

Anlage 3

Mobilitätsreferat
Ruhender Verkehr und Immissionsschutz
MOR-GB2.222

Referat für Klima- und Umweltschutz
Luftreinhalteplanung
RKU- I-5

Luftreinhalteplanung Erste Ergebnisse des Monitoring Tempo 30 Landshuter Allee

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15922

Beschluss des Mobilitätsausschusses gemeinsam mit dem Ausschuss für Klima- und Umweltschutzausschuss vom 19.03.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Tempo 30 Landshuter Allee Umsetzung des Beschlusses der Vollversammlung vom 24.04.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966, Antragspunkt 5: Prüfung einer Verbesserung des Verkehrsflusses, erste Evaluation nach sechs Monaten
Inhalt	Mit dieser Vorlage werden die bisher erhobenen Ergebnisse für die Anordnung von Tempo 30 auf der Landshuter Allee sowie deren lufthygienischen und verkehrssicherheitsrechtliche Auswirkungen vorgestellt. Dabei geht es insbesondere um folgende Punkte: <ul style="list-style-type: none">- Wirksamkeit und Notwendigkeit der Busspur zwischen Nymphenburger Straße und Arnulfstraße,- Verbesserung des Ein- und Ausfahrtmanagements auf dem Mittleren Ring- Verhinderung von Schleichverkehr durch die Parallelstraßen
Gesamtkosten / Gesamterlöse	-/-
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: gering/nicht Maßnahmen zur Luftreinhalteplanung dienen primär der lokalen Reduzierung von Luftschadstoffen. Verkehrliche Maßnahmen im Sinne einer Mobilitätswende können indessen einen positiven Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Entscheidungsvorschlag	Kenntnisnahme der Ergebnisse und Fortführung des Verkehrsversuchs
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Luftreinhaltung, Landshuter Allee, Luftreinhalteplan, Tempo 30
Ortsangabe	Landshuter Allee zwischen Höhe Abfahrtsrampe zur Arnulfstraße bis auf Höhe Toni-Merkens-Weg

Monitoring Tempo 30 Landshuter Allee

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15922

1 Anlage

**Beschluss des Mobilitätsausschusses gemeinsam mit dem Ausschuss für Klima- und
Umweltschutzausschuss vom 19.03.2025 (VB)**
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referent*innen.....	3
Anlass.....	3
1 Landshuter Allee Tempo 30.....	3
1.1 Monitoring des Verkehrsflusses.....	3
1.1.1 Datenlage	3
1.1.2 Geschwindigkeit.....	3
1.1.3 Verkehrsmenge	5
1.1.4 Verkehrsfluss	6
1.1.5 Verkehrssicherheit	7
1.1.6 Ausweichverkehr	8
1.1.7 Verkehrsfachliches Fazit.....	8
1.2 Lufthygienische Auswertung.....	9
1.2.1 Lufthygienische Auswertung anhand der Verkehrsqualität.....	9
1.2.2 Verlauf und Entwicklung der Stickstoffdioxidkonzentration.....	9
1.2.3 Umweltfachliches Fazit	10
1.3 Gesamtfazit: Verkehrsversuch „Tempo 30 auf der Landshuter Allee“	12
2 Landshuter Allee – Verbesserungen des Verkehrsflusses.....	13
2.1 Busspur zwischen Nymphenburger Straße und Arnulfstraße.....	13
2.2 Verbesserung des Ein- und Ausfahrtsmanagements auf dem Mittleren Ring.....	14

2.3	Verhinderung von Schleichverkehr durch die Parallelstraßen.....	14
3	Klimaprüfung	15
II.	Antrag der Referent*innen	15
III.	Beschluss	16

I. Vortrag der Referent*innen

Anlass

Mit Beschluss vom 24.04.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966, hat sich der Stadtrat mit der Fortschreibung der Luftreinhalteplanung befasst. Es wurde darin unter anderem beschlossen, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h entlang der Landshuter Allee – soweit rechtlich zulässig – umzusetzen. Die Beschilderung erfolgte am 04.06.2024, die Regelung wurde als Verkehrsversuch für die Dauer von einem Jahr angeordnet. Ergänzend zur Beschilderung wurden im Juli die stationären Blitzer auf Tempo 30 angepasst und haben folglich die Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeit überwacht. Gleichzeitig wurde das Mobilitätsreferat am 24.04.2024 beauftragt, eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Landshuter Allee zu überprüfen. Diese Prüfung soll die Wirksamkeit der Busspur, die Verbesserung des Ein- und Ausfahrtsmanagements auf dem Mittleren Ring und die Verhinderung von Schleichverkehr durch die Parallelstraßen beinhalten. Mit dieser Beschlussvorlage wird dem Stadtrat die erste Evaluation des Verkehrsversuchs vorgelegt.

1 Landshuter Allee Tempo 30

1.1 Monitoring des Verkehrsflusses

Im Zuge des Monitorings von Tempo 30 auf der Landshuter Allee wurden die zur Verfügung stehenden Verkehrsdaten ausgewertet und auch die beteiligten Stellen für Verkehrssicherheit, sowie das Polizeipräsidium München beteiligt. Dabei wurden die gefahrenen Geschwindigkeiten und die Entwicklung der Verkehrsmenge beobachtet und daraus resultierend auch der Verkehrsfluss. Ebenso wurde die Verkehrssicherheit und mögliche Verkehrsverlagerungen betrachtet.

Im Folgenden werden die Datengrundlage und diese Beobachtungen detailliert ausgeführt.

1.1.1 Datenlage

Das Mobilitätsreferat hat vorliegende Datensätze der Firma INRIX (Geschwindigkeitsdaten aus Floating Car Data (FCD)) und der stadteigenen, im Straßenbelag eingelassenen 8+1-Detektoren ausgewertet. Die 8+1 Detektoren können die Anzahl an Kraftfahrzeugen je Fahrzeugart zählen und ihre Geschwindigkeiten messen. Zusätzlich wurde am 07.11.2024 eine manuelle 24h-Zählung durchgeführt, um die beobachteten Tendenzen zu verifizieren. Für die Auswertung all dieser Quellen wurde grundsätzlich der Straßenquerschnitt an der Luftmessstelle (Höhe Hirschbergstraße) herangezogen. Weitere Abschnitte der Landshuter Allee nördlich und südlich der Hirschbergstraße wurden zur Verifizierung ebenfalls beobachtet.

Für die Auswertung wurden Datensätze aus den vorstehenden Quellen vor der Anordnung von Tempo 30 (01.03.2024 bis 30.05.2024) mit Werten nach der Ausführung der Anordnung (ab 04.06.2024) herangezogen und zusätzlich mit den gleichen Zeiträumen im Jahr 2023 abgeglichen, um einen saisonalen Effekt auszuschließen.

1.1.2 Geschwindigkeit

Die Datenauswertung der FCD-Daten hat ergeben, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung größtenteils eingehalten wird. Konkret geht die Durchschnittsgeschwindigkeit bei freier Strecke, also insbesondere nachts, von 49 km/h auf 35 km/h zurück. Auch tagsüber kann außerhalb der Spitzenstunden ein Rückgang um 15 km/h beobachtet werden; in den Spitzenstunden war schon vor der Maßnahme teilweise eine Geschwindigkeit von 30km/h

nicht zu erreichen.

Folgende Grafiken bilden dabei die durchschnittliche Tagesganglinie der gemessenen Geschwindigkeit im Abschnitt zwischen der Donnersbergerbrücke und dem Landshuter-Allee-Tunnel auf Grundlage der INRIX-Daten ab. Bemerkenswert ist dabei besonders, dass in Richtung Süden bereits vor Anordnung von Tempo 30 in der Spitzenstunde am Nachmittag die Geschwindigkeit von 20km/h nicht erreicht wurde, sondern bei minimal 20 km/h lag.

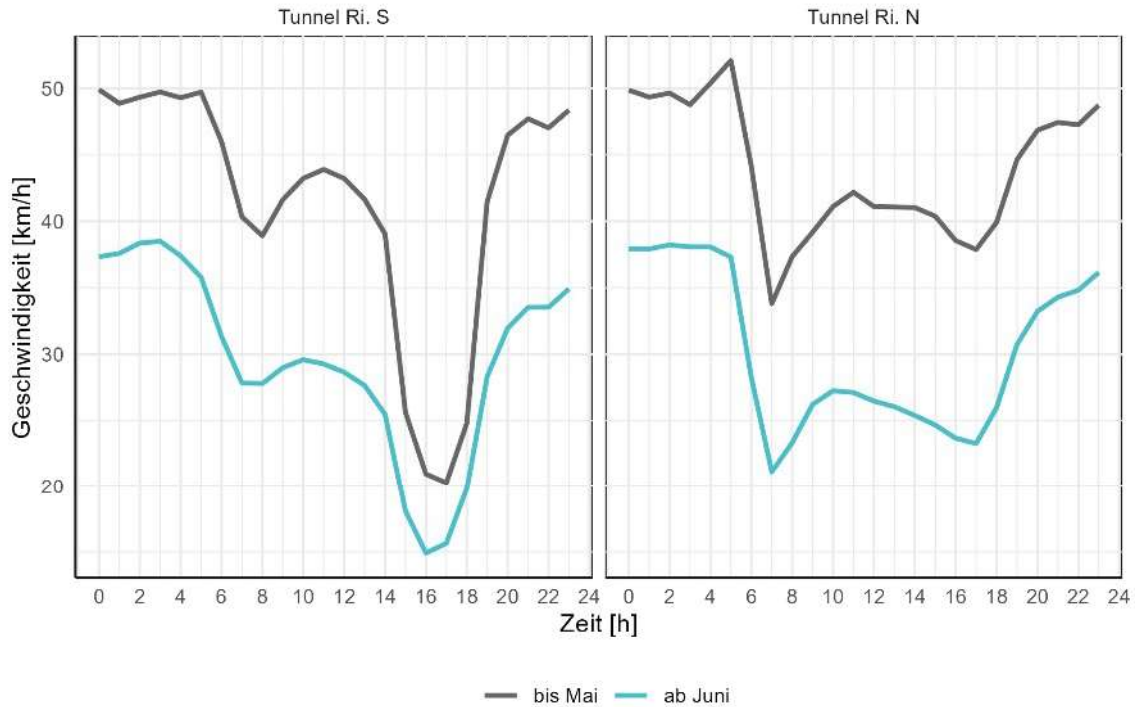


Abbildung 1: Geschwindigkeit im Abschnitt zwischen der Donnersberger Brücke und dem Landshuter-Allee-Tunnel (Richtung Süden bzw. Norden)

Auf Basis der stationären Blitzer entlang der Landshuter Allee wurde zusätzlich die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 überwacht. Das Polizeipräsidium München hat folgende Daten zu den Geschwindigkeitsüberschreitungen zur Verfügung gestellt:

Monat 2024	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Gesamt
Verstöße	966	2060	1720	1135	791	1690	8.362
Verwarnungen	568	1.229	964	626	462	996	4.845
Anzeigen	398	831	756	509	329	694	3.517
Fahrverbote	50	82	110	94	53	67	456

Tabelle 1: Entwicklung Geschwindigkeitsüberschreitungen Landshuter Allee

Unter dem Begriff Verstöße sind sämtliche Geschwindigkeitsüberschreitungen zu verstehen. Die Ahndung von Verstößen im fließenden Verkehr richtet sich nach dem bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog des Kraftfahrt-Bundesamtes. Geschwindigkeitsüberschreitungen durch PKW werden innerorts bei einer Überschreitung des Tempolimits um bis zu 15 km/h mit einem Verwarngeld bis zu 50 € verwarnt. Wird die angeordnete Geschwindigkeit um 16 km/h oder mehr überschritten, wird ein Bußgeld fällig (sogenannte "Anzeigen-

fälle"). Vergehen mit Geschwindigkeitsüberschreitungen ab 21 km/h ziehen zusätzlich mind. einen Punkt im Fahreignungsregister nach sich. Fahrverbote werden ab Geschwindigkeitsüberschreitungen von 26 km/h oder mehr geprüft. Verwarnungen sind formelle Ermahnungen, die bei geringfügigen Verstößen ausgesprochen werden. Anzeigen sind bußgeldbewährte Verkehrsverstöße, die den Tatbestand einer Ordnungswidrigkeit erfüllen. Bei besonders hohen Überschreitungen wird zusätzlich zur Anzeige ein Fahrverbot fällig.

Bei den Daten ist zu beachten, dass es sich dabei um sogenannte Netto-Zahlen handelt. Dies bedeutet, dass nicht verwertbare Verstöße (z.B. Einsatzfahrten von Blaulichtorganisationen, nicht gerichtsfest auswertbare Messungen) bereits abgezogen sind. Hierbei wird ein Wert von 25 % angenommen, so dass die Brutto-Zahlen um diesen Wert über den oben aufgeführten Netto-Zahlen liegen.

Im Vorfeld der Aktivschaltung der stationären Messanlage an der Landshuter Allee und nach einer ca. einwöchigen Übergangszeit zur Adaption der Verkehrsteilnehmer*innen an das neue Geschwindigkeitsgebot wurde die Geschwindigkeit in der Landshuter Allee ab dem 09.07.2024 seitens des Polizeipräsidiums München zunächst mittels einer sogenannten TOPO-Box überwacht, wobei ausschließlich statistische Daten erhoben wurden, bis dann schließlich am 22.07.2024 der sanktionierte Wirkbetrieb begonnen hat. Eine Topo-Box ist ein Gerät bzw. eine Technologie zur Erfassung und Analyse von Fahrzeugbewegungen oft im Zusammenhang mit Abschnittskontrollen.

Die Zahlen aus dem Juli sind daher nicht vergleichbar mit den anderen Monaten, da erst ab dem 22.07.2024 mit dem sanktionierten Messbetrieb begonnen wurde.

Für den August lag 2024 ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, welches sich auch in den Zahlen widerspiegelt. Zudem war es der erste Monat nach Umstellung der Geschwindigkeitsmessung mit durchgehend ahndungsbewerteter Bemessung. Nach den Erfahrungen des Polizeipräsidiums tritt erst nach einer gewissen Dauer der Bemessung die Anpassung an das neue Geschwindigkeitsniveau ein. Im Vergleich zum Vorjahr, als im Bereich der stationären Messanlage noch Tempo 50 galt, sind die Zahlen allerdings erheblich gestiegen und haben sich zum Teil mehr als verdoppelt.

Die Überwachung der Geschwindigkeit mit Hilfe von stationären Blitzern ist für die Sicherstellung der Einhaltung der Maßnahme von zentraler Bedeutung. Es sind dauerhafte und soweit möglich automatisierte Geschwindigkeitskontrollen anzustreben, um eine Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit durch wahrnehmbaren Kontrolldruck zu forcieren.

1.1.3 Verkehrsmenge

Neben der Geschwindigkeitsreduktion ist auch ein Rückgang der Tagesverkehrsmenge um ca. 10% (von ca. 88.000 auf 79.000 Fahrzeuge pro Tag im Querschnitt der Hauptfahrbahnen) zu beobachten, d.h. der betroffene Abschnitt des Mittleren Rings wird nun täglich von weniger KFZ befahren als vor der Anordnung. Dabei handelt es sich, wie unter Kapitel 1.1.1 schon angemerkt, nicht um einen saisonalen Effekt, weil verschiedene Zeiträume miteinander verglichen wurden. Zudem liegt der prozentuale Rückgang des Schwerverkehrs (> 3,5 t) in gleicher Größenordnung.

Der Rückgang tritt dabei vor allem auf den Hauptspuren der Landshuter Allee auf und beschränkt sich auf die Zeit von der morgendlichen bis zur abendlichen Spitze. Einfacher ausgedrückt: In der Nacht hat sich die Verkehrsmenge nicht geändert, tagsüber verzeichnen wir einen Rückgang der Belastung. Auf der oberirdischen Führung (Seitenfahrbahnen) auf Höhe der südlichen Einfahrt des Landshuter-Allee-Tunnels wurden leichte Zunahmen gemessen. Folgende Grafiken bilden die Verkehrsmenge im Tagesverlauf ab, wobei deutlich die Abnahme im Vergleich zu vor der Anordnung von Tempo 30 mit Beginn

der Morgenspitze ab ca. 6 Uhr bis 20 Uhr abends sichtbar wird.

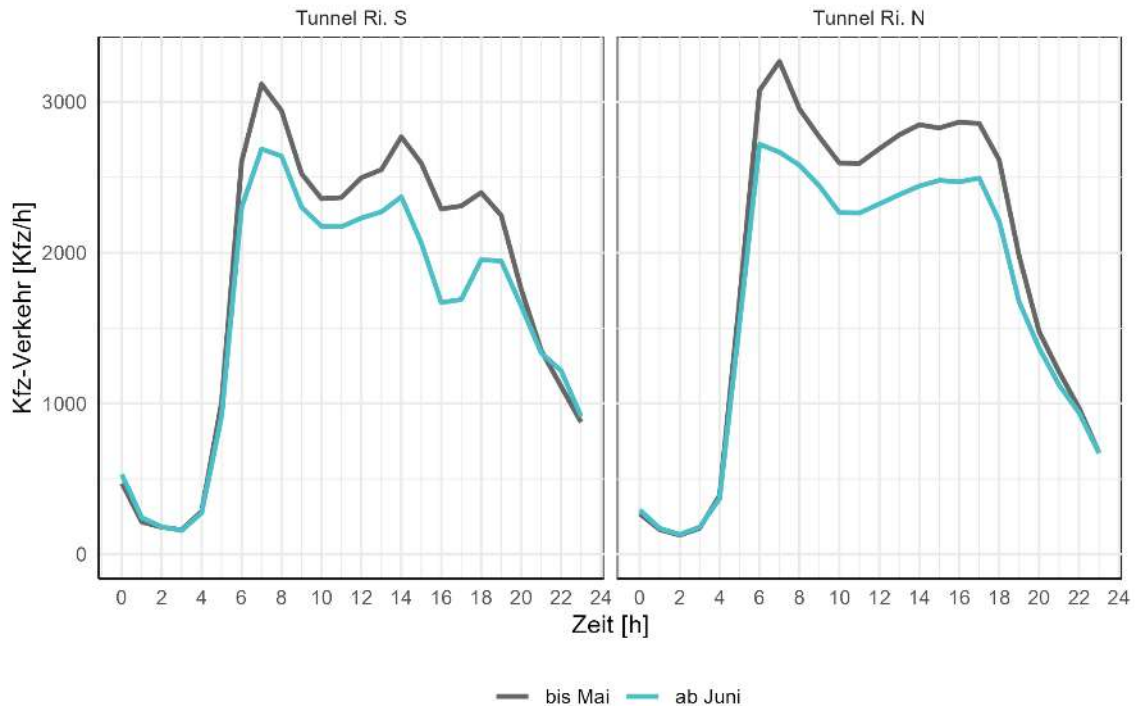


Abbildung 2: Tagesganglinie der Verkehrsmenge im Landshuter Allee Tunnel

1.1.4 Verkehrsfluss

Es zeigt sich, dass in der Hauptverkehrszeit der Durchsatz von KFZ pro Stunde mit Tempo 30 nicht mehr dasselbe Niveau erreicht wie mit Tempo 50. Infolge der Anordnung von Tempo 30 gelangt die Landshuter Allee früher an das Maximum ihrer Leistungsfähigkeit, also dem Stadium, bevor es zu Staubildung und weiterem Rückgang des Durchsatzes kommt. Bei gleichbleibender Kfz-Stärke kann sich folglich durch die Anordnung von Tempo 30 kein besserer, vor allem kein gleichmäßigerer Verkehrsfluss einstellen.

Folgende Grafiken veranschaulichen den Zusammenhang zwischen Kfz-Menge pro Stunde und gefahrener Geschwindigkeit. Bei geringer Belastung der Straße wird von den Kfz die sogenannte Free-Flow-Geschwindigkeit erreicht, die teilweise sogar über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt. Mit Zunahme des Verkehrs sinkt die Geschwindigkeit (in der Grafik auf der X-Achse von links nach rechts) bis die Kapazitätsgrenze der Straße erreicht wird und sich ein Staugeschehen bildet. Diese Grenze markiert einen Wendepunkt in den Grafiken (mit Pfeilen markiert), woraufhin die Geschwindigkeit sowie der Kfz-Durchsatz weiter aufgrund des entstehenden Staus abnehmen.

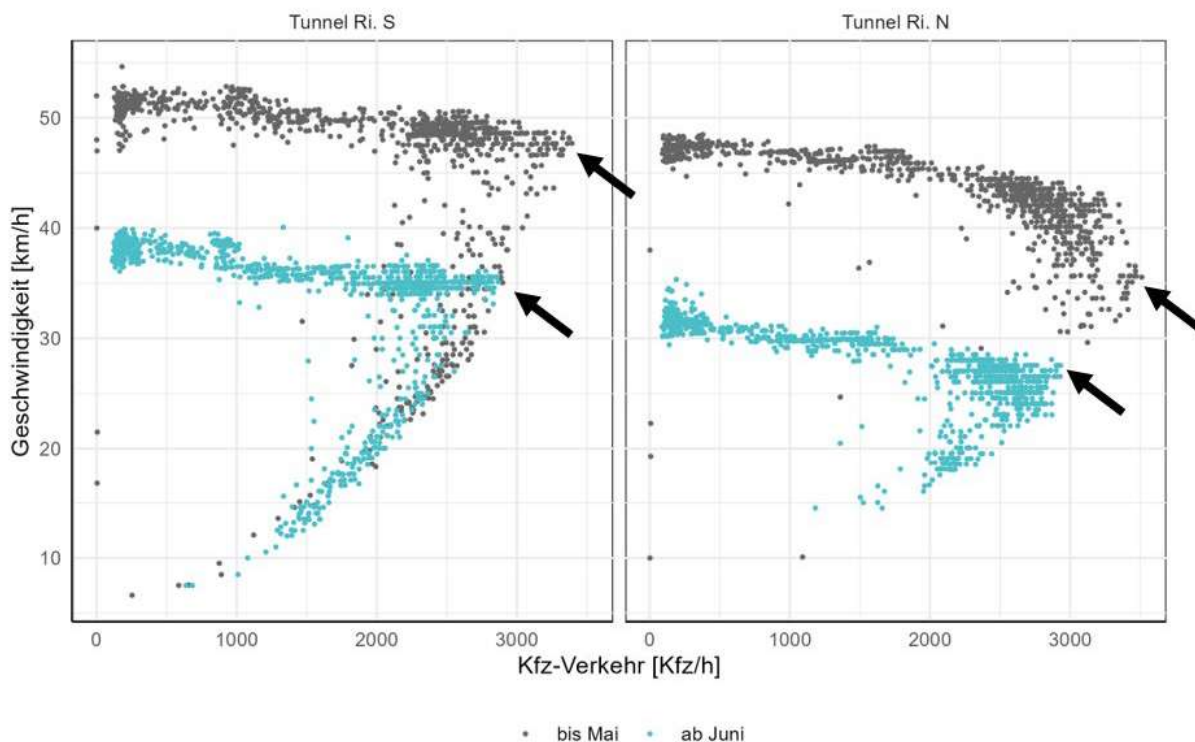


Abbildung 3: Verkehrsmenge vs. Geschwindigkeit im Landshuter Allee Tunnel

Im Vorher-Nachher-Vergleich ist zu sehen, dass dieser Wendepunkt nun deutlich früher erreicht wird, was sowohl die beobachtete Abnahme der Geschwindigkeit und den Rückgang in der Tagesverkehrsmenge erklärt.

Das Polizeipräsidium München nahm zum Verkehrsfluss wie folgt Stellung: „Zudem staut sich der Verkehr (insbesondere zur Hauptverkehrszeit) in beiden Richtungen weiter zurück. Auch dauert es merklich länger bis sich die Stauungen wieder auflösen. Grundsätzlich gestaltet sich der Verkehrsfluss nun zähfließender als vor Einführung des Tempolimits auf 30 km/h.“

1.1.5 Verkehrssicherheit

Insgesamt zeichnet sich im Jahr 2024 eine leichte Verbesserung des Unfallgeschehens im Vergleich zu den beiden Vorjahren ab (Reduktion der Unfallzahlen um 32% bzw. 22 % gegenüber den Jahren 2023 bzw. 2022). Allerdings fällt der kausale Zusammenhang zur Tempo-Reduzierung und damit der Nachweis der Wirksamkeit der Maßnahme hinsichtlich der Verkehrssicherheit bei einer Geschwindigkeitsreduktion generell schwer. Dies ist damit zu erklären, dass die Ursachen „nicht angepasste“ und „unangepasste Geschwindigkeit“ schwer polizeilich zu erfassen sind. Auch ist der Abschnitt sehr lang und das Unfallgeschehen insgesamt (mit Ausnahme der Radverkehrsunfälle am Knoten Nymphenburger Str.) eher unspezifisch. Der Pendler-Charakter der Straße spiegelt sich auch im Unfallgeschehen wider (deutlich überrepräsentiert in den Pendlerzeiten und Werkstags).

	2022	2023	2024
Anzahl Unfälle	78	90	61
Unfälle mit Personenschaden	30	35	20
Geschwindigkeitsunfälle	6	2	1

Das Polizeipräsidium München nahm zur Unfalllage wie folgt Stellung:

„Demgegenüber ist jedoch eine erhebliche Störung des Verkehrsflusses – durch das star-

ke Verzögern von Fahrzeugführern unmittelbar vor den Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen – zu verzeichnen. Diese hat im direkten Vergleich zur zuvor geltenden Geschwindigkeitsreduzierung von 60 km/h auf 50 km/h exponentiell zugenommen und führt bisweilen bis hin zu potenziell gefährlichen Auffahrsituationen auf den Vordermann.“

Die geschilderten potenziell gefährlichen Verkehrssituationen resultieren aus dem persönlichen (Fehl-)Verhalten der Fahrzeuglenker und sind aus Sicht des Mobilitätsreferats nicht unmittelbar auf die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zurückzuführen. Da die Unfallzahlen insgesamt rückläufig sind, kann also nicht davon ausgegangen werden, dass die Verkehrssicherheit durch die Anordnung von Tempo 30 negativ beeinträchtigt ist. Insbesondere da das Geschwindigkeitsniveau insgesamt gesunken ist und mithin die Bremsvorgänge sich auf einem niedrigeren Geschwindigkeitsniveau befinden und auch kürzere Bremswege bestehen.

1.1.6 Ausweichverkehr

Wie in Kapitel 1.1.3 erläutert, ist die Verkehrsmenge pro Tag auf der Landshuter Allee in Folge der Anordnung um etwa 10 % zurückgegangen. Aufgrund dieser Erkenntnis hat das Mobilitätsreferat, mit den zur Verfügung stehenden Daten, potenzielle Ausweichrouten auf eine Verkehrszunahme untersucht. Bei den untersuchten Routen handelt es sich u.a. Dachauer Straße, Wintrichring, Verdistraße, Paul-Heysel-Unterführung oder Friedenheimer Brücke.

Insgesamt konnte auf diesen Routen keine Zunahme des Verkehrs festgestellt werden. Eine temporäre Zunahme von z.B. Anlieferungen in der Nacht sind mit den Großveranstaltungen im Olympiapark zu erklären und waren im vergleichbaren Maß auch schon 2023 zu beobachten.

Folglich gibt es zwei Erklärungsmöglichkeiten bzgl. der aus der Verkehrsreduzierung entstehenden Verkehrsverlagerung:

- Der Ausweichverkehr verteilt sich so gleichmäßig im restlichen Straßennetz, dass er unterhalb der signifikant messbaren Schwelle liegt und damit unproblematisch ist, oder
- die Verkehrsteilnehmenden sind auf andere Verkehrsträger wie den ÖV oder das Rad umgestiegen bzw. suchen sich für variable Wege (z.B. in der Freizeit oder beim Einkauf) nun andere, besser erreichbare Ziele.

Das Polizeipräsidium München nahm zum Ausweichverkehr wie folgt Stellung:

„Aufgrund der Geschwindigkeitsreduzierung ist derzeit kein Ausweichverkehr, einhergehend mit negativen Auswirkungen (in Form von Lärm- und Abgasverschlechterungen) auf die angrenzenden Wohngebiete feststellbar. Insofern sind auch keine öffentlichen Einrichtungen, wie Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser oder Altenheime durch Individualverkehr stärker frequentiert, als dies bereits ohnehin dem hohen Verkehrsaufkommen in der Landeshauptstadt geschuldet ist.“

1.1.7 Verkehrsfachliches Fazit

Die Anordnung von Tempo 30 auf der Landshuter Allee zeigt verkehrlich Wirkung in Form eines Rückgangs der gemessenen Geschwindigkeiten und der Verkehrsmenge pro Tag. Eine Verbesserung des Verkehrsflusses kann aus den vorliegenden Daten hingegen nicht abgeleitet werden. Ebenso ist keine Mehrbelastung des Restlichen Straßennetzes durch Ausweichverkehre festzustellen.

1.2 Lufthygienische Auswertung

1.2.1 Lufthygienische Auswertung anhand der Verkehrsqualität

Die Immissionskonzentration (Gesamtbelastung) eines Schadstoffs setzt sich zusammen aus der Vorbelastung (Belastung durch Hintergrundquellen, hinsichtlich Stickstoffdioxid unter anderem Heizungsanlagen) und der lokalen Zusatzbelastung (z.B. dem Straßenverkehr). Um die Gesamtbelastung gezielt an einem spezifischen Ort, z.B. an der Landshuter Allee zu senken, ist es notwendig die Quellen der Zusatzbelastung zu reduzieren.

Die Stickstoffdioxidkonzentration (Immission) ist von unterschiedlichen Parametern abhängig, die in ihrem Zusammenspiel die Höhe der Schadstoffkonzentration mitbestimmen. Die maßgeblichen Faktoren sind:

- quellenseitige Faktoren,
- Vorbelastung,
- Verkehrsmenge, Flottenzusammensetzung und Verkehrszustand,
- Ausbreitungsdynamik und Luftchemie,
- Meteorologie, z.B. Windrichtung,
- Ozonkonzentration und luftchemische Zusammensetzung,
- Bebauung am Standort

Die Vielzahl an Einflussfaktoren und die in der Regel nichtlinearen Zusammenhänge, erschweren grundsätzlich Aussagen zur Wirksamkeit einzelner Maßnahmen auf Basis von Messungen.

1.2.2 Verlauf und Entwicklung der Stickstoffdioxidkonzentration

Schwankungen im zeitlichen Verlauf der Stickstoffdioxidkonzentration beruhen wesentlich auf der sich stets verändernden Witterung. So haben z.B. die Windrichtung und -geschwindigkeit sowie die Strahlung einen Einfluss auf die Luftchemie und die Luftdurchmischung.

Die folgende Abbildung 4 zeigt den Jahresverlauf der Stickstoffdioxidwerte im Jahr 2024 in Tagesmittelwerten. Anhand des in blau dargestellten linearen Trends lässt sich eine Abnahme über das Jahr hinweg beobachten. Insgesamt liegt eine schwankende Kurve vor, mit vermehrt Spitzenwerten hoher Stickstoffdioxidbelastung in der ersten Jahreshälfte. Mitte Oktober bis Mitte November hingegen ist eine Periode von niedrigeren Stickstoffdioxidwerten erkennbar. In dieser Zeit liegen auch die Spitzenwerte unterhalb des Jahresmittelgrenzwerts von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (grüne Linie). Zum Jahresende hin nimmt die Schwankungsbreite der Tageswerte wieder stark zu.

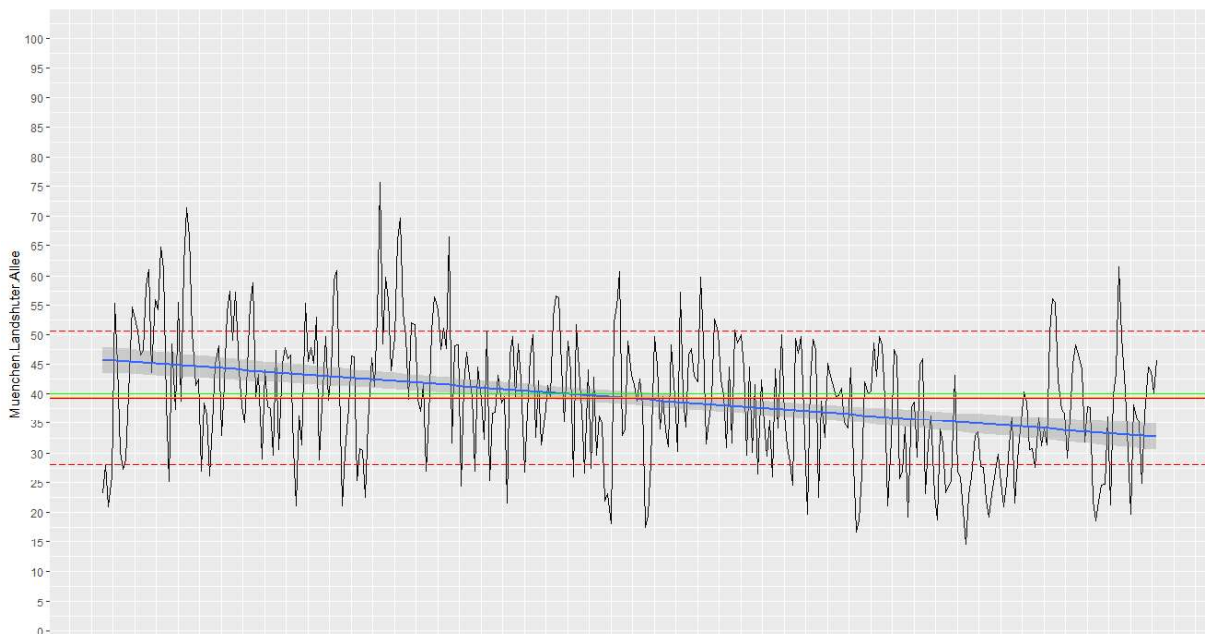


Abbildung 4: Jahresverlauf (Tagesmittelwerte) der Stickstoffdioxidkonzentration 2024, in grün derzeit gültiger Jahresmittelwertgrenzwert [$40 \mu\text{g}/\text{m}^3$], in blau linearer Trend.

Auch Monatsmittelwerte unterliegen starken Schwankungen und decken im Jahr 2024 Werte zwischen $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und $49 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ab. Aufgrund der starken Schwankungen ist es aus fachlicher Sicht sinnvoll, dass für die Beurteilung der Luftqualität der Mittelwert eines ganzen Kalenderjahres gesetzlich maßgeblich ist. Über diesen Zeitraum mitteln sich die meteorologischen Effekte in der Regel aus. Der gemessene Jahresmittelwert der Stickstoffdioxidkonzentration an der LÜB Station Landshuter Allee lag im Jahr 2023 bei $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und im Jahr 2024 bei $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Jahresmittelgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wurde somit an dieser Stelle erstmals eingehalten.

Das Landesamt für Umwelt betreibt neben der LÜB-Station einen Passivsammler zur ergänzenden Messung von Stickstoffdioxid auf Höhe der Landshuter Allee 99/101. Hier hat sich der Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2023 auf $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2024 verringert. Der Jahresmittelgrenzwert wird dort seit 2023 eingehalten.

In Tabelle 2 sind für das Jahr 2024 die Jahresmittelwerte sowie die Stickstoffdioxidkonzentrationen für die Zeiträume 01.01.2024 bis 02.06.2024 (Tempo 50 auf der Landshuter Allee, erster Zeitabschnitt) und 03.06.2024 - 31.12.2024 (Tempo 30 auf der Landshuter Allee, zweiter Zeitabschnitt) für die fünf LÜB-Messstandorte dargestellt. Die Stickstoffdioxidkonzentration im zweiten Zeitabschnitt ist dabei an allen fünf Stationen geringer als im ersten Zeitabschnitt. Die absolute Abnahme der Stickstoffdioxidkonzentration fällt dabei an der Landshuter Allee mit $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (16 %) höher aus als an den anderen Messstellen mit $2-4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (12 - 21 %). Aufgrund der unterschiedlichen Bebauung und Verkehrsbelastung an den LÜB-Standorten sowie der Abhängigkeit der Stickstoffdioxidkonzentration von der Luftchemie und der Windrichtung, ist es aus den Messwerten allein nicht möglich, eine Aussage zu treffen, ob und in welcher Höhe eine Abnahme von Stickstoffdioxid an der Landshuter Allee aufgrund von T30 vorliegt.

LÜB Standort	Allach	Johanneskirchen	Landshuter Allee	Lothstraße	Stachus
Jahresmittelwert	14	13	39	17	24
Mittelwert bis 02.06.	15	14	43	19	26
Mittelwert ab 03.06.	13	12	36	15	23

Tabelle 2: Messwerte der Stickstoffdioxidkonzentration in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ an den Münchener LÜB Standorte im Jahr 2024

Die Auswertung der meteorologischen Daten hat im Jahresmittel keine Auffälligkeiten im Jahr 2024 gegenüber den Vorjahren ergeben. Demnach kann die Wirkung der Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an der Landshuter Allee nur mittelbar aus Veränderungen in den Quellen der verkehrlichen Zusatzbelastung ermittelt werden.

1.2.3 Umweltfachliches Fazit

Der Verkehr beeinflusst die Schadstoffkonzentration unter diversen Aspekten. So trägt die Fahrzeugflotte mit dem Fahrzeugtyp, z.B. schwere bzw. leichte Nutzfahrzeuge (SNFZ, LNFZ), Pkw sowie der Kraftstoffart und Schadstoffklasse der Fahrzeuge eine entscheidende Rolle bei der Emissionskonzentration von Stickstoffdioxid (Emission = Schadstoffausstoß). Somit ist nicht die reine Fahrzeugzahl entscheidend, sondern auch die Flottenzusammensetzung.

Bei identischer Flottenzusammensetzung führt auch eine Abnahme der Verkehrsmenge zu einer lufthygienischen Verbesserung.

Einen weiteren Einfluss auf die Emissionskonzentration hat die gefahrene Geschwindigkeit. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten (Tempo 30) stößt der Schwerlastverkehr bei gleichem Verkehrsfluss mehr Stickstoffoxide aus als bei Tempo 50.

Die Emissionskonzentration ist des Weiteren abhängig vom Verkehrsfluss. Ungünstigere Verkehrszustände, wie z.B. stockender Verkehr oder Stau führen zu deutlich höherem Schadstoffausstoß (Emissionen) als flüssiger Verkehr. Dieser Effekt ist bei schweren Nutzfahrzeugen im Vergleich zu Pkws verstärkt. Somit ist eine Verbesserung der lufthygienischen Situation im Allgemeinen zu erwarten, wenn sich die Verkehrsqualität entlang eines Streckenabschnitts verbessert, d.h. der Verkehr sich verflüssigt (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12966 vom 19.04.2024).

Die Auswertung der Verkehrsdaten vor und nach der Einführung von Tempo 30, wie in Kapitel 1.1 dargestellt, hat ergeben, dass die Geschwindigkeit deutlich abgenommen hat. Somit hat die Kapazität auf den Hauptspuren abgenommen, da die maximale Anzahl an Fahrzeugen, die durchfahren können, geringer ist. Aufgrund der Kapazitätsreduktion ist eine deutliche Abnahme der Verkehrsmenge aller Fahrzeugarten auf den Hauptverkehrspuren der Landshuter Allee zu beobachten. Aus der Summe dieser Wirkungen ergibt sich, dass sich der Verkehrsfluss an der Landshuter Allee nicht verflüssigt hat.

Die Auswirkung der reduzierten Geschwindigkeit in Zusammenhang mit der veränderten Verkehrsmenge entlang der Landshuter Allee auf die Stickstoffdioxidkonzentration wurde in einer Immissionsprognose auf Basis der gemessenen verkehrlichen Daten gutachterlich untersucht.

Gutachterliche Immissionsprognose für die Jahre 2025 / 2026

In der gutachterlichen Untersuchung (Bericht Nr. M169882/06 vom 12.02.2025, Müller-BBM Industry Solutions GmbH, Anlage 1) wurden die Stickstoffoxidimmissionen an der Landshuter Allee auf Höhe der LÜB Station, sowohl für Tempo 30 als auch für Tempo 50 für die Jahre 2024 bis 2026 prognostiziert. Das Gutachten basiert auf den folgenden Verkehrszahlen, die vom Verkehrsgutachter gevas humberg & partner zusammengestellt und aufbereitet wurden:

- Verkehrszahlen, d.h. DTV und Anteil Schwerlastverkehr für Tempo 50, beruhend auf der Verkehrsmengenkarte 2022, erstellt von der LHM
- Verkehrszahlen, d.h. DTV und Anteil Schwerlastverkehr für Tempo 30, beruhend auf Verkehrszählung, durchgeführt 2024 im Auftrag der LHM und
- Daten zur Busflotte, gestellt von der MVG

Die der Immissionsberechnung zugrundeliegende Flottenzusammensetzung stellt die grundsätzlich bei derartigen Gutachten anzuwendende mittlere Deutschlandflotte dar und wurde an die aktuellen Regelungen der Umweltzone mit Dieselfahrverbot für Fahrzeuge Euro 4 / IV und schlechter mit 90 % Ausnahmen (Stufe 1 der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München) angepasst.

Grundlage für die Berechnung der Emissionen ist das Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA, Version 4.2). Hierbei werden Messungen der realen Fahrzeugemissionen und Modellierung wissenschaftlich durchgeführt und ausgewertet und standardisiert im HBEFA zusammengeführt. Das HBEFA sieht allerdings standardmäßig keine Emissionsfaktoren für den an der Landshuter Allee vorliegenden Straßentyp Magistrale / Ringstraße mit Tempo 30 vor, da hierzu keine ausreichende Datengrundlage vorliegt. Es wurde eine gutachterliche Lösung gefunden, die Emissionsfaktoren aus dem Straßentyp Hauptverkehrsstraße abzuleiten, dies ist jedoch mit einer zusätzlichen Unsicherheit behaftet.

In Tabelle 3 sind die Prognoseergebnisse für die Immissionen der Jahre 2024 bis 2026 bei Tempo 50 und Tempo 30 wiedergegeben. Die Berechnungen zeigen, dass die erwarteten Immissionen bei Tempo 30 aufgrund der um etwa 10 % geringeren Verkehrsmengen trotz Verschlechterung der Verkehrsqualität niedriger sind als bei Tempo 50. Dies bedeutet, dass Tempo 30 bei der derzeit vorliegenden Verkehrsmenge zu einer Verbesserung der Luftschadstoffkonzentration führt.

LÜB Landshuter Allee	2024	2025	2026
T50	43	39	35
T30	39	36	32
5 Monate T50, 7 Monate T30	41	-	-

Tabelle 3: prognostizierte Stickstoffdioxid- Immissionen (Jahresmittelwert) für T30 und T50 an der Landshuter Allee LÜB Station (Werte in $\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Gemäß der gutachterlichen Immissionsprognose ist bei Tempo 30 eine Abnahme der Stickstoffdioxidimmission von $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in den Jahren 2025 und 2026 verglichen mit der Immissionskonzentration bei Tempo 50, maßgeblich bedingt durch die Verringerung der Verkehrsmenge, zu erwarten.

Um dem Jahr 2024 mit der unterjährigen Einführung von Tempo 30 gerecht zu werden, wurde zusätzlich ein zeitgewichtetes Szenario (5 Monate T50, 7 Monate T30) berechnet. Der dabei prognostizierte Wert für das Jahr 2024 liegt bei $41 \mu\text{g}/\text{m}^3$, somit mit $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ leicht über dem Messwert. Die Abweichung liegt im Rahmen der gesetzlich zulässigen Unsicherheit (39. Bundesimmissionsschutzverordnung).

Die Stickstoffdioxidkonzentration für Tempo 30 erreicht für das Jahr 2026 im Jahresmittel $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die Vorgaben der neuen EU-Richtlinie setzen ab dem Jahr 2030 $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als neuen Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid verbindlich fest. Dies zeigt, dass seitens der Landeshauptstadt München in den nächsten Jahren weiterhin ein erheblicher Handlungsbedarf besteht. Der für Tempo 30 prognostizierte Wert von $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für das Jahr 2026 stellt dabei einen wichtigen Ausgangswert dar. Tempo 30 bleibt daher ein zentraler Baustein, um die neuen strengeren Grenzwerte ab dem Jahr 2030 einhalten zu können.

Die Maßnahme Tempo 30 entspricht den Vorgaben des rechtskräftigen Urteils und ist mit dem durch die Erwägungen der Verhältnismäßigkeit überlagerten Verursacherprinzip vereinbar. Zudem ist im Rahmen der Geschwindigkeitsüberwachung die Kontrolle der Maßnahme gut vollziehbar.

Demgegenüber erreicht die Stickstoffdioxidkonzentration für Tempo 50 für das Jahr 2025 im Jahresmittel $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dies entspricht nicht den Vorgaben des rechtskräftigen Urteils, da zum einen keine sichere Einhaltung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes gewährleistet ist. Zum anderen ist der Luftreinhalteplan gemäß dem Urteil um eine weitere Maßnahme zu ergänzen.

1.3 Gesamtfazit: Verkehrsversuch „Tempo 30 auf der Landshuter Allee“

Die verringerte Verkehrsmenge führt auch lufthygienisch zu einem Rückgang der Stickstoffdioxid-Belastung entlang der Landshuter Allee. Damit konnte im Jahr 2024 erstmals seit Gültigkeit des Grenzwertes 2010 der Stickstoffdioxid-Jahresmittelwert auch an der Landshuter Allee und damit im gesamten Stadtgebiet eingehalten werden. Aufgrund der Vorgaben des BayVGH-Urteils zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans mit einer ergänzenden Maßnahme, die die sichere Einhaltung des Grenzwertes in den Jahren 2025 und 2026 gewährleistet, ist die Tempo 30 Anordnung alternativ zu einem Diesel Euro 5/V Fahrverbot weiterzuführen und als Kernmaßnahme in die 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufzunehmen. Die Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzung ist zudem dauerhaft sicherzustellen. In

der Vollversammlung vom 26.03.2025 wird dem Stadtrat das weitere Vorgehen hinsichtlich der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zur Entscheidung vorgelegt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15984).

2 Landshuter Allee – Verbesserungen des Verkehrsflusses

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 24.04.2024 (vgl. Beschlussvorlage Nr. 20-26 / V 12966, Nr .5) hat der Stadtrat das Mobilitätsreferat beauftragt, eine Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Landshuter Allee zu überprüfen. Diese Prüfung sollte folgende Punkte umfassen:

- Wirksamkeit und Notwendigkeit der Busspur zwischen Nymphenburger Straße und Arnulfstraße
- Verbesserung des Ein- und Ausfahrtmanagements auf dem Mittleren Ring
- Verhinderung von Schleichverkehr durch die Parallelstraßen

Im Folgenden berichtet die Verwaltung über die Ergebnisse der ersten Evaluation nach sechs Monaten.

2.1 Busspur zwischen Nymphenburger Straße und Arnulfstraße

Die Busspur auf der Landshuter Allee in Fahrtrichtung Süden ist Bestandteil der Maßnahmen der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München. Entsprechend der im Rahmen der Erarbeitung der 8. Fortschreibung erstellten gutachterlichen Bewertung bewirkt die Busspur eine Verbesserung der NO₂-Konzentration um 2µg/m³. Die Umsetzung erfolgte im Juni 2023. Zeitgleich wurde die Spurführung im Zulauf auf die Landshuter Allee geändert und Parkplätze geschaffen. Mit Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 04202 wurde eine Überprüfung der Situation gefordert. Um eine Verbesserung der Rückstausituation im nördlichen Zulauf auf die Kreuzung Landshuter Allee / Nymphenburger Straße zu schaffen, wurde am 21.05.2024 die im Zulauf befindliche Rechtsabbiegespur in eine kombinierte Geradeaus-/Rechtsabbiegespur neu markiert. Nach der Kreuzung wurde die bestehende Busspur verkürzt und beginnt südlich der Bushaltestelle „Landshuter Allee“. Die bestehende Hinweisbeschilderung wurde angepasst. Durch die Verkürzung der Busspur hat sich der Rückstau verbessert und dadurch die Beschwerdelage beruhigt. Hierzu verweisen wir auch auf das Antwortschreiben zu o.g. Stadtratsantrag vom 03.06.2024.

Die SWM/MVG nahm dazu wie folgt Stellung:

„Die SWM/MVG ist mit dem Mobilitätsreferat und der Kommunalpolitik laufend in Gesprächen zu Busbeschleunigungsmaßnahmen wie der Einrichtung von Busspuren. Ziel ist ein komfortables Mobilitätsangebot mit zuverlässiger Reisezeit für die Fahrgäste, indem die Busse am Stau im Individualverkehr auf der Busspur vorbeifahren. Die Busspur in der Landshuter Allee in Richtung Süden wurde im Juni 2023 auf Initiative des Referats für Klima- und Umweltschutz als Luftreinhaltemaßnahme eingerichtet (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07741). Ziel war es, NO_X-Werte an der Landshuter Allee zu verbessern. Hier waren die gesetzlichen Grenzwerte zuvor überschritten worden. Aus verkehrsplanerischer Sicht bestand zuvor an der Landshuter Allee keine Notwendigkeit für die Einrichtung einer Busspur, weil die SWM/MVG auf diesem Abschnitt ohne Zeitverzögerung ihre Mobilitätsleistung erbringen konnte.“

Da sich durch die Anpassung der Markierung und Hinweisbeschilderung eine Verbesserung für den motorisierten Individualverkehr ergeben hat und der Linienbusverkehr hier nach wie vor ohne Behinderungen und Zeitverzögerungen verkehren kann, ist kein Grund ersichtlich, der für eine Rückabwicklung der Busspur spricht. Zudem ist, wie oben bereits dargelegt, die Busspur entlang der Landshuter Allee eine Maßnahme der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans und damit rechtlich bindend umzusetzen. Vor diesem Hintergrund ist die Busspur

ebenfalls Bestandteil der gutachterlichen Stickstoffdioxid-Immissionsprognose deren zentralen Ergebnisse unter Kapitel 1.2.3 dargelegt sind.

2.2 Verbesserung des Ein- und Ausfahrtsmanagements auf dem Mittleren Ring

Gemäß dem fraktionsübergreifenden Antrag Nr. 20-26 / A 03869, wurden Verbesserungsmöglichkeiten des Ein- und Ausfahrtsmanagements auf dem Mittleren Ring umfassend überprüft.

An folgenden Bereichen konnten durch Änderung oder Ergänzung der Markierungen und Beschilderung Verbesserungen erreicht bzw. beauftragt werden:

1. zwischen dem McGraw-Graben und der Candidbrücke (beide Fahrtrichtungen)
2. zwischen Candidbrücke und Brudermühltunnel
3. zwischen dem Brudermühl-, dem Heckenstaller- und dem Luise-Kiesselbach-Tunnel in beiden Fahrtrichtungen
4. Optimierung der Zufahrt zum „Mittleren Ring“ von der Ungererstraße
5. Optimierung der Zufahrt zur BAB A 8 (Süd) vom Innsbrucker Ring

Der Stadtrat wurde mit Schreiben vom 29.08.2024 über das Ergebnis informiert (<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7775370>)

Das Ein- und Ausfahrtsmanagement am Mittleren Ring wird vom Mobilitätsreferat kontinuierlich überprüft und verbessert. Zum aktuellen Zeitpunkt sind jedoch weitere Maßnahmen, die eine Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit bewirken, nicht ersichtlich.

2.3 Mittlerer Ring – Verhinderung von Schleichverkehr durch die Parallelstraßen

Der Mittlere Ring in München ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen der Stadt und spielt eine zentrale Rolle für den Fluss des innerstädtischen Verkehrs. Schleichverkehr tritt typischerweise kleinräumig auf, vor allem in Wohngebieten oder kleinen Nebenstraßen, die parallel zu stark frequentierten Hauptstraßen liegen.

München hat ein gut entwickeltes Verkehrsmanagementsystem. Viele der kleineren Straßen in der Nähe des Mittleren Rings haben Verkehrsbeschränkungen, wie Einbahnstraßen oder Anliegerverkehr und bieten keine attraktiven Umfahrrouten. Der Mittlere Ring wurde mit dem Ziel entwickelt, den Verkehr möglichst reibungslos durch die Stadt zu führen. So ist der Mittlere Ring weitgehend kreuzungsfrei ausgebaut. Der Mittlere Ring ist zu Stoßzeiten stark ausgelastet. Aufgrund der hohen Verkehrsdichte gibt es kaum Alternativrouten, die effektiv wären, was Schleichverkehr unattraktiv macht. Dies gilt auch für den betreffenden Abschnitt an der Landshuter Allee: Da keine ähnlich leistungsfähigen Parallelstraßen vorhanden sind, ist für den Durchfahrtsverkehr weder ein Zeitersparnis noch eine Verkürzung der Wegstrecke möglich, wenn die Seitenstraßen in den angrenzenden Vierteln durchfahren würden. Zudem gibt es keine durchgehend mögliche Verbindung, die für den Durchfahrtsverkehr attraktiv wäre.

Von Norden kommend sind sinnvolle und zielführende kleinräumige Umfahrungen sowohl außerhalb als auch innerhalb der Umweltzone nicht ersichtlich. Von Süden kommend bieten die angrenzenden Straßen ebenso keine geeignete Verbindung, um die geschwindigkeitsreduzierte Strecke auf der Landshuter Allee effektiv zu umgehen.

Zusammengefasst ist der Mittlere Ring so gestaltet und durch Verkehrsmaßnahmen optimiert, dass er die effizienteste Route für Autofahrer darstellt, wobei der Schleichverkehr in diesem Bereich unattraktiv und nicht üblich ist.

Wie auch schon in Punkt 2.1.6 erwähnt, konnte kein signifikant messbarer Ausweichverkehr in den benachbarten Straßen festgestellt werden. Dies wurde auch durch die Stellungnah-

me des Polizeipräsidiums bestätigt. Seitens des Mobilitätsreferats sind daher keine weiteren Maßnahmen vorgesehen.

3 Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Ja, positiv

Das Vorhaben ist nicht oder nur wenig klimaschutzrelevant (Klimaschutzcheck 2.0). Eine vertiefte Prüfung ist nicht erforderlich und wurde daher nicht durchgeführt.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Die zuständigen Bezirksausschüsse BA 9 und BA 10 behandeln den Sachverhalt in ihren Bezirksausschusssitzungen jeweils wenige Tage vor der gemeinsamen Ausschusssitzung. Die Stellungnahmen der Bezirke werden hiernach kurzfristig nachgereicht.

Unterrichtung des Korreferenten und des Verwaltungsbeirates

Der Korreferent des Mobilitätsreferates, Herr Stadtrat Andreas Schuster und der Verwaltungsbeirat für den Zuständigkeitsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herr Stadtrat Hans Hammer, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

Der Korreferent des Referates für Klima- und Umweltschutz, Herr Stadtrat Sebastian Schall, die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Mona Fuchs und die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referent*innen

Wir beantragen Folgendes:

1. Der Vortrag der Referent*innen wird zur Kenntnis genommen. Die Anordnung von Tempo 30 in der Landshuter Allee hat sich hiernach als wirksame Maßnahme zur Einhaltung des Grenzwertes der Luftreinhaltung erwiesen.
2. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, dem Stadtrat die Aufnahme von Tempo 30 entlang der Landshuter Allee im Rahmen der Sitzungsvorlage zur 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zur Entscheidung vorzulegen.
3. Der Verkehrsversuch Tempo 30 in der Landshuter Allee wird bis zum Inkrafttreten der 9. Fortschreibung des Luftreinhalteplans verlängert. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, das Monitoring bis zum Abschluss des Verkehrsversuchs fortzuführen. Die auf dem Mittleren Ring eingerichteten Geschwindigkeitskontrollen sollen aufrechterhalten werden.
4. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat / ea. Stadträtin

Christine Kugler
Berufsm.
Stadträtin

Georg Dunkel
Berufsm.
Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
z. K.

V. Wv. Mobilitätsreferat MOR-GL5

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II-BA
3. An das RKU
4. An das KVR
5. An MOR-GB2.222
z. K.

Am