

**Verlagerung des städtischen Betriebszentrums
Straßenreinigung und Winterdienst (BSW)
Gmunder Straße 32**

Prüfung des Standortes „Am Hüllgraben“

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01596

Anlagen

- Übersichtsplan Stadtgebiet
- Lageplan Am Hüllgraben
- Lageplan Gmunder Straße

Beschluss des Bauausschusses vom 21.04.2015 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Ausgangssituation

Das städtische Betriebszentrum Straßenreinigung und Winterdienst (BSW) in der Gmunder Straße 32 soll gemäß dem Stadtratsbeschluss „Nutzungs- und Entwicklungskonzept für das Obersendlinger Gewerbe- und Dienstleistungszentrum Aidenbach-/Boschetsrieder Straße“ (Vollversammlung des Stadtrates am 23.03.1994) sowie dem Bebauungsplan Nr. 1769, Boschetsrieder Straße, Ratzingerplatz, teilweise Hofmannstraße (westlich), Gmunder Straße (nördlich), Aidenbachstraße (östlich) (Vollversammlung des Stadtrates am 16.12.1998), aus städtebaulichen Gründen verlagert werden. Eine Verlagerung aus betrieblichen Gründen ist nicht erforderlich.

Seit 1995 wurde durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Kommunalreferat und das Baureferat eine Vielzahl von Standorten im Hinblick auf die baurechtliche und betriebstechnische Realisierbarkeit überprüft. Das Baureferat führte z.B. umfangreiche Machbarkeitsstudien zu den Standorten Dachauer Straße, Aschauer Straße und Am Hüllgraben durch.

Zuletzt wurde der Stadtrat mit dem Beschluss „Geplantes City-Service-Center des Baureferates an der Aschauer Straße“ vom 16.01.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 10887) mit diesem Thema befasst. Hier hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung Folgendes beschlossen:

„Vom Vortrag wird Kenntnis genommen, wonach der Standort Aschauer Straße nicht weiter verfolgt wird und Alternativstandorte geprüft werden.“

Nach Scheitern des Standortes Aschauer Straße haben das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kommunalreferat als Ersatzstandort das Baugebiet „Am Hüllgraben“ vorgeschlagen. Das Baureferat hat eine intensive Prüfung des neuen Standortvorschlages zugesagt. Da dieser neue Standort nicht nur Investitionen auslösen würde, sondern auch Auswirkungen auf den Gebührenhaushalt hätte, wird das Prüfergebnis dem Stadtrat vorgelegt. Die Angelegenheit ist für das Baureferat von grundsätzlicher Bedeutung.

2. Derzeitiger Standort Gmunder Straße 32

Das städtische Betriebszentrum Straßenreinigung und Winterdienst (BSW) in der Gmunder Straße 32 hat eine Fläche von ca. 21.400 m².

Dort sind die Betriebsleitung und der Fahrdienst der städtischen Straßenreinigung untergebracht. Der Fahrdienst stellt die **Reinigung** der Fahrbahnen, die Reinigung im Zusammenhang mit Großveranstaltungen (z.B. Oktoberfest, Straßenfeste, Demonstrationen), die Kehrrichtabfuhr sowie den **Winterdienst** innerhalb des Mittleren Ringes sicher.

Zusätzlich ist in der Gmunder Straße 32 der Straßenunterhaltsbezirk Mitte untergebracht. Dieser ist für den **Straßenunterhalt** und für die **Verkehrssicherheit** auf allen öffentlichen Verkehrsflächen innerhalb des Mittleren Ringes verantwortlich.

Durch den Verkauf von Grundstücken an der Wilhelm-Wagenfeld-Straße im Zuge der Gewerbeförderung musste auch der Teil des Unterhaltsbezirkes Mitte, der bisher in der Wilhelm-Wagenfeld-Straße 7 untergebracht war, kurzfristig abgesiedelt und in die Gmunder Straße 32 integriert werden. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind derzeit provisorisch in Bürocontainern untergebracht.

Aktuell sind in dem Betriebszentrum ca. 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ein Fuhrpark von ca. 85 Fahrzeugen, wie z.B. Großkehrmaschinen, große Räumfahrzeuge und Spezial-LKW untergebracht.

Auf dem Betriebsgelände befinden sich Verwaltungsgebäude, Fahrzeug- und Lagerhallen, ein Kehrrichtlager, das zentrale Splitt- und das Salzgroßlager (Salzlagervolumen 3.500 Tonnen) der städtischen Straßenreinigung.

Die bauliche Substanz der Betriebsanlagen und des Verwaltungsgebäudes ist insgesamt zufriedenstellend; die gesetzlichen Vorgaben werden noch eingehalten. Mittlerweile ist jedoch ein Sanierungsbedarf entstanden, da infolge des ursprünglich geplanten Umzuges in den neuen Standort Dachauer Straße die erforderlichen Sanierungs- und Anpassungsarbeiten seit Jahren zurückgestellt wurden.

Der Standort Gmunder Straße 32 ist hinsichtlich der Lage zum Einsatzgebiet, der Erschließung, der Größe und der Wirtschaftlichkeit sowie der gegebenen Emissions- und Immissionssituation für das Betriebszentrum Straßenreinigung und Winterdienst sehr gut geeignet.

Durch die günstige Lage zum Einsatzgebiet ist ein zuverlässiger Winterdienst im gesamten Innenstadtbereich sowie ein wirtschaftlicher Betrieb insbesondere im Hinblick auf die gebührenfinanzierte Straßenreinigung möglich.

3. Machbarkeitsstudie für einen neuen Standort „Am Hüllgraben“

Aufgrund der **gesetzlich vorgegebenen Einsatz-, Reaktions- und Umlaufzeiten im Winterdienst** und der **komplexen Betriebsabläufe bei der Straßenreinigung** – insbesondere bei der Betreuung von Großveranstaltungen – hat eine Verlegung des Betriebszentrums Straßenreinigung und Winterdienst (BSW) weitreichende Konsequenzen für die Ablauforganisation, den Ressourcenbedarf und somit letztendlich auf die Höhe der Straßenreinigungsgebühren.

Um eine wirtschaftliche und prozessorientierte Anordnung der Betriebsanlagen zu gewährleisten, muss das Grundstück die entsprechende Grundstücksgröße und -lage vorweisen. Außerdem müssen das entsprechende Baurecht und die Umweltverträglichkeit sichergestellt sein.

Aufgrund dieser Anforderungen hat das Baureferat für das Grundstück „Am Hüllgraben“ einen externen Gutachter zugezogen. Es wurde eine Machbarkeitsstudie mit Belegungsstudie, Überprüfung der Logistik sowie einer Entfernungs- und Risikoanalyse erstellt.

Geprüft wurden dabei insbesondere

- der notwendige Flächenbedarf
- die baurechtlichen Voraussetzungen und das vorhandene Umfeld
- Situierung zum Einsatzgebiet, Verkehrsanbindung
- die Sicherstellung der rechtlich vorgegebenen Reaktionszeit von einer Stunde bei der Durchführung des Winterdienstes
- die Sicherstellung des rechtlich vorgegebenen Zeitraumes von drei Stunden zur Durchführung des Winterdienstes auf den Hauptverkehrsstraßen
- die Betriebssicherheit und das Störfallrisiko im Winterdienst
- die Auswirkungen auf den Personal- und Fahrzeugbedarf
- die Wirtschaftlichkeit auch im Hinblick auf die Gebühren in der Straßenreinigung.

3.1 Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Im Rahmen einer Belegungsstudie wurden durch das beauftragte Fachbüro insgesamt elf Planungsvarianten erstellt und untersucht.

Unter Berücksichtigung der baurechtlichen Vorgaben gemäß der Satzung zum gültigen Bebauungsplan und hinsichtlich des Grundstücksbedarfes wurde das günstigste Planungskonzept ausgewählt und auf die generelle Eignung überprüft.

Bei der gewählten Variante würden zwei Grundstücke – GE 2 und GI – benötigt. Der Flächenbedarf beträgt demnach ca. 33.375 m², im Gegensatz zum Status Quo mit 21.400 m², zu den Standortplanungen Aschauer Straße mit ca. 22.100 m² und Dachauer Straße 110 mit 18.300 m².

Der **Mehrbedarf an Grundstücksfläche** beträgt unter Bezug zum Status Quo in der Gmunder Straße **rund 55 %** und ist auf den ungünstigen Grundstückszuschnitt wegen der sehr großen Anbauverbotszone zurückzuführen.

Die Anbauverbotszone ist in der Satzung des Bebauungsplanes gemäß dem Bundesfernstraßengesetz vorgeschrieben, verläuft auf dem Grundstück entlang der Autobahn und schließt eine Nutzung aus (→ „tote“ Fläche).

3.2 Verkehrsanbindung

In einer Analyse zur Verkehrsanbindung wurde untersucht und bewertet, wie gut sich die Anbindung des Standortes zu den Einsatzgebieten des Vollanschlussgebietes vor allem im Winterdienst im Vergleich zum Standort „Gmunder Straße“ darstellt. Hierbei wurden zum einen die Auswirkungen auf die Fahrzeiten und die betrieblichen Abläufe und somit auf den Personal- und Fahrzeugbedarf beleuchtet. Zum anderen wurden die Konsequenzen einer Verkehrsstörung auf der Bundesautobahn betrachtet.

Von der Lage im Stadtgebiet und dem geografischen Abstand des Standortes zum Vollanschlussgebiet (innerhalb des Mittleren Ringes) sind die Grundstücke „Am Hüllgraben“ mit dem Standort „Gmunder Straße“ grundsätzlich vergleichbar.

Die verkehrliche Anbindung des Baugebietes „Am Hüllgraben“ über die Bundesautobahn BAB A 94 muss jedoch als problematisch bewertet werden. Das Verkehrsaufkommen auf der BAB A 94 ist insbesondere im Zeitraum von ca. 8:00 bis 9:30 Uhr und von ca. 15:30 bis 18:00 Uhr infolge des Pendlerverkehrs hoch, wobei es regelmäßig zu Stausituationen im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr kommt.

Die Möglichkeiten Verkehrsstörungen kleinräumig zu umfahren sind nur sehr eingeschränkt gegeben, da die vorhandene Ausweichroute Riemer Straße keine entsprechende Leistungsfähigkeit besitzt und die Route Schatzbogen / Kreillerstraße umwegig und ebenfalls sehr stauanfällig ist.

Insgesamt ist die **Verkehrsanbindung** zu dem zu bedienenden Innenstadtbereich - was die Ausweich- und Alternativrouten betrifft - **deutlich schlechter** als der bisherige Standort, da bei einer Störung der BAB A 94 die wenigen Alternativrouten bereits mit Ausweichverkehr überlastet sind.

3.3 Betriebssicherheit und Störfallmanagement

Um die verkehrlichen Auswirkungen auf die Organisation, die Betriebssicherheit und das Störfallmanagement bei der Prüfung entsprechend zu berücksichtigen, wurden durch das beauftragte Fachbüro verschiedene Szenarien berechnet.

Basierend auf einer Analyse des Verhältnisses der Fahrzeit während den Zeiträumen mit starker Verkehrsbelastung und der Standardfahrzeit wird für die betrieblichen Fahrzeiten im Vergleich zum bisherigen Standort Gmunder Straße ein Faktor 1,4 ermittelt.

Dadurch wird berücksichtigt, welchen Einfluss die längeren Fahrzeiten auf die Organisation, den Personal- und den Fahrzeugbedarf haben.

Durch die **Verlängerung der Fahrzeiten** ergäbe sich die Notwendigkeit zur Anpassung der betrieblichen Abläufe und somit ein **zusätzlicher Bedarf an Fahrzeugen und Personal**. Betroffen sind hier vor allem die Bereiche Winterdienst, Muldenabfuhr und Fahrbahnreinigung.

Im derzeitigen Planungsstadium gemäß der Machbarkeitsstudie wäre von einem zusätzlichen Bedarf von mindestens 6 Groß-LKW und einem Personalmehrbedarf von bis zu 10 Mitarbeitern auszugehen.

Zusätzlich müssten für die vorhandenen **Kleinfahrzeuge, die nicht für die Autobahn zugelassen** sind, neue organisatorische Lösungen gefunden werden.

Dies bedeutet für diese Fahrzeuge eine Ersatzinvestition und / bzw. eine Verlagerung der Fahrzeuge in einen anderen Stützpunkt mit entsprechenden baulichen Maßnahmen. Durch die verlängerten Fahrzeiten und die gesetzlich vorgegebenen Einsatz- und Umlaufzeiten im Winterdienst könnten außerdem die notwendigen Nach- und Entladungen der Fahrzeuge aufgrund der Verkehrssituation nicht im Betriebszentrum „Am Hüllgraben“ erfolgen.

Um die genannten Defizite zu kompensieren, wäre somit eine komplett neue logistische Einsatzplanung zu erarbeiten. Erst danach könnten eine Personalneubemessung und die Investitionsplanung für Fahrzeuge und Standortanpassungen erfolgen.

Bei einer **Sperrung der Autobahn aufgrund von Unfällen** stehen dem Standort „Am Hüllgraben“ als Notfallrouten lediglich nördlich die Riemer Straße und südlich der Schatzbogen mit der Kreiller- / Berg-am-Laim-Straße zur Verfügung.

Diese sind jedoch ebenfalls - vor allem im Winterzeitraum - sehr stauanfällig.

Im Extremfall wäre eine zeitaufwändige Umfahrung z.B. über den Autobahnring BAB A 99 notwendig.

Ebenfalls kritisch ist der unmittelbare Anschluss des Grundstückes an das Straßennetz. Bei einem Unfall im Bereich der Anschlussstelle München-Daglfing wäre der Standort „Am Hüllgraben“ vollständig blockiert, da dieser Standort nur über die Autobahnausfahrt an das Straßennetz angeschlossen ist. Im Gegensatz hierzu besitzt der Standort Gmunder Straße eine reguläre sowie eine Ersatzausfahrt und die Möglichkeit, je nach Bedarf über die Gmunder Straße in westlicher oder östlicher Richtung das Einsatzgebiet anzufahren.

Die Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen **Einsatz- und Umlaufzeiten** im Winterdienst kann im Vergleich zum aktuellen Standort aus Sicht des Baureferates **nicht durchgängig sichergestellt** werden.

3.4 Wirtschaftlichkeit

Bereits für den Regelbetrieb ergibt sich während der Stauzeiten auf der Bundesautobahn BAB A 94 ein zusätzlicher Mehrbedarf von 10 Mitarbeitern und mindestens 6 Groß-LKW.

Hinzu kommen weitere Investitionen und Ressourcen für den Betrieb durch das Störfallrisiko. Diese können im Rahmen der Machbarkeitsstudie jedoch wegen der Komplexität eines neuen Betriebskonzeptes nicht abgeschätzt werden.

Der Flächenbedarf „Am Hüllgraben“ wäre wegen des ungünstigen Flächenzuschnitts und der Anbauverbotszone um rund 55 % höher als beim Standort Gmunder Straße.

Die Wirtschaftlichkeit ist daher negativ zu beurteilen.

4. Bewertung der Ergebnisse durch das Baureferat und weiteres Vorgehen

Zusammengefasst muss festgestellt werden, dass der Standort „Am Hüllgraben“ sehr kritisch gesehen werden muss.

Der Standort „Am Hüllgraben“ ist im Hinblick auf die gesetzlich vorgeschriebenen Rahmenbedingungen zur Durchführung des Winterdienstes und zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit als sehr störanfällig zu bewerten und muss deshalb vom Baureferat als verantwortlichem Straßenbaulastträger entsprechend dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz abgelehnt werden.

Trotz einer zusätzlich notwendigen komplizierten und ressourcenaufwendigen Logistik für den neuen Standort blieben **erhebliche Risiken für die Durchführung des Winterdienstes**.

Zusätzlich muss berücksichtigt werden, dass bei einem Unfall im Bereich der Anschlussstelle München-Daglfing der Standort „Am Hüllgraben“ vollständig blockiert wäre, da dieser Standort nur über eine einzige Ausfahrtmöglichkeit verfügen würde und in diesem Fall der Standort weder verlassen noch angefahren werden könnte.

Außerdem wäre dauerhaft mit **höheren Betriebskosten** für den Hoheitsbereich wie auch mit **höheren Straßenreinigungsgebühren** zu rechnen.

In einem Schreiben des Kommunalreferates vom 18.02.2015 an das Baureferat wird die Thematik „Ersatzstandort für den Betriebshof Gmunder Straße“ aufgegriffen und Folgendes ausgeführt:

„Das Kommunalreferat hat im letzten Jahr bereits zusammen mit dem Planungsreferat und auf Arbeitsebene mit Kolleginnen und Kollegen aus Ihrem Haus erste Sondierungen nach weiteren alternativen Standorten unternommen. Die detaillierten Prüfungen solcher Alternativen, die sowohl im Bau- als auch im Kommunalreferat erhebliche personelle und finanzielle Ressourcen binden würden, können aber nicht weiter vorangetrieben werden, solange sich das Baureferat nicht abschließend zum Standort Hüllgraben entschieden hat.“

Das Baureferat hat dem Kommunalreferat hierzu mitgeteilt, dass dem Stadtrat ein Beschluss zur Entscheidung vorgelegt wird und das Angebot des Kommunalreferates bezüglich detaillierter Prüfungen weiterer alternativer Standorte, sobald über den Standort „Am Hüllgraben“ entschieden ist, in die Beschlussvorlage einbezogen wird.

Soweit die Arbeitsbedingungen der 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dies erfordern, müssen zwischenzeitlich Sanierungsmaßnahmen in der Gmunder Straße erfolgen.

Das Kommunalreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung haben Abdruck der Vorlage erhalten.

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse gemäß der Satzung für die Bezirksausschüsse bestehen in dieser Angelegenheit nicht.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Danner, und die Verwaltungsbeirätin der Hauptabteilung Tiefbau, Frau Stadträtin Dr. Menges, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Der Alternativstandort „Am Hüllgraben“ für das Betriebszentrum Straßenreinigung und Winterdienst (BSW) wird wegen der erheblichen Risiken für die Durchführung des Winterdienstes und die Sicherstellung der Verkehrssicherheit sowie wegen der Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit nicht weiterverfolgt.
2. Das Kommunalreferat wird gebeten, detaillierte Prüfungen von alternativen Standorten durchzuführen, welche für das Betriebszentrum Straßenreinigung und Winterdienst (BSW) geeignet sind.
3. Das Baureferat wird beauftragt, zwischenzeitlich Sanierungen in der Gmunder Straße zu veranlassen, soweit die Arbeitsbedingungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dies erfordern.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Josef Schmid
2. Bürgermeister

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. - III.
über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei - HA II / 1
zur Kenntnis.

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

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

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Kommunalreferat
An das Baureferat - H, V, G, J
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
An das Baureferat - T, T 0
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - T 2
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Baureferat / RG 4
I. A.