



Stadtratsfraktion Bürgerliche Mitte – FREIE WÄHLER / ÖDP / BAYERNPARTEI

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Christian Ude
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 10.12.2013

Anfrage

Erschließung Gewerbegebiet Detmoldstraße/Lemgostraße per Gleisanschluss: Ignoriert die Stadtverwaltung den Bebauungsplan und einen Stadtratsantrag?

Der Stadtrat hat im Bebauungsplan 1398a vom 21.04.2004 vorgesehen, die meisten Grundstücke im Gewerbegebiet Detmoldstraße/Lemgostraße am Bahn-Nordring mit Gleisanschlüssen zu erschließen.¹ Bekräftigend hat der Stadtrat am 15.03.2006 im Verkehrsentwicklungsplan den Erhalt und die Neuanlage von Gleisanschlüssen beschlossen.²

Die im Gewerbegebiet ansässigen Abfallsammel- und verwertungsunternehmen haben in den vergangenen Jahren ihren Geschäftsumfang erheblich ausgeweitet. Aktuell liegt der Stadtverwaltung erneut ein Antrag auf Erweiterung der Verarbeitungskapazität vor.

Die Stadtverwaltung ist gehalten, die in einem Bebauungsplan festgelegten verkehrlichen Erschließungsanlagen herzustellen oder zumindest nicht entgegen dem vom Stadtrat beschlossenen Bebauungsplan zu handeln. Genau das geschieht aber bei diesem Gewerbegebiet:

Im Jahr 2008 wurde ein Teil der Gleisanlagen durch die Deutsche Bahn AG abgebaut, ohne erkennbaren Protest der Landeshauptstadt München.³

Im August 2010 hat das städtische Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) einer Abfallverwertungsfirma genehmigt, auf der im Bebauungsplan zur Erschließung per Gleisanschluss vorgesehenen Trasse eine Überdachung zu bauen und ökologische Ausgleichsflächen anzulegen.⁴

Ende 2010 hat das städtische Baureferat den Rückbau eines erst 2006 für ein Gütergleis gebauten Bahnübergangs veranlasst,⁵ ohne den von ÖDP-Stadtrat Tobias Ruff am 19.10.2010 gestellten Antrag in puncto Baustopp auch nur zu behandeln.⁶ Über das Gleis wurde früher regelmäßig z.B. Altglas durch ansässige Abfallverwertungsunternehmen per Bahn abtransportiert.

1 http://www.muenchen.info/plan/bebauungsplan/p_8664_1398a.pdf
http://www.muenchen.info/plan/bebauungsplan/t_8664_1398a.pdf
Unlesbar ins Internet eingestellter Beschlussentwurf Vorlagen-Nr.: 02-08 / V 03044:
http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=387361

2 Verkehrsentwicklungsplan München, S. 42:
http://www.muenchen.de/rathaus/dms/Home/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Publikationen/vep06_beschluss.pdf

3 Antwortschreiben zu ÖDP-Stadtratsanfrage StR-Antrags-Nummer: 08-14 / F 00206:
http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/ris_antrag_dokumente.jsp?risid=1694866

4 Genehmigungsbescheid des RGU vom 30.08.2010, Seite 18, Gliederungspunkte 7.4 und 7.5:
<http://weba-online.de/app/download/5780691680/BlmSch-Detmoldstr.pdf>

5 vgl. Süddeutsche Zeitung, 7.10.2010, Seite R 11 und Münchner Nord-Rundschau, 13.10.2010, Seite 17
<http://www.wochenanzeiger.de/article/103054.html>

6 http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/ris_antrag_dokumente.jsp?risid=2150951

Aktuell beantragt dieselbe Firma, welche schon im Jahr 2010 auf den im Bebauungsplan als Gleistrasse festgesetzten Flächen Ausgleichspflanzungen vornahm, eine Betriebserweiterung und in diesem Zusammenhang erneut Baumpflanzungen auf der im Bebauungsplan festgelegten Gleistrasse. Dies, obwohl der Bauausschuss des Stadtrates am 18.06.2013 beantragt hat, auf dieser Trasse die Option eines Gleisanschlusses zum städtischen Salzlager in der Detmoldstraße 10 offenzuhalten, um dort gegebenenfalls Streusalz auf der Schiene anliefern lassen zu können.⁷

Wegen der entgegen dem planerischen Willen des Stadtrates nicht erhaltenen und nicht betriebenen Gleisanschlüsse beläuft sich der über die - ohnehin häufig überlastete - Moosacher Straße abzuwickelnde Lkw-Verkehr aus diesem Gewerbegebiet um Tausende Lkw pro Jahr, die Hunderttausende Tonnen von Abfällen zu Verwertungsanlagen transportieren.



Foto: privat

In einer Beschlussvorlage aus dem Jahr 2010 führt das städtische Planungsreferat aus: „Trotz intensiver Bemühungen seitens der Landeshauptstadt München war es nicht möglich, mit den ansässigen Unternehmen und der DB AG ein tragfähiges Nutzungskonzept zu entwickeln, so dass die rechtliche Grundlage für eine Ablehnung eines Antrages auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken nicht gegeben ist.“⁸ Richtig daran ist, dass die LH Stadt München keine Entscheidungshoheit über die eisenbahnrechtliche Entwidmung, die Freistellung, hat, sondern nur ein Anhörungsrecht. Gleichwohl ist sie aufgefordert, auf die Umsetzung der Planung hinzuwirken und diese nicht durch Verwaltungsentscheidungen zu konterkarieren.

⁷ http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/ris_vorlagen_detail.jsp?risid=2984457

⁸ Seite 35 der Vorlagen-Nr.: 08-14 / V 09317 unter:
http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=2648853

Wir fragen daher den Oberbürgermeister:

1. Welchen Wert hat ein vom Stadtrat beschlossener Bebauungsplan, wenn die städtischen Referate anschließend Genehmigungen erteilen und Maßnahmen beschließen, die im Widerspruch zu den planerischen Zielen und Festsetzungen des Bebauungsplans stehen?
2. Welchen Wert hat der vom Stadtrat beschlossene Verkehrsentwicklungsplan, wenn die städtischen Referate darin enthaltene Vorgaben, wie die Ermöglichung von Geisanschlüssen zur künftigen Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, nicht im Verwaltungshandeln umsetzen?
3. Beabsichtigen die städtischen Referate die aktuell beantragte Erweiterung eines Abfallverwertungsunternehmens erneut unter Missachtung des vom Stadtrat beschlossenen Bebauungsplans und der durch Antrag des Bauausschusses vom 18.06.2013 bekräftigten Offenhaltung eines künftigen Gleisanschlusses zu genehmigen?
4. Beabsichtigen die städtischen Referate weiterhin entgegen dem vom Stadtrat beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan die Beseitigung von Gleisanschlüssen und den Gütertransport mittels Lkw auf städtische Straßen nicht nur schicksalhaft hinzunehmen, sondern auch noch durch eigenes Verwaltungshandeln zu forcieren?
5. In welchen Jahren hat die Stadtverwaltung mit den im Gewerbegebiet Detmoldstraße/Lemgostraße ansässigen Unternehmen und der DB AG intensiv über ein tragfähiges Nutzungskonzept für die Gleisanschlüsse verhandelt?⁹ Wurde auch, entsprechend dem Vorschlag im ÖDP-Antrag vom 19.10.2010, mit anderen Bahnunternehmen als der DB AG verhandelt? Wenn nein, warum nicht?
6. Laut Zeitungsberichten erhielt die Stadt München für den Bau des Bahnübergangs Detmoldstraße/Lemgostraße rund eine Millionen Euro, die nicht (vollständig) dafür investiert wurden.¹⁰ Wo befinden sich diese Gelder? Wurden diese Gelder komplett zurückgezahlt?
7. Welche Kosten sind der Stadt München für den im Jahr 2010 völlig unnötig durchgeführten Abbau des im Jahr 2006 neu errichteten, tadellos intakten Bahnübergangs in der Detmoldstraße/Lemgostraße entstanden? Wurde durch diese überflüssige Maßnahme gegen den gesetzlichen Grundsatz der sparsamen Haushaltsführung (Art. 61 Abs. 2 Satz 1 BayGO) verstoßen?
8. Warum wurde der ÖDP-Antrag vom 19.10.2010, den Rückbau des Bahnübergangs Detmoldstraße/Lemgostraße zu stoppen, vom Baureferat nicht umgesetzt?
9. Warum wurde der ÖDP-Antrag vom 19.10.2010, den Rückbau des Bahnübergangs Detmoldstraße/Lemgostraße zu stoppen, in diesem Punkt nie behandelt, weder in einem Stadtratsbeschluss noch in einem Antwortschreiben an den Stadtrat Tobias Ruff?
10. Warum wurde der ÖDP-Antrag vom 19.10.2010, den Rückbau des Bahnübergangs Detmoldstraße/Lemgostraße zu stoppen, im Ratsinformationssystem (RIS) als erledigt gekennzeichnet,¹¹ aber im RIS kein Ergebnis und keine Beschlussvorlage angegeben?

Initiative: Johann Altmann (FW), Tobias Ruff (ÖDP)

weitere Fraktionsmitglieder: Dr. Otto Bertermann (FW), Richard Progl (BP), Ursula Sabathil (FW)

⁹ Seite 35 der Vorlagen-Nr.: 08-14 / V 09317 unter:

http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=2648853

¹⁰ Münchner Nord-Rundschau, 13.10.2010, Seite 17

<http://www.wochenanzeiger.de/article/103054.html>

¹¹ http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/ris_antrag_dokumente.jsp?risid=2150951