

**Entscheidungsvorschlag zur künftigen Raumaufteilung der St.-Magnus-Straße
(Stadtbezirk 18)**

Grundsatzbeschluss

Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03604

Anlagen:

1. St.-Magnus-Straße Schauplan Variante 1 West
2. St.-Magnus-Straße Schauplan Variante 1 Ost
3. St.-Magnus-Straße Schauplan Variante 2 West
4. St.-Magnus-Straße Schauplan Variante 2 Ost
5. Stellungnahme BA 18 Untergiesing-Harlaching vom 27.07.2021
6. Stellungnahme Baureferat vom 09.08.2021
7. Stellungnahme Stadtkämmerei vom 15.09.2021

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.10.2021 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag des Referenten.....	2
1. Anlass.....	2
2. St.-Magnus-Straße.....	2
2.1. Grobkonzept - Raumaufteilung.....	3
2.2. Beurteilung der Varianten und Fazit.....	7
3. Dringlichkeit.....	8
4. Rechtliche Bauvoraussetzungen.....	8
5. Kostenrahmen und Finanzierung.....	9
6. Betroffenheiten & Stellungnahmen.....	9
6.1. Städtische Dienststellen.....	9
6.2. Öffentlichkeitsveranstaltung.....	10

6.3. Einbindung Initiatoren des Radentscheids München.....	11
6.4. Bezirksausschuss.....	11
II. Antrag des Referenten.....	13
III. Beschluss.....	13

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass

Mit den Beschlüssen zum Radentscheid der Vollversammlung vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 15585), des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.03.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 17708), sowie dem Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid 3. und 4. Maßnahmenbündel der Vollversammlung vom 30.09.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20 – 26 / V 01458) wird die Verwaltung beauftragt, für die ca. 40 Maßnahmen der bisher vier Maßnahmenbündel zwischen 1 und 4 Varianten zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen.

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird dem Stadtrat die Entscheidung für folgende Maßnahme vorgeschlagen: St.-Magnus-Straße (aus dem 1. Maßnahmenbündel)

2. St.-Magnus-Straße

Bei der St.-Magnus-Straße handelt es sich um eine Erschließungsstraße mit ca. 550m Länge. Sie verbindet die Grünwalder Straße mit der Naupliastraße. Durch die Straße führen keine Linien des ÖPNV. Verkehrszählungen ergeben eine durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung von ca. 12.000 Kfz/24h.

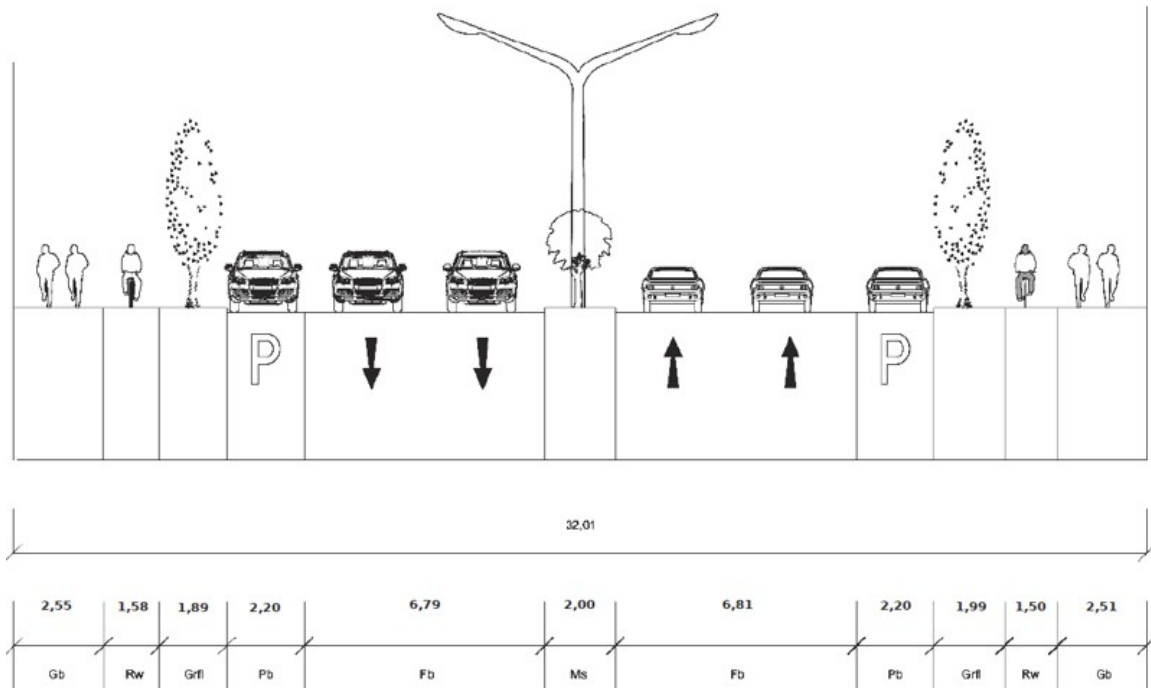


Abbildung 1: Schematische Darstellung Querschnitt St.-Magnus-Straße im Bestand (Quelle: Schüßler-Plan)

Im Bestand hat die St.-Magnus-Straße 2 Fahrspuren je Fahrtrichtung mit einem breiten baulichen Mittelstreifen auf dem die Straßenbeleuchtung und vereinzelt kleinere Bäume stehen. Seitlich an die Fahrbahn angrenzend verläuft ein Längsparkstreifen, ein baumbestandener Grünstreifen, sowie ein schmaler Radweg (gemäß ERA wäre die Mindestbreite 2,00m, gemäß Radentscheid 2,30m) und ein Fußweg. Diese werden von mehreren Nebenstraßen und Grundstückszufahrten unterbrochen. Im Bestand sind 132 Längsparkplätze vorhanden, die sich in etwa zu gleichen Teilen auf die Nord- und Südseite aufteilen.

2.1. Grobkonzept - Raumaufteilung

Aufbauend auf dem Steckbrief des Stadtratsbeschlusses wurden zwei radentscheidskonforme Varianten erarbeitet, die im Folgenden beschrieben werden und in Anlage 1 bis 4 dargestellt sind.

In beiden Varianten werden auf der Strecke selbst die Fahrspuren auf eine pro Richtung reduziert. Der Stauraum in den Knotenpunkten wird nicht beeinträchtigt, die Aufweitungen

werden wie im Bestand bleiben. Die Leistungsfähigkeit der Straße und der Knotenpunkte im Vergleich zum Bestand kann aus Sicht des Mobilitätsreferates erhalten bleiben.

Am westlichen Ende zur Grünwalder Straße wird der bestehende freilaufende Rechtsabbieger zurückgebaut. Es wird eine separate Rechtsabbiegespur eingerichtet.

Die Längsparkstreifen bleiben auf beiden Seiten erhalten, durch die größeren Sichtdreiecke zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verringern sich die Parkplätze um ca. 35 Stück.

Gemäß den Vorgaben des Radentscheids werden in der St.-Magnus-Straße insgesamt vier PKW-Stellplätze in Fahrradabstellanlagen umgewandelt. Dies erfolgt im Bereich der Einzelhandelsgeschäfte und der ÖPNV-Haltestellen.

Vor dem Tiroler Platz 4 muss für die Anleiterung der Feuerwehr (Sicherstellung des zweiten Rettungsweges) eine weitere Zufahrt zum Gebäude gebaut werden, dafür muss ein Baum gefällt werden (Stammumfang < 60cm). Dies ist nicht ursächlich der Baumaßnahme Radinfrastruktur zuzurechnen. Bei der brandschutztechnischen Neubeurteilung dieses Straßenabschnitts ist die fehlende Anleiterbarkeit aufgefallen.

Variante 1 (vgl. Anlage 1 und 2)

Der Mittelteiler mit der Straßenbeleuchtung bleibt in dieser Variante erhalten. Die Fahrbahn erhält eine Breite von 3,50 m. Es wird ein baulicher Radweg auf beiden Seiten mit einer Breite von 2,50m plus Sicherheitstrennstreifen von 1,0 m zu einem 2,0 m breiten Längsparkstreifen errichtet. Die Maße gehen über die vorgegebenen Mindestbreiten des Radentscheids hinaus. Durch diese Raumaufteilung reduziert sich der Straßenumbau auf den Bereich des Radwegs und des Sicherheitsstreifens. Dies hat auch Auswirkungen auf die Kosten. Durch die Auffassung des schmalen Radwegs entlang der Gehbahn kann der Baumstreifen in Richtung Gehbahn verbreitert werden. Aufgrund des schmalen Baumgrabens ist zu erwarten, dass die Haltewurzeln der Bäume entlang der Einfassungen durch einen Eingriff im Wurzelbereich geschädigt werden. Daher wird bei dieser Variante nur auf einer Seite des Baumgrabens ein Umbau vorgesehen.

Die Belange des Brandschutzes sind bei dieser Variante berücksichtigt.

Der Mittelteiler wird im Bereich des Tiroler Platzes auf 2,50m aufgeweitet.

Am Knotenpunkt der St.-Magnus-Straße zur Grünwalder Straße führt der Fahrradweg von Süden nach Norden über den Mittelteiler mit einer Ableitung für indirekt Linksabbiegende. Nach dem gleichen Prinzip werden die Fahrradfahrenden am Südost-Eck der Kreuzung geführt. Dadurch können die geradeaus Radelnden ungestört die Kreuzung queren und die Linksabbiegenden erhalten einen sicheren Aufstellbereich.

Am Knoten Naupliastraße wird die Spur für Fahrradfahrende von Norden nach Süden fahrend vor dem Mittelteiler geführt. Für das indirekte Linksabbiegen von der Nauplia-straße in die Tegelbergstraße gibt es einen Aufstellbereich.

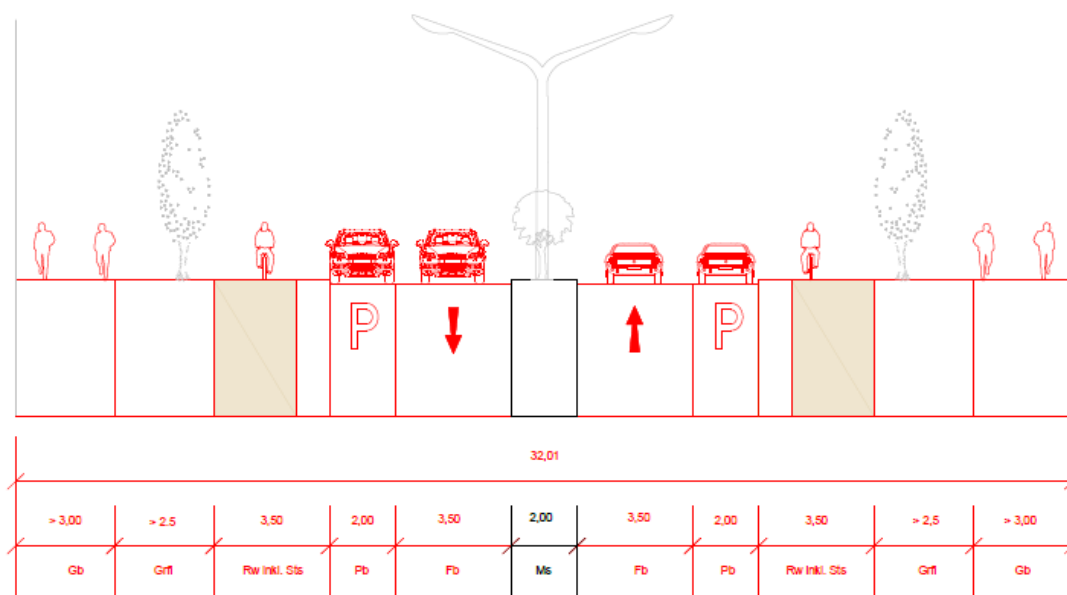


Abbildung 2: Schematische Darstellung Querschnitt St.-Magnus-Straße bei Variante 1 (Quelle: Schüßler-Plan)

Variante 2 (vgl. Anlage 3 und 4)

Im Unterschied zu Variante 1 entfällt hier der Mittelteiler. Die Straßenbeleuchtung wird inkl. der neuen Fundamente und Anschlüsse in die seitlichen Grünstreifen verlegt. Der Baumstreifen wird Richtung Straße und Richtung Gehbahn verbreitert. Für die neue Straßenbeleuchtung müssen im Grünstreifen große Fundamente sowie Gräben für die Kabelzuleitungen eingebaut werden. Es ist zu erwarten, dass die Bäume dadurch bleibende Schäden erhalten. Die Ausleuchtung des Straßenraums wird gleichbleibend zum Bestand sein.

Am Knotenpunkt zur Grünwalder Straße werden für die indirekt linksabbiegenden Radfahrenden kleine Aufweitungen markiert.

Der Knotenpunkt Naupliastraße wird genauso wie in Variante 1 gestaltet, außer dass die Führung über den Mittelteiler entfällt.

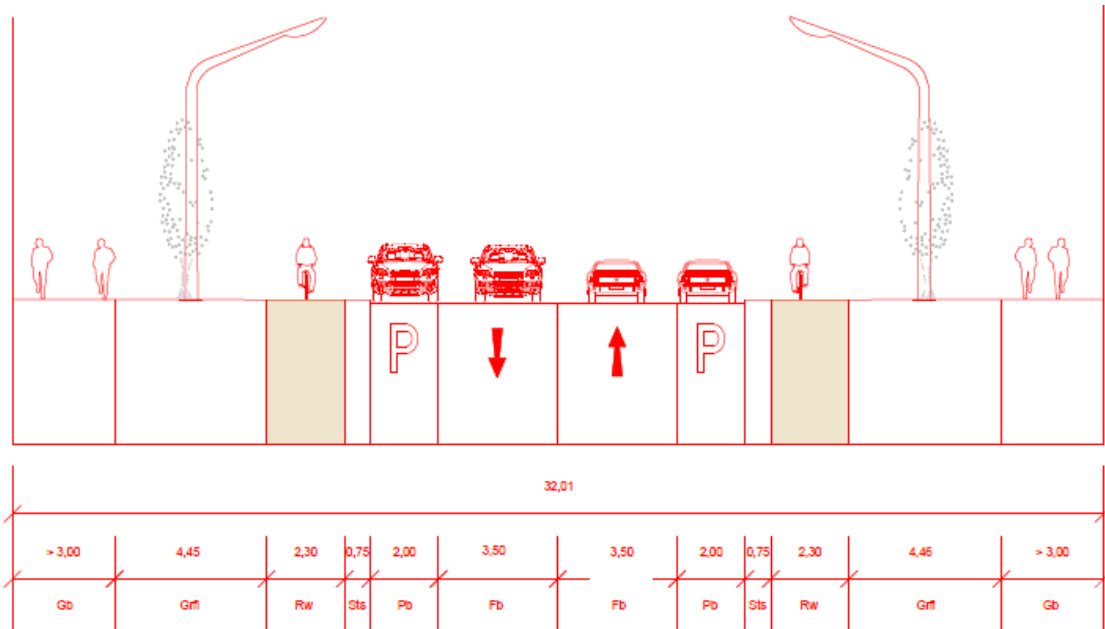


Abbildung 3: Schematische Darstellung Querschnitt St.-Magnus-Straße bei Variante 2 (Quelle: Schüßler-Plan)

2.2. Beurteilung der Varianten und Fazit

In folgender Tabelle werden die Argumente für beide Varianten tabellarisch zusammengefasst:

	Variante 1	Variante 2
Verkehrssicherheit	Verbesserung durch breitere Fahrradwege, Sicherheitsstreifen, Sichtdreiecke bei Einmündungen und durch Erhalt des Mittelteilers, leichtere Überquerungsmöglichkeit	Verbesserung durch breitere Fahrradwege, Sicherheitsstreifen, Sichtdreiecke bei Einmündungen. Nachteil: Überquerung der Straße durch fehlenden Mittelteiler erschwert
Kostenfaktor	Durch Erhalt des Mittelteilers inkl. Straßenbeleuchtung und Beibehaltung des Standorts für Oberleitungsmast geringere Umbaukosten	Rückbau Mittelteiler, Neuanlage Straßenbeleuchtung und Neuerrichtung Oberleitungsmast
	3,8 bis 4,5 Mio € brutto	6,3 – 7,0 Mio € brutto
Radwegführung	REM konform	REM konform
Leistungsfähigkeit MIV	Erhalt der Leistungsfähigkeit für MIV wird unterstellt, trotz Fahrspurreduzierung	Erhalt der Leistungsfähigkeit für MIV wird unterstellt, trotz Fahrspurreduzierung
Betroffenheit ÖPNV	Kein ÖPNV in der Straße, daher ohne Belang	Kein ÖPNV in der Straße, daher ohne Belang
Radwegführung	REM konform	REM konform
Baumbestand	Fällungen werden auf das Mindestmaß reduziert:	Durch Entfall vom Mittelteiler:

	3 Stück Ersatzpflanzungen möglich	15 Fällungen Ersatz nur zum Teil möglich
	Baumbestand im Grünstreifen weitestgehend geschützt	Eingriff in Baumbestand in Grünstreifen sehr hoch durch Bau von Fundamenten, Leitungs- gräben und Entfernung Einfassung. Baumschäden möglich.
Ruhender KfZ-Verkehr	Prinzipiell Erhalt der Längsparkplätze, Reduzierung durch größere Sichtdreiecke (ca. 35 Parkplätze weniger)	Prinzipiell Erhalt der Längsparkplätze, Reduzierung durch größere Sichtdreiecke (ca. 35 Parkplätze weniger)
Fahrradabstellanlagen	Gemäß REM: Umwandlung von 4 PKW-Parkplätzen in Fahrradabstellanlagen	Gemäß REM: Umwandlung von 4 PKW-Parkplätzen in Fahrradabstellanlagen

Tabelle 1: Vergleich der Varianten für die St.-Magnus-Straße

Zusammenfassend wird aus der dargestellten Bewertung vom Mobilitätsreferat Variante 1 als Vorzugsvariante zur Umsetzung vorgeschlagen.

3. Dringlichkeit

In dieser Maßnahme sollen mit der Umprofilierung der Straße radentscheidskonforme Radwege auf beiden Seiten angelegt werden. Die Sicherheit der Radfahrenden soll mit der Baumaßnahme erhöht werden.

4. Rechtliche Bauvoraussetzungen

Sämtliche für diese Maßnahme erforderlichen Flächen befinden sich in städtischem Besitz. Straßenbegrenzungslinien sind vorhanden.

5. Kostenrahmen und Finanzierung

Nach überschlägiger Kostenermittlung liegen die derzeitigen Gesamtkosten inklusive Risikoreserve für die vorgeschlagene Vorzugsvariante zwischen 3,8 und 4,5 Mio. €. Belastbare Kostenangaben sind erst im Rahmen der weiteren Projektplanung möglich. Erst hier können Kosten z.B. für Fahrbahnaufbauten, Oberflächenbefestigungen, Entwässerungseinrichtungen, Spartenumverlegungen oder Altlastenentsorgung ermittelt werden.

Für die weitere Projektplanung im Baureferat sind in 2021 Planungsmittel in Höhe von 120.000 € notwendig, die aus der Nahmobilitätspauschale finanziert werden. Dadurch entsteht keine unterjährige Budgetausweitung.

6. Betroffenheiten & Stellungnahmen

6.1. Städtische Dienststellen

Das Referat für Klima- und Umweltschutz hat auf Arbeitsebene folgende Stellungnahme abgegeben:

Lufthygiene

Aus fachlicher Sicht liegt die St.-Magnus-Straße in einem lufthygienisch gering belasteten Bereich, deutlich unterhalb des aktuell gültigen Grenzwertes für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³. Damit kann die Maßnahme aus unserer Sicht einen wertvollen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs im Stadtgebiet beitragen und die oben genannten Ziele weiter vorantreiben.

Stadtklima

Die geplante Maßnahme St.-Magnus-Straße liegt in einem stadtklimatisch günstigen bis sehr günstigen Bereich, der sich durch eine lockere Bebauungsstruktur, geringen Versiegelungsgrad und einen hohen Grünanteil auszeichnet. Dennoch sollten Baumfällungen soweit wie möglich vermieden werden, weshalb aus stadtklimatischer Sicht die Vorzugsvariante 1 (3 Baumfällungen) gegenüber der Variante 2 (15 Baumfällungen) klar zu favorisieren ist. Zwar ist der Wegfall von drei Bestandsbäumen auch in der Vorzugsvariante 1 zu bedauern, aufgrund der genannten günstigen stadtklimatischen Bedingungen in der St.-Magnus-Straße ist dadurch jedoch mit keinen gravierenden Auswirkungen auf die stadtklimatische Situation zu rechnen, zumal es sich dabei um keine Großbäume handelt. Falls möglich sollte dennoch geprüft werden, ob Ersatzpflanzungen möglich sind.

Belange der Lärmvorsorge

Im vorliegenden Fall ergibt sich durch die geplante Fahrstreifenreduzierung (Wegfall der äußeren Fahrstreifen für den MIV zugunsten von Radfahrstreifen) eine Vergrößerung des Abstands der verbleibenden MIV-Fahrsuren zu den entlang der Straße gelegenen Wohngebäuden. Neben der Qualitätssteigerung und der Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr führt dies zu einer leichten Verminderung der Schallimmissionspegel. Durch eine entsprechende Verkehrsplanung sollte der Verkehr auf den verbleibenden Fahrstreifen flüssig gehalten werden, um Lärmentwicklungen durch Beschleunigungsvorgänge, die beim Stop&Go-Verkehr auftreten würden, zu vermeiden.

Die Finanzierung der Gesamtmaßnahme erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale. Das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Klima- und Umweltschutz und die Stadtkämmerei haben der Beschlussvorlage zugestimmt und ihre Mitzeichnung gegeben. Die Referate haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

6.2. Öffentlichkeitsveranstaltung

Die Öffentlichkeitsveranstaltung für diese Maßnahmen fand am 24.06.2021 statt.

Es wurde mit Anwohner*innen, Gewerbetreibenden, Verbänden, dem Bezirksausschuss und interessierten Bürger*innen über die geplante Maßnahme diskutiert.

Zunächst wurde die Bestandssituation erläutert, dann anhand der aktuellen Pläne die Variante 1 und 2 für den Straßenablauf vorgestellt sowie die Variante 1 für die beiden Knotenpunkte. Abschließend wurde erläutert, warum die Var. 1 die Vorzugsvariante ist. Ziel war es, ein Meinungsbild der Bürger*innen zu der Planung zu erhalten. Über die Chatfunktion konnten alle Interessierten Fragen stellen, an Online-Umfragen teilnehmen und auf diese Weise mitdiskutieren.

Die Präsentationsfolien sind auf www.muenchenunterwegs.de abrufbar.

Bei der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde eine große Bandbreite an Themen wie Details zur Verkehrsführung von MIV und Radverkehr im Kreuzungsbereich, Schaltung der Lichtsignalanlagen, Planungen im unmittelbaren Umfeld, baulich geschützter Radfahrstreifen statt baulicher Radweg sowie die Umlegung des Behindertenstellplatzes diskutiert.

Bei der Verwaltung ist viel positives Feedback eingegangen, sowohl für die transparente Information als auch für das Online-Format. Gleichzeitig wurde eine Reihe von Anregungen für den weiteren Prozess und die weiteren Planungen für die jeweiligen Streckenabschnitte mitgenommen. Die positive Resonanz hat die vorliegenden Planungen und die Vorzugsvariante bestärkt.

6.3. Einbindung Initiatoren des Radentscheids München

Die Veranstaltung für diese Maßnahme mit den Initiatoren des Radentscheids fand am 09.06.2021 statt.

Prinzipiell sind die Initiatoren einverstanden mit der Planung. Folgende Punkte wurden noch angeregt:

Bei dem Knotenpunkt zur Grünwalder Straße könnte bei einer Verkürzung der Rechtsabbiegespur auf 20m einer der Bäume erhalten werden. Dies wurde geprüft und ist möglich und sollte in der weiteren Planung verfolgt werden.

Am Knotenpunkt zur Naupliastraße ist vor dem Vollsortimeter ein Behindertenstellplatz. Dieser ist in der Planung möglichst standortnah zu übernehmen.

Die Initiatoren wären bei diesem Bauvorhaben auch mit baulich geschützten Radfahrstreifen einverstanden. Ob baulich geschützte Radwege eingeführt werden sollen, muss erst durch den Stadtrat entschieden werden und kann hier nur nachrichtlich aufgenommen werden. In der Entwurfs- bzw. Ausführungsplanung wird diese Variante geprüft.

6.4. Bezirksausschuss

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 18 Untergiesing-Harlaching wurde gemäß §9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Baureferats Ziff 1.2) Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat eine Stellungnahme abgegeben, siehe Anlage 6.

Die seitens des Bezirksausschusses gewünschte Anpassung zur Tegelbergstraße wird in direkter Abstimmung mit dem Baureferat voraussichtlich spätestens im nächsten Jahr umgesetzt. Hier wird auch die Parksituation mit den Supermärkten berücksichtigt.

Der Bezirksausschuss schlägt in seiner Stellungnahme vor, die Radwege als Protected Bikelane zu gestalten, da dies günstiger und sicherer wäre. Dazu ist auf Folgendes hinzuweisen:

Es ist nicht richtig, dass ein Hochbordradweg klassischer Bauart bei Einfahrten und Einmündungen grundsätzlich problematisch ist, da die Höhenentwicklung und die Gestaltung der zu überfahrenden Borde für den Radverkehr nach den aktuellen technischen Regeln komfortabel gestaltet und entsprechende Sichtdreiecke baulich ausgebildet werden kön-

nen. Weiter kann nicht pauschal davon ausgegangen werden, dass ein fahrbahnniveaugleicher Radweg, der nur durch einen Bord vom Parkstreifen abgetrennt ist, kostengünstiger wäre. Das hängt immer vom Einzelprojekt ab, ggf. kann eine solche Lösung auch teurer sein. Die vielen Grundstückszufahrten und Einmündungen stellen bei solchen „protected-bikelane“ - Lösungen ein Problem dar, da die Borde dort unterbrochen werden und dadurch keinen Schutz darstellen. Auch für die Entwässerung muss eine praxistaugliche Lösung erst noch erarbeitet und die Belange der Barrierefreiheit und etwaige Stolpergefahren müssen geklärt werden.

Hinsichtlich der „protected bikelanes“ im Sinne von durch lediglich aufgeschraubte oder aufgeklebte Elemente geschützte Radfahrstreifen müssen erst noch Verkehrsversuche durchgeführt werden, welche Elemente und für welche Einsatzbereiche sich diese eignen. Das Mobilitätsreferat hat den Auftrag dazu vom Stadtrat im Juli 2021 erhalten. Bei deren Anordnung müssen dann auch die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Anordnung von Radfahrstreifen erfüllt sein. Als Dauerlösungen sind sie aus aktueller Sicht nicht geeignet. In Frage käme daher voraussichtlich nur ein durch einen breiten Bordstreifen baulich von der Fahrbahn abgetrennter, niveaugleicher Radweg der dann auch den erforderlichen Sicherheitsabstand zu den parkenden Pkw physisch gewährleistet. Insbesondere für den Bereich der Supermärkte ist darauf hinzuweisen, dass eine barrierefreie Erreichbarkeit der angrenzenden Pkw-Stellplätze über dann zwei zusätzliche Bordsteinkanten mit 8 bis 12 cm Höhe nicht mehr gegeben wäre.

Das Mobilitätsreferat wird das Baureferat bitten, auf die Stellungnahme hin im Rahmen der Entwurfsplanung auch eine Variante mit einem fahrbahnniveaugleichen, geschützten Radweg für die St.-Magnus-Straße zu prüfen.

Zu dem Punkt der evtl. Prioritätenverschiebung zugunsten anderer Projekte ist festzuhalten, dass das Mobilitätsreferat mit dieser Beschlussvorlage dem Auftrag des Stadtrates zur Planung von radentscheidskonformen Fahrradanlagen in diesem Straßenzug nachkommt (s.a. Kap. 1 des Vortrags des Referenten). Die Defizite der Anbindung der Radfahrverbindung nach Westen sind bekannt und es wird versucht, hier zu gegebener Zeit eine Lösung zu finden.

Die Bitte, bei den Planungen in sämtlichen weiteren Schritten miteinbezogen zu werden, wird hiermit an das ausführende Baureferat weitergegeben.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 18 Untergiesing-Harlaching hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem 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. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für die Variante 1 als Vorzugsvariante gemäß der unter Ziff. 2 dargestellten Raumaufteilung / Vorhabensplanung für die Maßnahme „St.-Magnus-Straße“ wird erteilt.
2. Das Baureferat wird gebeten, die Variante 1 der oben genannten Maßnahme baulich umzusetzen und aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren.
3. 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., II. und 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.:

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. An das Direktorium HA II – BA (4x)
2. An den Bezirksausschuss 18
3. An die Stadtkämmerei – II/12, II/21
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG3
9. An den Städtischen Beraterkreis Barrierefreies Planen und Bauen, Sozialreferat
10. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
11. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
12. An das Mobilitätsreferat – GL5
13. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

14. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.13
zum Vollzug des Beschlusses

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen