkosten / Gesamterlöse	<p>Die Kostenobergrenze stellt sich somit für die beiden Projektteile wie folgt dar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - für den Projektteil „Balkonlösung“ siehe im Vortrag Ziffer 2.1.: 0,5 Mio. Euro - für den Projektteil „Instandsetzung bzw. Ertüchtigung des Bestandsbauwerkes“ siehe im Vortrag Ziffer 2.2.: 2,0 Mio. Euro - zzgl. Risikoreserve für beide Projektteile in Höhe von 0,5 Mio. Euro.
Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird erteilt. 2. Das Baureferat wird beauftragt, die Entwurfsplanungen für die Projektteile zu erarbeiten, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Projektkostenobergrenze eingehalten wird.
Gesucht werden kann im RIS auch unter:	<ul style="list-style-type: none"> - Muffatwerk - Zellstraße
Ortsangabe	<ul style="list-style-type: none"> - Stadtbezirk 5 Au-Haidhausen - Ludwigsbrücken - Zellstraße - Rosenheimer Straße

**Anschlussbereich östlich der äußeren Ludwigsbrücke –
Zufahrt von der Rosenheimer Straße zur Zellstraße
im 5. Stadtbezirk Au - Haidhausen**

1. Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
2. Projektauftrag
3. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12165

Vorblatt zum Beschluss des Bauausschusses vom 05.03.2024 (SB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
1. Anlass	1
2. Projektbeschreibung	3
2.1. Umbau der Einmündung Zellstraße - sogenannte „Balkonlösung“	3
2.2. Instandsetzung bzw. Ertüchtigung des Bestandsbauwerkes unter der Zellstraße	4
3. Denkmalschutz	5
4. Bauablauf und Termine	5
5. Kosten	6
6. Finanzierung	6
7. Abstimmungen	6
II. Antrag der Referentin	7
III. Beschluss	7

**Anschlussbereich östlich der
äußeren Ludwigsbrücke –
Zufahrt von der Rosenheimer Straße
zur Zellstraße
im 5. Stadtbezirk Au - Haidhausen**

1. Bedarfs- und Konzeptgenehmigung
2. Projektauftrag
3. Genehmigung zur verwaltungsinternen Ausführungsgenehmigung

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12165

Anlagen

1. Übersichtsplan (M 1:500)
2. Bestandsplan mit Darstellung der Projektteile
3. Straßenplanung

Beschluss des Bauausschusses vom 05.03.2024 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Anlass

Die Vollversammlung des Stadtrates wurde mit Beschluss „Stadt und Fluss – Rahmenplanung innerstädtischer Isarraum, Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13255) am 10.04.2019 befasst und erteilte die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Generalinstandsetzung der beiden Ludwigsbrücken. Zudem wurde vom Stadtrat mit genanntem Beschluss eine Fahrstreifenreduzierung auf den Ludwigsbrücken beschlossen.

Die Zellstraße bildet die einzige Erschließungsmöglichkeit für den Kfz-Verkehr zum nördlich der Ludwigsbrücke gelegenen Gebiet im Umfeld des Muffatwerks und des Müller'schen Volksbads sowie zum Gastronomiebetrieb „Boazn“ in der ehemaligen Bedürfnisanstalt an der Ostseite der äußeren Ludwigsbrücke. Das Areal ist seit 1992 zur kulturellen Nutzung freigegeben.

Die Zufahrt zum Muffatwerk war bereits im Bestand für große und lange Fahrzeuge nur mit Einschränkungen möglich. Gemäß Aussage des Betreibers des Muffatwerks finden dort mittlerweile jährlich circa 600 Veranstaltungen statt, insgesamt davon ca. 100, bei denen Anfahrten mit Nightlinerbussen mit Trailern notwendig sind. Dies wurde vom Kulturreferat so bestätigt und bekräftigt, dass die direkte Anfahrt der Muffathalle durch diese Fahrzeuge für den Betrieb essenziell wichtig ist.

Die Gleiserneuerung der Straßenbahnbetriebsanlagen, welche Rasengleise mit angrenzenden Bordsteinen vorsieht, sowie der Entfall einer Fahrspur haben folgende Auswirkungen:

Es ist für längere Fahrzeuge ohne Hinterachslenkung und Nightliner mit Trailer nicht mehr möglich, das Trambahnplanum beim Einfahren mitzubeneutzen und so den zur Verfügung stehenden Einfahrtradius zu vergrößern.

Ein Rückwärtseinfahren in die Zellstraße ist nicht mehr möglich, ohne den nachfolgenden Verkehr vollständig aufzuhalten, da dieser nicht mehr auf eine zweite Fahrspur ausweichen kann.

Das Rückwärtseinfahren mit regelmäßigem Aufhalten des Straßenverkehrs ist gemäß den Aussagen des Betreibers des Muffatwerkes aus betrieblichen Gründen zudem nicht realisierbar und stellt nach Aussage des Mobilitätsreferats und der zuständigen Polizeiinspektion keine verkehrssichere Alternative dar, da damit eine Querung von Rad- und Gehbahn verbunden wäre.

Die Stadtwerke München GmbH hat mitgeteilt, dass die Zufahrtsproblematik zum Muffatwerk 2022 bereits diskutiert und mögliche Lösungen gesucht wurden. Auch eine technische Lösung mittels Gleisüberfahrt wurde seinerzeit seitens der Stadtwerke München GmbH betrachtet, jedoch als nicht umsetzbar eingestuft. Die Stadtwerke München GmbH hat angeboten, die Machbarkeit eines Gleisumbaus erneut zu untersuchen und gegebenenfalls in die Planungsphase einzusteigen, dies würde aber unweigerlich zu einer Neuplanung mit einem erneuten Genehmigungsverfahren, einer Änderung der Aufteilung des Straßenraums, zu einem Teilneubau und somit zu einer erheblichen Verlängerung der Baumaßnahmen im Bereich Ludwigsbrücken führen.

Diese Variante wird deshalb in Abstimmung mit allen Beteiligten nicht weiterverfolgt.

Stattdessen wird eine „Balkonlösung“ in der Zellstraße als Zufahrtsmöglichkeit des Eventverkehrs zum Muffatwerk vorgeschlagen, damit zukünftig auch die Einfahrtssituation für große Nightlinerbusse mit Trailern kein Problem darstellt (Teilprojekt 1 siehe Anlage 2).

Um langfristig eine verkehrssichere Zuwegung mit großen Fahrzeugen zu gewährleisten, soll zudem die Instandsetzung bzw. Ertüchtigung des Bestandsbauwerkes unter der Zellstraße vorgezogen werden, um eine integrierte Gesamtplanung und abgestimmte Bauausführung zu ermöglichen (Teilprojekt 2 siehe Anlage 2). Bisher war vorgesehen, Schwerlaststützen in den Räumen unter der Zellstraße vorübergehend einzubauen und eine Generalinstandsetzung der bestehenden Decken erst in einigen Jahren durchzuführen.

2. Projektbeschreibung

Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Straßennetz erfolgt am Beginn der Rosenheimer Straße in Höhe des Müller'schen Volksbades, wobei der erste Abschnitt der Zellstraße parallel zur Rosenheimer Straße, unmittelbar parallel zur Stützmauer des Gehweges, verläuft. Dies hat eine stark abgekröpfte, eingeeengte Einmündung mit geringen Abbiegeradien zufolge. Die Zufahrt ist wegen der mittig in der Rosenheimer Straße verlaufenden Trambahngleise nur von Osten kommend möglich. Eine Anfahrt von Westen über die Ludwigsbrücke/Lilienstraße mit Querung der Trambahngleise ist nicht möglich. Die Zellstraße dient auch als Ver- und Entsstrecke und als Zufahrt für Rettungsfahrzeuge und hat eine 30 Tonnen Lastbeschränkung.

Die Stadtwerke München GmbH hat eine Schleppkurvenuntersuchung für den Bereich Zellstraße durchgeführt, welche die durch das Muffatwerk eingespielten Fahrzeugtypen berücksichtigt. Diese Untersuchungen ergaben, dass für einen Großteil der Fahrzeuge bereits eine Optimierung des Abbiegeradius in der Zellstraße ausreicht, um eine bessere Befahrbarkeit zu ermöglichen. Diese Lösung wurde bereits im Rahmen des SWM-Projekts baulich umgesetzt. Lediglich Reisebusse mit einer Länge ab 15 Metern sowie Fahrzeuge ohne Hinterachslenkung benötigen einen größeren Wendekreis. Dies betrifft die die Muffathalle anfahrenen Nightlinerbusse mit Trailer. Hierzu wurde die nachfolgend näher beschriebene sogenannte „Balkonlösung“ erarbeitet.

2.1. Umbau der Einmündung Zellstraße - sogenannte „Balkonlösung“ (siehe Anlage 3)

Ziel des Umbaues ist es, die Einfahrtssituation zur Zellstraße zu verbessern und die erforderlichen Einfahrtsradien auch für große Nightlinerbusse mit Trailern zu schaffen. Die bereits umgesetzte Vergrößerung des Abbiegeradius und die Ergänzung „Balkon“ ermöglichen die Zufahrt für sämtlichen Eventverkehr des Muffatswerks. Aus Sicht der Stadtwerke München GmbH ist dies die beste und zugleich einzige zeitnah umsetzbare Lösung.

Als geeignete Maßnahme wird ein Umbau des unmittelbaren Einmündungsbereiches der Zellstraße vorgeschlagen, bei dem die von Kfz befahrbare Fläche Richtung Norden (Müller'sches Volksbad) entsprechend vergrößert wird. Durch diese optimierte Abbiegefläche können auch größere Busse und LKWs einfahren, ohne rangieren zu müssen. Da sich dieser Teil der Einmündung in die Stichverkehrsfläche auf einem Ingenieurbauwerk aus den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts befindet, müssen die konstruktiven Veränderungen detailliert untersucht und geplant werden. Ziel und Planungsidee ist, die Bauwerksdecke mit einer Erweiterung der Deckenfläche so anzupassen, dass eine verbreiterte Einmündungsfläche als Verkehrsraum entsteht.

Damit können sowohl über 15 m lange Reisebusse, Nightlinerbusse mit Trailern, Sattelzüge mit Mega-Koffer-Trailer als auch Lastzüge ohne Hinterachslenkung aus der Rosenheimer Straße in die Zellstraße abbiegen.

Neben den sich aus der Fahrgeometrie ergebenden Randbedingungen für die Abbiegefläche müssen die konstruktiven Elemente der Bauwerksdecke, den lastabtragenden Stützen und der tragenden Wände geprüft und nach Bedarf ertüchtigt werden.

2.2. Instandsetzung bzw. Ertüchtigung des Bestandsbauwerkes unter der Zellstraße

Die Straßenbrücke BW-Nr. 30/1/26 wurde 1935/1936 gebaut. Insgesamt umfasst das Bauwerk die Straßenbrücke Zellstraße über der Fahrradeinstellhalle, die Stützmauern und die untere Brücke über den Auer Mühlbach in der Fahrradeinstellhalle. Die obere Straßenbrücke Zellstraße ist die einzige Zufahrt zum Muffatwerk und zum Müller'schen Volksbad.

Es wurden turnusmäßige Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 sowie vertiefte gutachterliche Untersuchungen an den genannten Bauwerken durchgeführt und Schäden festgestellt. Bei den Brückenprüfungen 2021 gemäß DIN 1076 wurden Schäden festgestellt, die darauf hindeuten, dass die Walzträger der Decke durch Korrosion geschädigt sind, was Einfluss auf die Tragfähigkeit des Bauwerks hat. Im ehemaligen Traforaum unter der Einfahrt der Rosenheimer Straße ist der erste Deckenträger wegen Undichtigkeiten und Feuchtigkeit stark korrodiert. Um die Befahrbarkeit der Brücke zu erhalten, wurden im Herbst 2023 unter dem stark geschädigten korrodierten Träger bereits vier Schwerlaststützen im Abstand von 60 cm eingebaut. Der komplette Abschluss dieses Raums führte in der Vergangenheit zu einer Durchfeuchtung und extrem begünstigenden Bedingungen für die Korrosion der Deckenträger. Daher ist in Ergänzung zur Trägerunterstützung der Einbau einer Tür mit Lüftungsöffnungen vorgesehen, um für eine dauerhafte Durchlüftung zu sorgen.

Im Bereich des ehemaligen Traforaumes könnten nicht dokumentierte Sparten der Stadtwerke München GmbH vorhanden sein. Die genaue Lage der Leitungen wird im Zuge der Entwurfsplanung mittels Suchschachtungen ermittelt und erforderliche Spartenumlegungen bzw. -sicherungen in der weiteren Planung entsprechend berücksichtigt.

Eine Instandsetzung der an dem ca. 90 Jahre alten Bauwerk vorhandenen Schäden ist erforderlich und unumgänglich um die Tragfähigkeit sowie die Verkehrssicherheit, insbesondere für die Nutzung mit schweren Fahrzeugen zu gewährleisten. Diese Instandsetzung hat in der Dringlichkeitsliste des Baureferates eine hohe Priorität und wäre in den nächsten Jahren ohnehin in Angriff genommen worden. Derzeit gewährleisten die behelfsmäßigen temporär eingebauten Schwerlaststützen die Stand- und Verkehrssicherheit. Im Rahmen der Instandsetzungsmaßnahme wird geprüft, ob die Zellstraße, deren Traglast auf 30 Tonnen ausgelegt ist, damit künftig evtl. höhere Lasten aufnehmen und die vorhandene Lastbeschränkung entsprechend angepasst werden kann.

Es ist sinnvoll und wirtschaftlich diese Maßnahme zusammen mit dem Umbau der Einmündung Zellstraße (Balkonlösung) umzusetzen, um Planung und Ausführung aufeinander abzustimmen und die während der Bauzeit für die Anlieger (Muffatwerke, Müller'sches Volksbad, „Boazn“) entstehenden Einschränkungen und Belastungen zu bündeln. Der genaue Projektumfang und Instandsetzungsbedarf wird sich erst im Zuge der Deckenöffnungen in Zusammenhang mit der „Balkonlösung“ und dem Einbau des Mastes 9 zeigen. Dann ist der bauliche Zustand und die statisch tragende Konstruktion einsehbar, der Aufwand der Instandsetzung kann sich vom Einbau einer Stahlabfangekonstruktion unter der Bestandsdeckenkonstruktion bis hin zum Austausch der Deckenkonstruktion bewegen. Diese Unwägbarkeiten wurden bei der Abschätzung des Kostenrahmens für diesen Projektteil berücksichtigt.

3. Denkmalschutz

Die städtebaulichen Randbedingungen, die sich aus den historischen Bauwerken im Umfeld insbesondere Müller'sches Volksbad, Maximilians- und Gasteiganlagen ergeben, sind umfassend zu betrachten. Für diese Betrachtung des Nähefalls werden die erforderlichen Abstimmungen mit der unteren Denkmalschutzbehörde durchgeführt, sobald die o. g. Planungen weiter ausgearbeitet wurden.

Das Planungskonzept mit Bau einer sogenannten „Balkonlösung“ in der Zellstraße und die „Instandsetzung bzw. Ertüchtigung des Bestandsbauwerkes“ ist dabei die Grundlage.

4. Bauablauf und Termine

Ziel ist es, spätestens zum Inbetriebnahmezeitpunkt der Trambahn im ersten Quartal 2025 die „Balkonlösung“ in der Zellstraße fertiggestellt zu haben, um die Zufahrt für Nightliner mit Trailer sowie große Fahrzeuge ohne Hinterachslenkung aufrechtzuerhalten.

Die Bordsteine zwischen Gleis und Fahrbahn auf der Seite der Zufahrt zur Zellstraße sollen zum spätestmöglichen Zeitpunkt gesetzt werden, um so lange wie möglich die Zufahrtssituation zu vereinfachen, bis die Balkonlösung hergestellt ist.

Verkehrsführung während der Bauzeit

Die Zuwegung zum Muffatwerk wie auch die Ver- und Entsorgung und die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge sollen während der Bauausführung grundsätzlich gewährleistet sein. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass die aufgrund des in die Jahre gekommenen Bestandsbauwerkes erforderlichen Instandsetzungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen bzw. die für die Herstellung der Balkonlösung erforderlichen Baumaßnahmen zu vorübergehenden Nutzungseinschränkungen an der Zellstraße führen können. Die Verkehrsphasen werden von Mobilitätsreferat und Baureferat mit den betroffenen Anliegern und der Branddirektion abgestimmt. Um die geplante Fertigstellung der „Balkonlösung“ zum ersten Quartal 2025 sicherzustellen, schlägt das Baureferat vor, die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern sich in der weiteren Projektplanung keine wesentlichen Änderungen ergeben und die genehmigten Kosten eingehalten werden.

5. Kosten

Derzeit werden für die unter der Zellstraße liegenden Bauteile noch vertiefende Bauwerksuntersuchungen durchgeführt und auf Grundlage der Oberflächenplanung der SWM GmbH (Schleppkurvenuntersuchung) ein Instandsetzungskonzept für die darunter liegenden Bauteile erstellt. Auf dieser Grundlage können dann die weiteren Planungen erfolgen, bei denen auch die Möglichkeiten der Zufahrt während der Bauzeit geprüft und abgestimmt werden müssen und der daraus entstehende Aufwand für Bauhilfsmaßnahmen und provisorische Verkehrsführungen resultiert.

Aus Erfahrungen mit ähnlichen Instandsetzungsmaßnahmen und aufgrund der ersten planerischen Überlegungen schätzt das Baureferat die Kosten für die „Balkonlösung“ auf ca. 0,4 – 0,5 Mio. € und für die „Instandsetzung bzw. Ertüchtigung des Bestandsbauwerkes“ auf ca. 1,5 – 2,0 Mio. €.

Die Kostenobergrenze stellt sich somit für die beiden Projektteile wie folgt dar:

- für den Projektteil „Balkonlösung“ siehe im Vortrag Ziffer 2.1.: 0,5 Mio. €
- für den Projektteil „Instandsetzung bzw. Ertüchtigung des Bestandsbauwerkes“ siehe im Vortrag Ziffer 2.2.: 2,0 Mio. €
- zzgl. Risikoreserve für beide Projektteile in Höhe von 0,5 Mio. €.

Es handelt sich hier um Kosten nach dem derzeitigen Preis- und Verfahrensstand. Diese Summe wird als Kostenobergrenze für die weitere Planung und Vorbereitung des Projekts festgelegt. Unabhängig davon ist eine Kostenfortschreibung aufgrund von Index- bzw. Marktpreisveränderungen zulässig.

6. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt durch Umschichtung aus nicht mehr benötigten Restmitteln abgeschlossener Projekte des Baureferates.

Gemäß § 20 Abs. 3 KommHV-Doppik Bayern sind Auszahlungen für Investitionstätigkeit im Teilfinanzhaushalt des Baureferates gegenseitig deckungsfähig.

7. Abstimmungen

Das Mobilitätsreferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Kulturreferat und die Stadtwerke München GmbH haben die Beschlussvorlage mitgezeichnet; die Stadtkämmerei hat der Beschlussvorlage zugestimmt.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 5 Au - Haidhausen hat einen Abdruck der Vorlage erhalten.

Aufgrund des verwaltungsinternen Abstimmungsverfahrens konnte eine rechtzeitige Zuleitung der Beschlussvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM nicht erfolgen. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich, weil die Maßnahme spätestens bis zur Wiederinbetriebnahme der Trambahn Anfang 2025 fertiggestellt sein muss.

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

II. Antrag der Referentin

1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird erteilt.
2. Das Baureferat wird beauftragt, die Entwurfsplanungen für die Projektteile zu erarbeiten, die Ausführung vorzubereiten und die Ausführungsgenehmigung verwaltungsintern herbeizuführen, sofern die genehmigte Projektkostenobergrenze eingehalten wird.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Dominik Krause
2. Bürgermeister

Dr.-Ing. Jeanne-Marie Ehbauer
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. – III.

über das Direktorium – HA II/V Stadtratsprotokolle
an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
zur Kenntnis.

V. Wv. Baureferat – RG 4 zur weiteren Veranlassung.

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

An den Bezirksausschuss 5 Au - Haidhausen
An das Kommunalreferat
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Mobilitätsreferat
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Kulturreferat
An das Referat für Klima- und Umweltschutz
An die Stadtwerke München GmbH
An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
An den Seniorenbeirat der LHM, Sozialreferat
An das Baureferat – G, H, J, T, TZ-K, T0, V, MSE
An das Baureferat – RZ, RG, RG 2, RG 4
An das Baureferat – J0, J1, J2, J3, J4, JZ, JZ3
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat – Ingenieurbau J/Vorzimmer
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Baureferat - RG 4
I. A.