

Telefon: 089 233-61200

Baureferat

Tiefbau

**Referat für Arbeit und
Wirtschaft**

Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

Weiterentwicklung des Winterdienstes

Finanzierung

Schneechaos auf Münchens Straßen

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 04424

von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss und Frau StRin Veronika Mirlach

vom 06.12.2023

Winterdienst: Alternativen zu Streusalz prüfen

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 04581

der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 26.01.2024

Winterdienst: Auswirkungen der Streusalznutzung in München

StR-Anfrage Nr. 20-26 / F 00850

der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 26.01.2024

Freie Wege – aber für alle!

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01636

des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering - Riem vom 21.01.2021

Barrierefreie Gehwege auch bei erheblichem Schneeaufkommen

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06288

des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 12 Schwabing - Freimann vom 19.12.2023

Räumungspflicht der Gehwege durch Hausbesitzer und -besitzerinnen

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06349

des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 20 Hadern vom 05.02.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12647

Beschluss des Bauausschusses vom 30.04.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Aufgrund der klimatischen Veränderungen ist mittel- und langfristig mit einem Anstieg von Extremwetterereignissen zu rechnen. In der Vollversammlung vom 20.12.2023 sowie 31.01.2024 wurden bereits erste Vorschläge des Baureferates vorgestellt, die den Winterdienst in München besser auf außergewöhnliche Ereignisse wie in der Winterperiode 2023/2024 vorbereiten sollen. Auf Wunsch des Stadtrates sollen kurzfristig weitere Optimierungsvorschläge insbesondere auch gemeinsam mit der SWM/MVG in den Stadtrat eingebracht werden.
Inhalt	<p>Darstellung der rechtlichen Grundlagen und von Verbesserungsvorschlägen des Baureferates für den Winterdienst durch die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge verschiedener Größe und die zu deren Betrieb erforderlichen Personalausweitungen. Weitere wesentliche Verbesserungsmaßnahmen mittels teilweiser Aufhebung des Benutzungszwangs in der Zentralwerkstatt des AWM, Maßnahmen zur Verbesserung der Personalgewinnung, die personelle Verstärkung der Leitung in den Reinigungsbezirken, Verbesserungen der IT-Unterstützung durch eine moderne Betriebssoftware und die Weiterentwicklung der Wetterprognosedienste durch ergänzende dezentrale Wetterstationen.</p> <p>Die ersten Ergebnisse des Pilotversuchs auf Fahrradstraßen mit auftauenden Mitteln werden dargestellt. Die zweite Stufe des Pilotversuchs auf ausgewählten Radwegen ab 2024/2025 soll auch auf ausgewählte nahegelegene Gehwege ausgeweitet werden. Seitens der SWM/MVG wird der Bedarf an zusätzlichen Spezialfahrzeugen für die Tramstrecken aufgezeigt.</p> <p>Die MVG-Winterdienstorganisation, der hausinterne Prozess und das Personaleinsatzkonzept werden überarbeitet. Ergänzend zur bisherigen Abstimmungspraxis zwischen Baureferat und SWM/MVG soll die Kommunikation weiter verbessert werden und die Räumung im Hauptstraßen- und Liniennetz der MVG bei starkem Schneefall in einem ersten Schritt in der Nacht verlängert werden. Mit den ausgeweiteten Kapazitäten werden die Gleisüberfahrten an Nebenstraßen künftig im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten zusätzlich mit Salz oder Sole gestreut.</p>
Gesamtkosten / Gesamterlöse	<p>Kosten Baureferat Tiefbau: Die Kosten dieser Maßnahmen betragen 619.395 € im Jahr 2024, 3.163.490 € im Jahr 2025 und 3.933.870 € ab dem Jahr 2026.</p> <p>Darüber hinaus sind folgende Investitionen geplant: 420.000 € im Jahr 2024, 3.780.000 € im Jahr 2025 und 2.220.000 € im Jahr 2026</p> <p>Gesamtkosten im Teilhaushalt des Referats für Arbeit und Wirtschaft: 4,8 Mio. € investiv in 2024 für einen Investitionsmittelzuschuss an die SWM/MVG zur Beschaffung von 12 Winterdienstfahrzeugen</p> <p>Die Finanzierung erfordert eine Ausweitung des Haushaltes.</p>

Klimaprüfung	<p>Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, Tendenz negativ</p> <p>Die Anschaffung und der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge für einen erweiterten Winterdienst wirken sich negativ auf den Klimaschutz aus, da die Anschaffung von E-Fahrzeugen für den Einsatzbereich des Winterdienstes nicht möglich ist und weiterhin Dieselfahrzeuge Verwendung finden.</p> <p>Positiv auf den Klimaschutz wirkt sich aus, dass durch eine ausgeweitete Räumung und Solestreue auf Radwegen und Fahrradstraßen auch in den Wintermonaten die weitere Zunahme des klimafreundlichen Radverkehrs und damit die angestrebte ganzjährige Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten der Nahmobilität gefördert wird.</p> <p>Die Anschaffung von E-Fahrzeugen ist für den Einsatzbereich des Winterdienstes nicht möglich.</p>
---------------------	---

Entscheidungs- vorschlag	<ol style="list-style-type: none">1. Das Baureferat und die Stadtwerke München GmbH werden beauftragt, den Winterdienst in München wie in den Punkten 3 bis 5 beschrieben zu verbessern.2. Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit und Nichtplanbarkeit im Vortrag wird zugestimmt. Das Baureferat wird daher beauftragt, die für das laufende Haushaltsjahr benötigten Auszahlungsmittel als überplanmäßige Mittelbereitstellung auf dem Büroweg durch die Stadtkämmerei bereitstellen zu lassen. Das Baureferat wird beauftragt, die notwendigen Finanzmittel für die Fahrzeugbeschaffung, Personalausweitung und sonstige Sachmittel zu beantragen.3. Das Produktkostenbudget erhöht sich im Jahr 2026 um 4.682.589 €, davon sind 3.933.870 € dauerhaft zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget; Basisjahr 2023).4. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2023-2027 wird geändert (siehe Antrag).5. Das Baureferat wird beauftragt, für die unter Punkt 3.3 beschriebenen zusätzlichen 20 Winterdienstfahrzeuge (6 Stück 3-Achs-Lkw mit Kombistreuer (26 to), 14 multifunktionale Fahrzeuge (3,5 bis 7,5 to)) und die Nachrüstungen für 7 vorhandene Fahrzeuge die Bestellung zu veranlassen.6. Das Baureferat wird beauftragt, die unbefristete Einrichtung von 52 VZÄ (E4, E5 E6 und E8) und die befristete Einrichtung von 14 VZÄ (E4) für den Bereich T2, Straßenunterhalt und -betrieb beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.7. Das Baureferat wird außerdem beauftragt, die Umwandlung von 12 Saisonstellen im Bereich Straßenunterhalt in dauerhafte Stellen beim Personal- und Organisationsreferat zu beantragen.8. Der städtische Anschluss- und Benutzungszwang in der Zentralwerkstatt des AWM wird für das Winterdienstequipment teilweise aufgehoben.9. Das Baureferat prüft gemeinsam mit dem Personal- und Organisationsreferat die Möglichkeiten zur Verbesserung der tariflichen Situation für das Winterdienstpersonal.10. Das Baureferat wird beauftragt und das IT-Referat wird gebeten, die zur Verbesserung der IT-Unterstützung erforderlichen Vorhaben prioritär zu bearbeiten, um das hiermit erreichbare Optimierungspotential frühestmöglich ausschöpfen zu können. Die erforderlichen Mittelbereitstellungen werden über die zugehörigen IT-Vorhabens-Beschlüsse nach entsprechendem Projektfortschritt beantragt.11. Das Baureferat wird beauftragt, zur Verbesserung der Wetterprognosen über das Stadtgebiet verteilt Streckenprognosen zu beauftragen und Messtationen einzurichten.
-------------------------------------	---

12. Das Baureferat wird beauftragt, den bereits beauftragten „Pilotversuch Einsatz einer Räumkehr-Einheit mit Solesprühung auf baulichen Radwegen“ auf vier ausgewählte Gehwegabschnitte auszuweiten.
13. Den Ausführungen der Unabweisbarkeit, Unplanbarkeit und Dringlichkeit im Vortrag unter Punkt 7 wird zugestimmt. Die SWM/MVG werden beauftragt, zwölf Spezialfahrzeuge (Zwei-Wege-Fahrzeuge) zum Preis von insgesamt 4,8 Mio. Euro anzuschaffen. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird daher beauftragt, den Mehrbedarf im Bereich der Investitionstätigkeit gemäß der im Vortrag der Referentin und des Referenten dargestellten Finanzierungstabelle auf Seite 25 i. H. v. insgesamt und einmalig 4,8 Mio. Euro im Rahmen der Anmeldungen zum Nachtragshaushalt 2024 respektive auf dem Büroweg für die neu einzurichtende Finanzposition 8300.985.xxxx.x „Investitionszuschuss an SWM/MVG – Winterdienstfahrzeuge“ bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2023 - 2027 wird wie im Vortrag der Referentin und des Referenten auf Seite 25/26 dargestellt geändert. Der Einsatz weiterer Fahrzeuge (ggf. schienengebunden) wird durch die SWM/MVG geprüft. Eine Finanzierung dafür wird rechtzeitig zum Eckdatenbeschlussverfahren angemeldet.
14. Das Baureferat wird beauftragt und die SWM/MVG werden gebeten, die gemeinsam entwickelten Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen.
15. Der Antrag Nr. 20-26 / A 04424 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Frau StRin Veronika Mirlach vom 06.12.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
16. Der Antrag Nr. 20-26 / A 04581 der Fraktion ÖDP / München-Liste vom 26.01.2024 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
17. Die Anfrage Nr. 20-26 / F 00850 der Fraktion ÖDP / München-Liste vom 26.01.2024 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
18. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01636 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering - Riem vom 21.01.2021 ist damit satzungsgemäß behandelt.
19. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 6288 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 12 Schwabing - Freimann vom 19.12.2023 ist damit satzungsgemäß behandelt.
20. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06349 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 20 Hadern vom 05.02.2024 ist damit satzungsgemäß behandelt.

Gesucht werden kann im RIS auch unter:	<ul style="list-style-type: none">- Winterdienst- Winterdienstfahrzeuge- Personalausweitung- Salzstreuung- Sole- Wetterprognosedienste
Ortsangabe	<ul style="list-style-type: none">- Alle Stadtbezirke- Vollanschlussgebiet der Straßenreinigung und Außenbereiche

Telefon: 089 233-61200

Baureferat

Tiefbau

**Referat für Arbeit und
Wirtschaft**

Beteiligungsmanagement Stadt-
werke und MVV

Weiterentwicklung des Winterdienstes

Finanzierung

Schneechaos auf Münchens Straßen
StR-Antrag Nr. 20-26 / A 04424
von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss und Frau StRin Veronika Mirlach
vom 06.12.2023

Winterdienst: Alternativen zu Streusalz prüfen
StR-Antrag Nr. 20-26 / A 04581
der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 26.01.2024

Winterdienst: Auswirkungen der Streusalznutzung in München
StR-Anfrage Nr. 20-26 / F 00850
der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 26.01.2024

Freie Wege – aber für alle!
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01636
des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering - Riem vom 21.01.2021

Barrierefreie Gehwege auch bei erheblichem Schneeaufkommen
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 6288
des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 12 Schwabing - Freimann vom 19.12.2023

Räumungspflicht der Gehwege durch Hausbesitzer und -besitzerinnen
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06349
des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 20 Hadern vom 05.02.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12647

Anlagen
Antrag Nr. 20-26 / 04424
Antrag Nr. 20-26 / 04581
Anfrage Nr. 20-26 / F 00850
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01636
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06288
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06349
Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferates vom 13.03.2024
Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 15.03.2024

Beschluss des Bauausschusses vom 30.04.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin und des Referenten	4
1. Anlass	4
2. Rechtliche Grundlagen des Winterdiensts im Baureferat.....	4
3. Verbesserungsvorschläge des Winterdiensts im Baureferat.....	5
3.1 Darstellung der theoretisch notwendigen Ressourcenerweiterungen bei einer stadtweiten Umsetzung eines optimierten Winterdienstes durch rein städtische Stellen	6
3.2 Zuletzt beschlossene Verbesserungsvorschläge des Baureferates	7
3.3 Maßnahmenpaket 1: Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge	8
3.3.1 3-Achs-LKW mit Kombistreuer (26 to).....	8
3.3.2 Multifunktionale Fahrzeuge (3,5 bis 7,5 to)	9
3.4 Aufhebung des städtischen Anschluss- und Benutzungszwangs (AZB) in der Zentralwerkstatt des AWM	11
3.5 Maßnahmenpaket 2: Personalmaßnahmen.....	11
3.5.1 Umwandlung von Saisonstellen für den Winterdienst in dauerhafte Stellen	12
3.5.2 Verbesserungen bei der Vergütung des Einsatzes im Winterdienst	12
3.5.3 Verstärkung Leitung Reinigungsbezirke.....	12
3.6 Maßnahme 3: Digitalisierung des Winterdiensts.....	13
3.7 Maßnahme 4: Weiterentwicklung der Wetterprognosedienste	14
3.8 Maßnahme 5: Weiteres Vorgehen differenzierter Winterdienst auf Radverkehrsanlagen	15
3.9 Maßnahme 6: Differenzierter Winterdienst auf Gehwegen	16
4. Verbesserungsvorschläge im Winterdienst der SWM/MVG	18
4.1 Überblick.....	18
4.2 Maßnahmen zur Verbesserung des Winterdiensts	18
5. Verbesserungsvorschläge in der Zusammenarbeit und Koordination des Winterdiensts.....	19
5.1 Bisherige Praxis der Abstimmung Baureferat – SWM/MVG.....	19
5.2 Maßnahme 1: Ausdehnung der Räumung im Hauptstraßen- und Liniennetz der SWM/MVG	19
5.3 Maßnahme 2: Gleisüberfahrten von Nebenstraßen.....	20
5.4 Maßnahme 3: Fußgängerüberwege über Gleisbereiche.....	20
5.5 Maßnahme 4: Testweise Koordinierung der Streu- und Räumeeinsätze im Hauptstraßennetz entlang von separat geführten Tramgleisen bei starkem Schnee	20
5.6 Maßnahme 5: Verbesserung der operativen Kommunikation Städtischer Winterdiensteseinsatzleiter in der SWM-Einsatzzentrale.....	21
5.7 Maßnahme 6: Krisenstab	21
6. Darstellung der erforderlichen Ressourcen im Baureferat	21

6.1	Personalbedarf.....	21
6.2	Unterstützung durch Digitalisierung.....	22
6.3	Darstellung der Aufwendungen und der Finanzierung.....	23
6.4	Finanzierung und Umsetzung im Haushalt.....	24
7.	Darstellung der Kosten und Finanzierung im Teilhaushalt des Referates für Arbeit und Wirtschaft	24
8.	Klimaprüfung	26
9.	Behandlung von Stadtratsanträgen und BA-Anträgen	26
10.	Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten	36
II.	Antrag der Referentin und des Referenten	37
III.	Beschluss.....	40

I. Vortrag der Referentin und des Referenten

1. Anlass

Aufgrund der extremen Witterungsverhältnisse Anfang Dezember mit starkem Schneefall, Eisregen und tiefen Frosttemperaturen waren die Beeinträchtigungen auf Verkehrsflächen trotz intensiver Winterdienstarbeiten des Baureferates, der beauftragten Winterdienstfirmen sowie der Anlieger*innen deutlich und einschneidend. So stellte die SWM/MVG ihren Busbetrieb am Samstag, den 02.12.2023, ihren Trambetrieb sogar zum Teil bis zu einer Woche ein. Auf allen Verkehrsflächen kam es aufgrund der Schneeablagerungen und starken Eisbildung zu Behinderungen.

Nach einer zwischenzeitlichen milden Witterungsphase setzte bereits am Wochenende des 06./07.01.2024 erneuter starker Schneefall mit anschließend sehr starkem Frost ein.

Aufgrund der Witterungsverhältnisse im Dezember und Januar hat der Oberbürgermeister gemäß Art. 37 Abs. 3 Satz 1 GO und § 25 GeschO in dieser Winterperiode am 07.12.2023 und am 11.01.2024 zwei Dringliche Anordnungen erlassen, die den Einsatz von auftauenden Mitteln auf Geh- und Radwegen entgegen der sonst in München praktizierten Vorgehensweise erlaubte. Auf Wunsch des Stadtrates sollen kurzfristig weitere Optimierungsvorschläge insbesondere auch gemeinsam mit der SWM/MVG in den Stadtrat eingebracht werden, die in diesem Beschluss vorgestellt werden.

Zuletzt hat die Vollversammlung des Stadtrates am 31.01.2024 mit der „Bekanntgabe der Dringlichen Anordnung des Oberbürgermeisters gemäß Art. 37 Abs. 3 Satz 1 GO und § 25 GeschO vom 11.01.2024, Einsatz von ätzenden Stoffen im Rahmen des städtischen Winterdienstes bei Extremwetterlagen“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12323) das Baureferat ermächtigt, ab sofort im Rahmen des städtischen Winterdienstes bei Extremwetterlagen (ab Meldestufe 3 des Deutschen Wetterdienstes für das Wetterelement „Schneefall“ mit darauffolgender Frostperiode oder ab Meldestufe 3 für das Wetterelement „Glätte“ im Stadtgebiet München) auf öffentlichen Geh- und Radwegen ätzende Stoffe auszubringen, soweit es für die Verkehrssicherungspflicht erforderlich ist.

Das Baureferat wurde zudem beauftragt, dem Stadtrat im Jahr 2025 rechtzeitig vor dem Winter ein differenziertes Konzept zum Winterdienst, insbesondere auf Gehwegen, vorzulegen. Für dieses Konzept sollen unter anderem Umweltverbände, der Seniorenbeirat und der Tierbeirat angehört werden. Für den Beschluss sollen Erfahrungen und Umgang mit Salzeinsatz in anderen Städten z. B. über den Deutschen Städtetag und die dort angesiedelte Gartenamtsleiterkonferenz eingeholt werden. Des Weiteren soll aufgezeigt werden, ob und wie trotz Salzeinsatz bei sehr extremen Wetterlagen der Eintrag salzhaltigen Schmelzwassers in Grünflächen minimiert werden kann. Für die Erarbeitung eines differenzierten Winterdienstkonzepts insbesondere auch für den Fußverkehr sollen mit vorliegendem Beschluss die Grundlagen gelegt werden.

Dem Baureferat wurden zwei Stadtratsanträge (StR-Anträge Nr. 20-26 / A 04424 und Nr. 20-26 / A 04581), eine Stadtratsanfrage (StR-Anfrage Nr. 20-26 / F 00850) und drei Bezirksausschussanträge (BA-Anträge Nr. 20-26 / B 01636, Nr. 20-26 / B 06288 und BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06349) zum Themenfeld Winterdienst zur Beantwortung zugeleitet, die in dieser Beschlussvorlage mit behandelt werden.

2. Rechtliche Grundlagen des Winterdiensts im Baureferat

Gemäß dem städtischen Aufgabengliederungsplan ist dem Baureferat die Aufgabe des Straßenbaulastträgers übertragen. Damit obliegt ihm die allgemeine Verkehrssicherungspflicht nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB). Darüber hinaus ist es nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) bzw. dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) für die Verkehrssicherheit auf allen öffentlichen Verkehrsflächen im Stadtgebiet,

inklusive Reinigung und Winterdienst, zuständig.

Grundsätzlich werden die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Winterdienst in folgenden Vorschriften bzw. Regelwerken definiert:

- Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG)
- Bundesfernstraßengesetz (FStrG)
- Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)
- Merkblatt für den Winterdienst auf Straßen der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2020
- Arbeitspapier Betrieb von Radverkehrsanlagen (AP BeRad), Ausgabe 2021
- Straßenreinigungs- und Sicherungsverordnung der Landeshauptstadt München
- Straßenreinigungssatzung
- Umfangreiche höchstrichterliche Rechtsprechung.

Zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung haben die Gemeinden gemäß BayStrWG innerhalb der geschlossenen Ortslage nach ihrer Leistungsfähigkeit die öffentlichen Straßen zu beleuchten, zu reinigen, von Schnee zu räumen und alle gefährlichen Fahrbahnstellen, die Fußgängerüberwege und die Gehbahnen bei Glätte zu streuen, wenn das dringend erforderlich ist und nicht andere auf Grund sonstiger Rechtsvorschriften (insbesondere der Verkehrssicherungspflicht) hierzu verpflichtet sind. Dabei sollen vorrangig umweltfreundliche Streumittel verwendet werden. Die Verwendung von Streusalz und umweltschädlichen anderen Stoffen ist dabei auf das aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendige Maß zu beschränken.

Ziel des Baureferats war und ist es, dass in der Großstadt München ein möglichst verkehrstauglicher Zustand für alle Verkehrsarten und auf allen wichtigen Verkehrsverbindungen gewährleistet ist. Gleichzeitig muss jede*r Verkehrsteilnehmer*in bei winterlichen Witterungsverhältnissen wie im Dezember 2023 und Januar 2024 mit Einschränkungen in der Benutzbarkeit rechnen und das Verkehrsverhalten entsprechend anpassen. Dies ist durch eine entsprechende Gesetzeslage und Rechtsprechung gedeckt.

Der Winterdienst ist zwar gemäß BGB und BayStrWG eine kommunale Pflichtaufgabe. Bei den mit dieser Beschlussvorlage vorgeschlagenen inhaltlichen und qualitativen Verbesserungsmöglichkeiten handelt sich um über diese gesetzlich festgelegte Grundverpflichtung hinausgehende Leistungen.

3. Verbesserungsvorschläge des Winterdiensts im Baureferat

München zählt nach wie vor zu den schneereichsten Großstädten in Deutschland. Betrachtet man die letzten 15 Winter (seit 2009/10) fiel an durchschnittlich 20 Tagen / Winterdienstsaison Schnee. In fünf Wintern wurde eine kumulierte Gesamtschneehöhe von 100 cm überschritten, nur in zwei Wintern wurde die Gesamtschneefallhöhe von 40 cm unterschritten (siehe folgende Tabelle). Über die letzten 15 Winter variierten die aufaddierten Gesamtschneehöhen zwischen 17 cm und 145 cm pro Winter. Je nach Verlauf der jeweiligen Kältephasen waren Eisbildungen auf Geh- und Radwegen und Nebenstraßen zu beobachten.

Die Kapazitäten der Winterdienstleistenden werden insbesondere bei Schneefall gefordert. Einflussfaktoren sind hier u.a. Schneemenge, die Dauer des Schneefallereignisses, die Niederschlagsintensität, die Fahrbahn- und Lufttemperatur und die Tageszeit. Besonders durch einsetzenden MIV-Berufsverkehr erhöht sich die benötigte Umlaufzeit der Räum- und Streufahrzeuge auf allen Verkehrsnetzen, insbesondere im Hauptstraßennetz. Die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. vorgegebene Umlaufzeit von 3 Stunden im Hauptstraßennetz kann bei ungünstigen Verhältnissen

(große Schneemengen in kurzer Zeit, langanhaltende Niederschläge, Verkehrsmenge) nicht immer eingehalten werden. So kam es insbesondere auch im Dezember 2023 zu erhöhten Umlaufzeiten. Ein Ziel dieser Beschlussvorlage ist es, die Einsatzstabilität im Hauptstraßennetz und im ÖPNV zu verbessern. Zudem soll durch eine Kapazitätsausweitung und Änderung der Winterdienststrategie Eisbildung nach Schneefällen insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmende wie Radfahrende und Zufußgehende substantziell reduziert werden.

Winterdienststatistik	Winter 2009 / 2010	Winter 2010 / 2011	Winter 2011 / 2012	Winter 2012 / 2013	Winter 2013 / 2014	Winter 2014 / 2015
Frosttage	73	80	64	80	49	60
Schneefalltage	31	23	21	39	7	22
Schneehöhe (aufaddiert)	119 cm	101 cm	72cm	129 cm	22 cm	87 cm
Räumeinsatztage	34	28	20	37	8	31
Streueinsatztage (incl.Sicherung)	101	102	113	125	127	107

Winterdienststatistik	Winter 2015 / 2016	Winter 2016 / 2017	Winter 2017 / 2018	Winter 2018 / 2019	Winter 2019 / 2020	Winter 2020 / 2021
Frosttage	85	98	91	84	75	100
Schneefalltage	17	14	31	26	7	25
Schneehöhe (aufaddiert)	56 cm	78 cm	87 cm	145 cm	17 cm	103 cm
Räumeinsatztage	14	21	32	32	6	26
Streueinsatztage (incl.Sicherung)	108	117	118	101	121	130

Winterdienststatistik	Winter 2021 / 2022	Winter 2022 / 2023	Winter 2023 / 2024*
Frosttage	90	66	43
Schneefalltage	17	12	12
Schneehöhe (aufaddiert)	47	59 cm	95 cm
Räumeinsatztage	20	20	21
Streueinsatztage (incl.Sicherung)	116	93	52

* Zahlen vorläufig (Stand 13.03.2024)

3.1 Darstellung der theoretisch notwendigen Ressourcenerweiterungen bei einer stadtweiten Umsetzung eines optimierten Winterdienstes durch rein städtische Stellen

Das Stadtgebiet ist für die Winterdiensttätigkeiten im Wesentlichen in zwei große Bereiche geteilt. Innerhalb des Mittleren Rings, dem sogenannten Vollanschlussgebiet, sind die Anliegerpflichten per Verordnung auf die städtische Straßenreinigung (BAU T21) übertragen. Dort wird der Winterdienst somit fast vollständig in Eigenleistung erbracht. Hier sind flexible Anpassungen in der Räumtechnik und eine engmaschige Qualitätssicherung möglich.

Demgegenüber erfolgt der Winterdienst in den Außenbereichen des Stadtgebiets zum Teil in Eigen- und zum Teil in Fremdleistung. Dabei obliegt dem städtischen Personal die Salzstreuung, während das Schneeräumen über den auf jeweils fünf Jahre ausgeschriebenen Winterdienstvertrag auf private Auftragnehmer*innen übertragen ist.

Die besten Ergebnisse bei dem extremen Schneefall Anfang Dezember 2023 konnten im Bereich des Vollanschlussgebietes erzielt werden. Daher sollte dargestellt werden, wie man den Winterdienst unter ähnlichen Voraussetzungen wie im Vollanschlussgebiet ausdehnen könnte.

Die Winterdienstleistung in den Außenbereichen ist derzeit nahezu ausgeschöpft. Eine weitere Ausweitung der Firmenleistung ist aufgrund der Schwierigkeiten befristete Mitarbeiter*innen zu gewinnen und den hohen Anschaffungskosten für Fuhrpark und Geräte bei geringer jährlicher Laufleistung schwierig.

Innerhalb des Vollanschlussgebietes wird der Winterdienst weitgehend mit eigenem Personal der städtischen Straßenreinigung (ca. 470 VZÄ), befristetem Winterdienstpersonal (120 VZÄ) sowie unter Einsatz von ca. 240 eigenen Fahrzeugen durchgeführt. Diese sind auf insgesamt 10 Betriebsstätten im Vollanschlussgebiet verteilt. Zusätzlich werden 18 Fahrzeuge mit 39 Fahrer*innen von anderen Referaten oder Eigenbetrieben der Stadt (AWM und MSE) für Räumeeinsätze abgestellt.

Im Vollanschlussgebiet liegen ca. 16 % der Straßenkilometer, ca. 20 % der Radwegkilometer, ca. 45 % der Gehwegkilometer und 18 % der Bus- und Trambahnhaltestellen. Anmerkung: Die Reinigungs- und Sicherungspflicht auf Gehwegen außerhalb des Vollanschlussgebietes ist weitestgehend auf die Anlieger*innen übertragen.

Um einen flächendeckenden stadtweiten Winterdienst durch das Baureferat durchführen zu können, müssten dezentrale Standorte vorhanden sein. Dies ist mit den unterschiedlichen Firmenstandorten derzeit gegeben. Aus der Erfahrung der Firmen sowie Standortsuchen der jeweiligen Reinigungs- oder Unterhaltsstützpunkte bedarf es eines jahrelangen Vorlaufs, um geeignete Flächen zu finden. Danach müssten diese entsprechend dem jeweiligen Größenerfordernis der Stützpunkte ausgebaut und ertüchtigt werden. Allein der Bau der Betriebs-, Lager- und Bürogebäude ohne Grunderwerbskosten würde in einer Größenordnung von 200 bis 400 Mio. € liegen.

Zudem müsste der derzeitige Personal- und Fuhrparkeinsatz komplett neu konzipiert werden. Das Baureferat geht derzeit davon aus, dass das Personal bei der Straßenreinigung verdreifacht werden müsste, das heißt, ein zusätzlicher Personalbedarf von über 800 VZÄ und ca. 400 Fahrzeuge nur für die Erledigung der Arbeiten. Eine derartige Umstellung des Winterdienstes würde eine sehr lange Planungsphase erfordern, mit Bau oder Anmietung von neuen Standorten, Beschaffung von Fahrzeugen und Aufbau einer neuen Organisation, so dass diese Umsetzung erst in ca. 10 Jahren wirksam werden könnte. Zudem erscheint die Personalgewinnung in dem erforderlichen Ausmaß aufgrund der bereits heute auf dem Arbeitsmarkt bestehenden Schwierigkeiten unrealistisch.

Daher sollte dieser Ansatz nicht weiterverfolgt werden und die Winterdienstleistung unter den bestehenden Rahmenbedingungen mit gezielten Maßnahmen verbessert werden. Die Vergabepraxis an externe Firmen wird in den Außenbezirken beibehalten.

3.2 Zuletzt beschlossene Verbesserungsvorschläge des Baureferates

In der Beschlussvorlage vom 20.12.2023 „Geplante Optimierungen des Winterdienstes auf öffentlichen Verkehrsflächen – Bekanntgabe der Dringlichen Anordnung des Oberbürgermeisters gemäß Art. 37 Abs. 3 Satz 1 GO und § 25 GeschO vom 07.12.2023“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12025) wurden bereits erste Vorschläge unterbreitet, wie der Winterdienst in München besser auf hochwinterliche Verhältnisse wie im Dezember und Januar 2023 / 2024 vorbereitet werden kann:

- Änderung der Ausschreibepaxis mit dem Ziel eines koordinierten Räumens und Feuchtsalzeinsatz auf Vorrangstraßen im Außenbereich
- Vorhalten von zusätzlichen Ersatzfahrzeugen
- Öffentlichkeitsarbeit
- Streudatenmanagement (Digitalisierung im Winterdienst)
- Beschaffung zusätzlicher Kleinfahrzeuge
- Abstimmungen zwischen SWM/MVG und Baureferat

Im Weiteren werden die drei zuletzt genannten, kostenrelevanten Vorschläge konkretisiert sowie weitere Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt und dargestellt:

3.3 Maßnahmenpaket 1: Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge

Durch die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge und einem entsprechenden Einsatz zusätzlichen Fahrpersonals soll zum einen die Stabilität des Winterdienstes auch in extremen Wetterlagen in München verbessert und durch die Ausweitung von Soletechnik der Salzeinsatz reduziert werden.

3.3.1 3-Achs-LKW mit Kombistruer (26 to)

Das Baureferat beobachtet ständig neue Entwicklungen bei Fahrzeugausstattungen für Winterdiensttechnik, um mit der Neubeschaffung von Fahrzeugen alle Möglichkeiten zur Optimierung ausschöpfen zu können. So wurden bereits vor Jahren erste Fahrzeuge mit sogenannten Kombistruern ausgerüstet. Das heißt, dass diese Fahrzeuge auch während des Einsatzes zwischen Feuchtsalz und Sole variieren können. Bei bestimmten Witterungsverhältnissen (z. B. Reif oder Eisglätte) kann mit Solesteuerung im Vergleich zur Feuchtsalzstreuung bis zu 70 % der ausgebrachten Salzmenge eingespart werden, bei gleichzeitig längerer Liegedauer des Streumittels. Mit dem Streumittel Sole können bei präventiven Einsätzen die Verweildauer auf den Verkehrsflächen wesentlich erhöht und die Wehverluste, gerade in die vulnerablen anliegenden Baumgräben, reduziert werden. Bei Schneefallereignissen sind die Verdünnungseffekte bei Solesteuerung jedoch so hoch, dass bei diesen Glätteereignissen die Streuung von Feuchtsalz empfohlen wird. Bei Schneefall oder Eisregenereignissen kann der Fahrer immer auch die Möglichkeit der Feuchtsalzstreuung wählen, um so eine bessere Tauwirkung zu erzielen.

Um die Betreuung des Hauptstraßennetzes zu stabilisieren, benötigt das Baureferat 6 zusätzliche 3-Achs-LKW mit Kombistruern. Dadurch kann die geforderte Umlaufzeit von 3 Stunden im Hauptstraßennetz auch bei erhöhtem Verkehrsaufkommen eingehalten und somit die Einsatzstabilität des Betriebes verbessert werden. Leider kommt es gerade bei schwieriger Witterungslage in München vielfach zu stockendem MIV-Verkehr auf dem Hauptstraßennetz. Zusätzlich kann der Soleinsatz im Hauptstraßennetz weiter ausgedehnt werden. Durch die Kombination zweier Streumethoden in einem Streugerät ist eine Änderung des Streumittels auch während dem Streueinsatz möglich.

Im Sommer werden die Fahrzeuge für den Transport von Asphalt heißmischgut sowie bei der Straßenreinigung als Transportfahrzeug für Abfall-, Laub- und Splittabtransport benötigt und eingesetzt.



Bild: Baureferat T2, 3-Achs-LKW mit Kombistreuer

Für die LKW ist ein ganzjähriger Personalbedarf in den Straßenunterhaltsbezirken (T22) erforderlich, da für ein befristetes Arbeitsverhältnis bereits heute nicht ausreichend geeignete Mitarbeiter*innen mit notwendiger Qualifikation gewonnen werden können (siehe auch Punkt 3.5). Im Bereich der Straßenreinigung (T21) ist eine ganzjährige Personalausweitung um 2 VZÄ sowie ein für den Zeitraum des Winterdienstes befristeter Bedarf von zusätzlich 4 VZÄ erforderlich. Aufgrund des großen Personalkörpers bei der Straßenreinigung können genügend ganzjährig beschäftigte Mitarbeiter für das Führen von LKW weiter qualifiziert werden.

LKW mit Kombistreuer:

Org.-Einheit	T21	T22
Anzahl gesamt: 6 Stck	2 Stck	4 Stck
Personal	2 VZÄ (E6) + 4 VZÄ (E4) befr.	12 VZÄ (4 x E6 + 8 x E4)
Investition	740.000 €	1.480.000 €
Lieferzeit ab Finanzierungszusage	2 Jahre (frühester Einsatz im Winter 2026/27)	

3.3.2 Multifunktionale Fahrzeuge (3,5 bis 7,5 to)

Das Baureferat braucht für die Bedienung des Umweltverbunds im Winterdienst kleinere Fahrzeuge. Die derzeit beim Baureferat vorhandenen Räum- und Streufahrzeuge werden bei Winterdiensteseinsätzen im Hauptstraßennetz eingesetzt. Daher ist die Schneepflugbreite mit einer Breite von 3,00 m (bei Schrägstellung 2,50 m) sowie das Streugerät auf diese Straßenkategorie ausgelegt. In Wohnsammelstraßen oder beengten Kreuzungsbereichen ist die Befahrung mit diesen Fahrzeugen mitunter schwierig bis unmöglich. Durch eine Bauraumverdichtung sowie den hohen Parkdruck wird immer mehr Verkehrsfläche auch für den ruhenden Verkehr in Anspruch genommen. So sind viele Wohnsammelstraßen einseitig oder sogar beidseitig eng beparkt. Gleichzeitig verlegt die SWM/MVG ihre Buslinien zunehmend auch in bestehende Wohnsammelstraßen, damit Wohngebiete optimal an den ÖPNV angebunden werden können.

Wie bereits in der Beschlussvorlage „Weiterentwicklung des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11049 vom 07.11.2023) ausgeführt, sind viele Fahrradstraßen nur aufgrund ihrer für den Winterdienst zu geringen zur

Verfügung stehenden Breite aus. Fahrradstraßen bieten jedoch ideale Bedingungen zur sukzessiven Erarbeitung eines solebasierten Winterdienstnetzes für den Radverkehr (siehe 3.8).

Drittens erfordern die Schienenübergänge der MVG solefähige Räummaschinen. Als die MVG während des Schneefallereignisses Anfang Dezember 2023 den Betrieb einstellte, froren in der Folge die Schienen insbesondere an Schienenüberfahrten aus Nebenstraßen ein. Diese Überfahrten werden aus Kapazitätsgründen derzeit nicht mit den Streufahrzeugen des Hauptstraßennetzes befahren. Um in Zukunft ein Gefrieren von Schnee an diesen Übergängen zu verhindern, ist eine Streuung mit auftauenden Mitteln erforderlich. Bei einer Aufnahme dieser Übergänge ins Salznetz müssen die Touren der Winterdienstfahrzeuge des Baureferates entsprechend erweitert und angepasst werden.

Das Baureferat beabsichtigt aus den oben genannten Gründen, 14 neue multifunktionale Fahrzeuge (3,5 bis 7,5 to) für die 9 Reinigungsstützpunkte + Fahrdienst und 4 Bauhöfe in den Außenbezirken zu beschaffen. Alle Fahrzeuge sollen mit einem sogenannten Vario-pflug (max. Breite 2,0 m, Schrägstellung 1.75 m) und Sole- (bei Reif und Eisglätte) sowie Trockensalzstreugerät (bei Schneefall) ausgestattet werden. Ein Streuaufsatz für Feuchtsalz ist aufgrund der begrenzten Zuladung nicht möglich. Zudem sollen für sieben bereits vorhandene Fahrzeuge (Pflugbreite 2,60 m, bei Schrägstellung 2,10 m) gezielte Aufsätze mit Streutechnik, vergleichbar mit den oben beschriebenen multifunktionalen Kleinfahrzeugen, beschafft werden.

Ziel der oben beschriebenen Ressourcenerweiterung ist es, die Räumung von Wohnsammelstraßen mit Busverkehr und Fahrradstraßen (in beiden Fällen ist die Voraussetzung eine Entwässerung außerhalb des Straßenbegleitgrüns) sowie an den Überfahrten der Trambahnlinien auszuweiten und somit die Einschränkungen durch starke Schneefälle zu minimieren. Mit den insgesamt 21 zusätzlichen Streufahrzeugen kann eine Straßenlänge von 500 km betreut werden.

Für den Einsatz im Sommer können die Fahrzeuge individuell umgerüstet werden und z. B. als Kehrmachine (Kehrbesen und Kehraufbau), Schwemmfahrzeug (Tankaufbau mit Schwemmbalken), Transportfahrzeug (Pritsche oder Mulde), Zugfahrzeug (für den Anhängerbetrieb) oder Laubsaugfahrzeug (Laubsaugvorrichtung mit Behälter) zum Einsatz kommen.

Für die multifunktionalen Kleinfahrzeuge fällt ein ganzjähriger Personalbedarf von 16 VZÄ beim Straßenunterhalt, T22 an, da für ein befristetes Arbeitsverhältnis bereits bisher nicht ausreichend viele geeignete Mitarbeiter*innen mit notwendiger Qualifikation gewonnen werden können (siehe auch Punkt 3.5). Bei der Straßenreinigung, T21, ist eine ganzjährige Personalausweitung um 13 VZÄ notwendig sowie ein für den Zeitraum des Winterdienstes befristeter Bedarf von zusätzlich 10 VZÄ gegeben. Aufgrund des großen Personalkörpers können genügend Mitarbeiter*innen für das Führen von LKW intern qualifiziert werden.

Die Fahrzeuge und die dafür notwendigen Fahrer*innen werden ganzjährig im Bereich der Straßenreinigung und des Straßenunterhalts eingesetzt. Sie sollen im Bereich Straßenunterhalt für die Bearbeitung bzw. Beseitigung der gemeldeten Mängel der Meldeplattform „Mach München besser!“ eingesetzt werden. Jährlich gehen bereits heute über 7500 Meldungen über die Meldeplattform „Mach München besser!“ im Bereich Straßenunterhalt, T2, ein, vielfach zu verunreinigten Straßenschildern, deren manuelle Säuberung sehr arbeitsintensiv ist. Erst kürzlich wurde im Stadtrat entschieden, dass die Möglichkeiten zur Meldung um weitere Kategorien ergänzt werden sollen, die auch den Bereich Straßenunterhalt und -Betrieb betreffen und zu einer deutlichen Ausweitung der für die Bearbeitung erforderlichen personellen Ressourcen führen wird (Beschluss der Vollversammlung vom 20.12.2023 „Meldeplattformen Mach München besser! verbessern“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11275).

Multifunktionale Fahrzeuge:

Org-Einheit	T21	T22
Anzahl gesamt: 14 Stck	10 Stck	4 Stck
Personal	10 VZÄ (E5) + 10 VZÄ (E4) befr.	8 VZÄ (4 x E5 + 4 x E4)
Investition	2.700.000 €	1.080.000 €
Lieferzeit ab Finanzierungszusage	1 Jahre (frühester Einsatz Winter im 2025/26)	

Nachrüstung vorhandener Fahrzeuge:

Org-Einheit	T21	T22
Anzahl gesamt: 7 Stck	3 Stck	4 Stck
Personal	3 VZÄ (E4)	8 VZÄ (8 x E4)
Investition	180.000 €	240.000 €
Lieferzeit ab Finanzierungszusage	6 Monate (frühester Einsatz im Winter 2024/25)	

3.4 Aufhebung des städtischen Anschluss- und Benutzungszwangs (AZB) in der Zentralwerkstatt des AWM

Bei den städtischen Fahrzeugen besteht die Verpflichtung, sämtliche Reparaturen und Wartungen in der Zentralwerkstatt des AWM durchführen zu lassen. In den meisten Fällen können die Ziele und damit der Nutzen der stadtinternen Kund*innen durch eine hohe Service- und Reparaturqualität und bestmögliche Kundenorientierung erfüllt werden. Für das Winterdienst-Equipment hat sich jedoch vielfach herausgestellt, dass durch die hohe Spezialisierung der einzelnen Fahrzeuge- und Gerätetypen und der dafür benötigten Ersatzteillieferung in den überwiegenden Fällen eine schnelle und möglichst direkte Reparatur bei dem jeweiligen Fachbetrieb erforderlich ist. Daher wurde im Einvernehmen mit der Werkleitung der AWM vereinbart, für die im Winterdienst eingesetzte Equipment den Benutzungszwang teilweise aufzuheben.

Das Baureferat kann zukünftig Aufträge, die im Zusammenhang mit dem Winterdienst stehen, direkt an die per Rahmenvertrag vom AWM beauftragten Firmen übermitteln können. Zeitgleich wird die AWM-Werkstatt über den Auftrag informiert, so dass lückenlos nachvollzogen werden kann, welche Aufträge in welcher Höhe an Fremdfirmen vergeben werden. Hierbei sind die jeweils entsprechenden Regelungen des Vergaberechts zu berücksichtigen.

Durch diese Änderungen können Standzeiten minimiert werden und der Fuhrpark im Winterdienst effektiv eingesetzt werden.

3.5 Maßnahmenpaket 2: Personalmaßnahmen

Insgesamt ist die Personalgewinnung für den Bereich Winterdienst schwierig. Die Tätigkeit ist durch die Arbeit außerhalb der Regelarbeitszeit unattraktiv und z. B. im Bereich einer temporären Fahrertätigkeit mit Führerscheinklasse C oder CE mit relativ niedrigen Entgeltstufen eingewertet.

Mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der personellen Situation im Winterdienst sind - neben den im Zusammenhang mit der verbesserten Fahrzeugausstattung aufgezeigten Personalbedarfen - darüber hinaus:

3.5.1 Umwandlung von Saisonstellen für den Winterdienst in dauerhafte Stellen

Seit 2022 können die Zielzahlen für die befristeten Einstellungen (12 VZÄ) in den Außenbereichen des Straßenunterhalts, um die Betreuung bei winterlichen Verhältnissen auch bei Ausfällen durch Krankheit etc. sicher zu stellen, nicht mehr erreicht werden. Es kommt daher zu partiell unterbesetzten Standorten. Aufgrund der schwierigen Situation am Arbeitsmarkt insbesondere bei Mitarbeiter*innen mit der Qualifikation zum Führen von LKWs (Führerscheinklasse C / CE) sind die Einstellungen befristeter Dienstkräfte seit Jahren rückläufig. So konnten im letzten Winterdienstzeitraum 2022/23 lediglich sieben Mitarbeiter gewonnen werden, im aktuellen Winterdienstzeitraum 2023/24 sogar nur ein Mitarbeiter. Somit blieben 11 Stellen unbesetzt. Zwar waren insbesondere in den Wochen mit winterlicher Witterung alle Schichten voll besetzt, jedoch ist es aus Sicht des Baureferats zwingend erforderlich, Maßnahmen zur Verbesserung der Personalgewinnung zu ergreifen.

Die o. g. Saisonstellen sind aktuell auf sechs Monate befristet zu besetzen. Die Personalgewinnung ist aufgrund der Situation auf dem Arbeitsmarkt bereits für unbefristete Beschäftigungsverhältnisse problematisch. Befristet ist eine Besetzung praktisch nicht mehr möglich. Es gehen zwar Bewerbungen ein, jedoch fehlt häufig die notwendige Qualifikation für das Führen der Winterdienstfahrzeuge.

Bei einer Entfristung der Stellen können auch Mitarbeiter*innen eingestellt werden, für die dann die Möglichkeit besteht, über eine interne Weiterqualifikation die Fahrerlaubnis zu erwerben. Zudem können die Mitarbeiter*innen während der Sommermonate für Arbeiten im Straßenunterhalt und in der Beschilderung eingesetzt werden.

3.5.2 Verbesserungen bei der Vergütung des Einsatzes im Winterdienst

Ein weiterer möglicher Grund, weshalb sich die Gewinnung von Winterdienstpersonal in den letzten Jahren zunehmend schwieriger gestaltet, ist die Vergütung der Beschäftigten, die im Winterdienst eingesetzt sind. Hierfür existiert eine veraltete örtliche Tarifvereinbarung (Nr. A13, Stand 01.01.1987) für eine sogenannte Wetterbeobachtungspauschale, die eine pauschalierte Einmalzahlung für den gesamten Winterdienstzeitraum vorsieht. Die Beträge sind seit über 1987 nicht dynamisiert worden. Diese Pauschale sichert die grundsätzliche Einsatzbereitschaft der Beschäftigten für einen Einsatz während der Winterdienstmonate ab, führt aber, im Vergleich zu anderen Vergütungsformen (z. B. Rufbereitschaft), je nach konkreten Witterungsverhältnissen und Einsatzhäufigkeiten, zu einer deutlich geringeren Vergütung.

Das Baureferat beabsichtigt daher, die Vergütung der Beschäftigten auf den Prüfstand zu stellen und alle Möglichkeiten auszuloten, mit denen die Einsatzbereitschaft organisatorisch weiterhin sichergestellt werden kann. Voraussetzung für erfolgreiche Personalgewinnung ist eine attraktive Vergütung des Winterdienstes mit einer zeitgemäßen und adäquaten Bezahlung.

Das Baureferat hat deshalb bereits einen ersten Kontakt mit dem Personal- und Organisationsreferat (POR) aufgenommen und wird zusammen mit diesem die tarifliche Situation der Winterdienstbeschäftigten auf Veränderungsbedarf bzw. auf Verbesserungsmöglichkeiten hin prüfen.

3.5.3 Verstärkung Leitung Reinigungsbezirke

Derzeit gibt es in acht Reinigungsbezirken der städtischen Straßenreinigung je eine*n Bezirksleiter*in und eine*n Bezirkskontrolleur*in. Diesen obliegt die Leitung von ca. 45 Mitarbeiter*innen. Durch befristet eingestelltes Personal erhöht sich im Winter die Mitarbeiteranzahl. Im größten Reinigungsbezirk der Innenstadt sind für über 70 Mitarbeiter zwei Bezirksleiter*innen und zwei Bezirkskontrolleur*innen zuständig. Die Arbeiten werden im Winterdienst an sieben Tagen in der Woche witterungsabhängig in der Zeit von

2:00 / 4:00 Uhr bis 21:30 / 23:00 Uhr in einer Früh- und Spätschicht ausgeführt. Das bedeutet, eine Führungskraft ist in der Frühschicht und eine in der Spätschicht verantwortlich. Die Führungskräfte koordinieren den Winterdiensteinsatz vor Ort, müssen bei Ausfällen von Fahrzeugen oder Personal adäquat reagieren und sind Ansprechpartner*innen für die Mitarbeiter*innen bei Unfällen oder sonstigen ungewöhnlichen Ereignissen. Sie sichern einen reibungslosen Winterdienst mit eventuell erforderlichen Umverteilungen auf andere Strecken usw.

Für die Einsatzleitung der Straßenreinigung ist diese Führungskraft wichtiger Ansprechpartner, damit schnell Anforderungen der Polizei oder städtischen Einsatzleitung an die Mitarbeiter*innen weitergegeben werden. Eine notwendige Kontrolle des Ergebnisses des geleisteten Winterdienstes ist im Moment durch die hohe Arbeitsleistung nicht im erforderlichen Maß möglich. Auch im Sommer wird an den Wochenenden nach Veranstaltungen im öffentlichen Verkehrsraum, wie z. B. Straßenfesten, Demonstrationen, Oktoberfest, Straßenumzügen, mit verkleinerten Mannschaften mit einer oder zwei eingeteilten Führungskräften pro Bezirk gearbeitet.

Bei Ausfällen durch Urlaub, Krankheit, unvorhergesehene Ereignisse und vorgeschriebene Ruhetage gibt es keine Möglichkeit, die Führungsstellen in den jeweiligen Reinigungsbezirken durchgehend zu besetzen und es können nicht immer alle Zeiten abgedeckt werden. Eine im Moment in der Straßenreinigung durchgeführte Organisationsuntersuchung des PORs hat einen Mangel an Führungskräften im Winter wie auch im Sommerbetrieb festgestellt.

Daher sollen die Führungen der 9 Reinigungsbezirke um insgesamt 9 VZÄ (E8) verstärkt werden, um auch bei intensiveren Winterperioden und inklusive der Wochenenden einen auch unter arbeitsschutzrechtlichen Gesichtspunkten ordnungsgemäßen Winterdienst sicherstellen zu können. Da auch während der Sommermonate häufig diverse Sonder-einsätze für die Straßenreinigung anfallen, ist eine Auslastung auch außerhalb des Winterdienstes gewährleistet.

3.6 Maßnahme 3: Digitalisierung des Winterdiensts

Aktuell sind im Bereich Winterdienst aufgrund des Einführungsaufwands leider noch sehr viele Prozesse manuell und ohne EDV-Unterstützung umgesetzt. Für eine wirtschaftliche und gebührenfinanzierte Straßenreinigung ist eine moderne Betriebssoftware zwingend erforderlich. Dies gilt gleichermaßen für das Baureferat, bei dem insbesondere die Leistungsabrechnung datenbankbasiert erfolgt, wie auch für viele Betriebe der beauftragten Fremdfirmen.

Vor allem innerhalb der letzten 10 Jahre hat sich mit der beschleunigten Weiterentwicklung der GPS- und GIS-Systeme sowie der parallel auf dem Softwaremarkt mittlerweile angebotenen Spezialanwendungen ein deutliches Optimierungspotential aufgetan. Die Planung, Vorbereitung, Beschaffung und Implementierung geeigneter Systeme sind aus mehreren Gründen als sinnvoll und zwingend erforderlich zu bewerten.

Mit der Schaffung einer geeigneten Datenbasis in Verbindung mit modernen Programm-anwendungen ist das Baureferat (und auch Fremdfirmen) in der Lage, verschiedene Prozesse, wie z. B. die Tourenplanung, effizienter und wirtschaftlicher durchzuführen. Es gilt die Prozesse im Vorfeld, während und nach der Leistungserbringung durch eine mögliche Digitalisierung zu modernisieren.

Exemplarische und mögliche Beispiele und Anwendungsgebiete hierfür sind:

- Tourenplanung
- Leistungskontrolle (über GIS-Daten-Nachweis)
- Qualitätskontrolle (z. B. mittels mobiler App-Lösungen)
- Navigationsunterstützung (im Räum- und Streu-Fahrzeug)

- Abrechnung
- rechtssichere Dokumentation der erbrachten Leistungen

Viele der Systeme haben im Baureferat noch passive Nebeneffekte außerhalb des Anwendungsbereichs im Winterdienst. Vor allem im Bereich der Straßenreinigung, die außerhalb des Winterzeitraums gebührenrelevante Reinigungsleistungen erbringt, können einige der oben genannten Module voraussichtlich auch analog im Sommerdienst mit vergleichbar positiven Effekten genutzt werden.

Die Beschaffung und Einführung ist aufgrund des Umfangs und der vielen Schnittstellenabhängigkeiten ein mehrjähriger und stetig zu verfolgender Prozess der permanent auf Aktualität und Optimierungspotential geprüft werden muss.

Um diese Verbesserungen umsetzen zu können, ist es erforderlich, dass die zugehörigen IT-Vorhaben (Betriebsführungssoftware, Kontroll-App, Streudatenmanagement etc.) in der Portfolioplanung im Baureferat sowie im IT-Referat so prioritär behandelt werden, dass sie auch aktiv betrieben werden. Für die Betriebsführungssoftware wurde baureferatsintern bereits vereinbart, dass die Prozessanalyse bereits Mitte 2024 begonnen werden soll (für die Vorbereitung der IT-Projekte) und so schnell wie möglich eine auf dem Markt vorhandene Betriebssoftware beschafft und implementiert werden soll. Hierbei soll eine Software beschafft werden, die sich bereits bei anderen Straßenreinigungen in Deutschland bewährt hat.

Ein zugehöriger Antragspunkt wurde im Antragsteil mit aufgenommen.

Die erforderlichen Mittelbereitstellungen sind über die zugehörigen IT-Vorhabens-Beschlüsse nach entsprechendem Projektfortschritt zu beantragen.

3.7 Maßnahme 4: Weiterentwicklung der Wetterprognosedienste

Das Baureferat setzt aktuell bereits einen kostenpflichtigen, auf Winterdienstbelange optimierten, Wetterprognosedienst ein, um die Einsatzplanung im Einsatzgebiet bestmöglich durchführen zu können.

Die Qualität der Prognosen und erforderlichen Einsatzzeitpunkte lässt sich optimieren, wenn eigene Wetterdaten-Messstationen mit Live-Daten auf den Winterdienststruten an markanten Streckenrouten installiert und mit dem Prognosetool verknüpft werden. Außerdem können die Wettersensoren in Echtzeit die Belagstemperaturen und -zustände über die Verkehrsflächen und Niederschläge beauskunften. Ziel ist die passgenauere und damit sparsamere Räum- und Streutechnik im Hauptstraßennetz und damit eine Reduktion der ausgebrachten Salzmengen durch – je nach Temperatur - Verzicht bzw. Soleverwendung.

Um sogenannte „Coldspots“ und sensible Strecken mit erhöhter Glättegefahr zu ermitteln, an denen die Wetterstationen die größte Wirksamkeit entfalten, ist die Durchführung eines sogenannten „Thermal-Mapping-Verfahrens“ in Abstimmung mit dem aktuellen Wetterdienstleister sinnvoll.

Des Weiteren können in der Weiterentwicklung konkrete Routenprognosen (auf messtechnisch aufbereiteten Strecken) ebenfalls die Genauigkeit und Wirksamkeit der Einsatzplanung nachhaltig positiv beeinflussen.

Das Baureferat schlägt vor, mit den vorgenannten Methoden durch die Einrichtung von fünf Streckenprognosen mit je ca. 70 km in allen Einsatzgebieten (Vollanschlussgebiet sowie Nord-, Ost-, Süd- und Westbezirk der Straßenunterhaltsbezirke) und der Beschaffung von 10 Messstationen, verteilt über das Stadtgebiet, die Ausgangssituation für bessere Wetterprognosen nachhaltig zu verbessern.

Der hierfür erforderliche Mittelbedarf wird aktuell einmalig auf ca. 200.000 Euro (2025) geschätzt. Für die Prognoseberechnungen fallen zusätzlich pro Winter jährlich 10.000 € (ab 2025 ff.) als laufende Kosten an.

Das Baureferat wird bei Bereitstellung der Haushaltsmittel die Beschaffungen planen, vorbereiten und voraussichtlich ab 2025 durchführen.

3.8 Maßnahme 5: Weiteres Vorgehen differenzierter Winterdienst auf Radverkehrsanlagen

In der Beschlussvorlage „Weiterentwicklung des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen“ vom 07.11.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11049) wurde ein Pilotversuch auf Fahrradstraßen mit auftauenden Mitteln beschlossen. Diese Maßnahme wurde bereits im Winter 2023/24 mit vorhandenen Fahrzeugen des Baureferates umgesetzt. Erste Ergebnisse zeigen, dass der Fahrkomfort für Radfahrende durch den Einsatz von auftauenden Mitteln deutlich verbessert werden konnte (siehe nachfolgende Fotos aus dem Winter 2023/2024). Dies bestätigten Vertreter*innen des Radentscheids.



Pilotroute Clemensstraße
Fotos: BAU-T2



Pilotroute Bilder Birnauer Straße



Pilotroute Erika-Mann-Straße
Fotos: BAU-T2



Vergleich ohne Soleeinsatz: An der Würm

In Abstimmung mit den Vertreter*innen des Radentscheids wurde daher vereinbart, dass der Einsatz von auftauenden Mitteln auf Fahrradstraßen ausgeweitet werden soll, sofern salzhaltiges Oberflächenwasser nicht in Straßenbegleitgrün gelangen kann. Voraussetzung dafür ist jedoch die Ausweitung der Streu- und Räumkapazitäten insbesondere mit schmalen und wendigen Fahrzeugen des Baureferates wie unter Punkt 3.3.2 „Beschaffung zusätzlicher multifunktionaler Kleinfahrzeuge“ beschrieben. Dann könnten in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat und den Vertreter*innen des Radentscheids weitere Fahrradstraßen mit dem Netzgedanken und im Einklang mit dem derzeit in Erstellung

befindlichen IR III Netz ausgewählt werden.

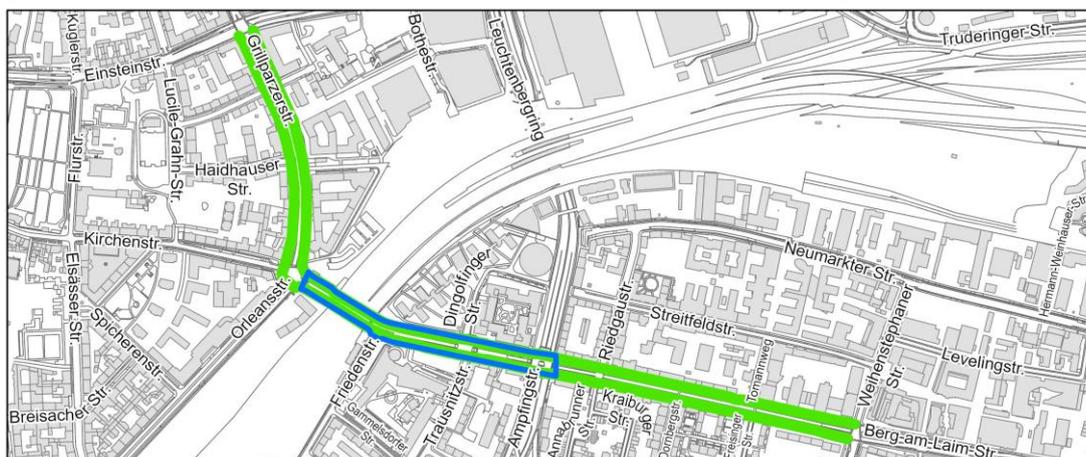
Für den „Pilotversuch Einsatz einer Räumkehr-Einheit mit Solesprühung auf baulichen Radwegen“ werden derzeit die Fahrzeuge beschafft. Erste Ergebnisse liegen voraussichtlich nach der kommenden Winterdienstsaison 2024/25 vor.

3.9 Maßnahme 6: Differenzierter Winterdienst auf Gehwegen

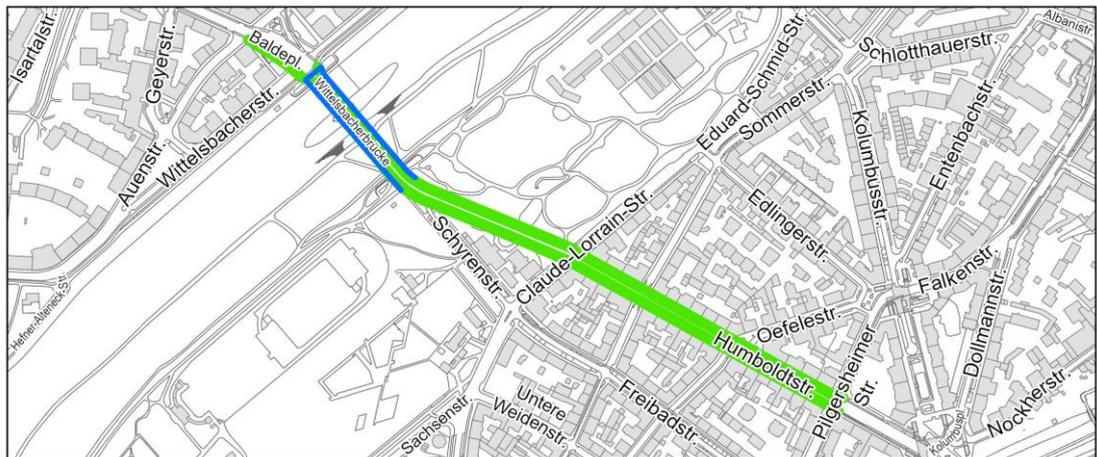
Das Baureferat wurde gebeten bis zum Winter 2025 ein Konzept für einen differenzierten Winterdienst, insbesondere für die Gehwege zu erarbeiten (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 31.01.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12323). Um in dieser kurzen Zeitspanne reale Daten und Erfahrungen zu sammeln, schlägt das Baureferat vor, den bereits beschlossenen und finanzierten „Pilotversuch Einsatz einer Räumkehr-Einheit mit Solesprühung auf baulichen Radwegen“ auf nahegelegene Gehwege auszuweiten.

Für den Fußverkehr gilt es – ebenso wie für den Radverkehr – von den Bedarfen der Verkehrsart selbst auszugehen und daraus Anforderungen an den Winterdienst zu generieren. Für den Fußverkehr bilden insbesondere Steigungen Gefahrenlagen dar. Brücken weisen neben den punktuellen Steigungen zudem oftmals eine erhöhte Glättegefahr auf, wenn sie über Kaltluftschneisen führen wie z. B. Isar oder S-Bahn-Stammstrecke. Folgende baumfreien Strecken werden für das Sammeln erster praktischer Erfahrungen mit der weiterentwickelten Technik der Räumkehr-Einheit mit Solesprühung auf Gehwegen vorgeschlagen:

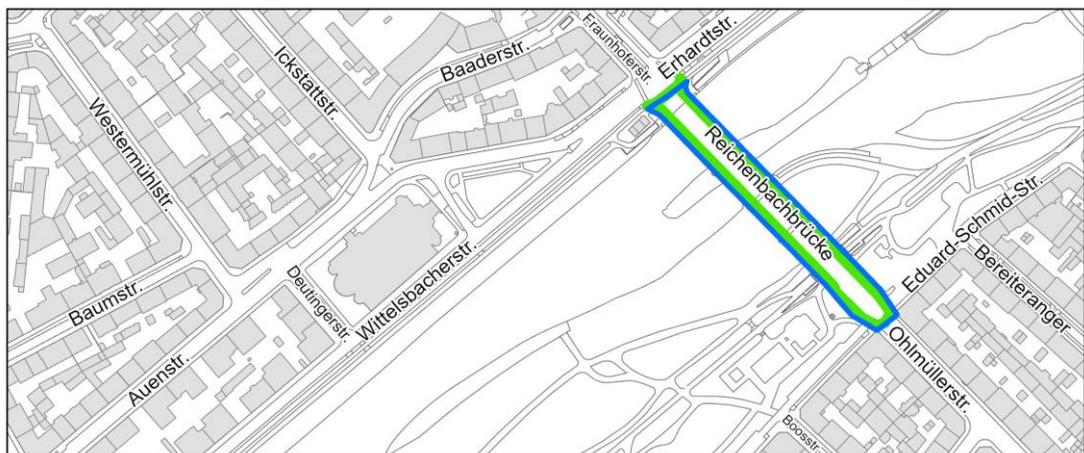
- Beidseitige Gehwege in der Berg-am-Laim-Straße zwischen Haidenauplatz und Ampfingstraße mit einer mit Gefälle bzw. Steigung mit Unterführung und einer Gesamtlänge von 930 m
(grün: bestehende Radpilotstrecke, blau: neue Fußstrecke analog Gefälle)



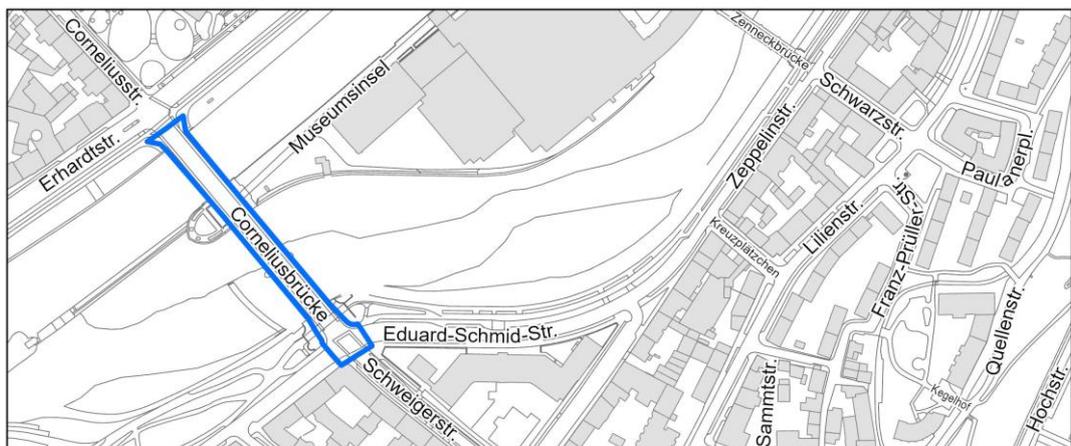
- Wittelsbacherbrücke von der Wittelsbacherstraße bis zur Schyrenstraße mit einer Gesamtlänge von 375 m



- Reichenbachbrücke von der Erhardtstraße bis Eduard-Schmid-Straße: Durch Markierungslinien getrennte beidseitige Geh- und Radwege auf der Reichenbachbrücke bis zur Schyrenstraße mit einer Gesamtlänge von 460 m. Da sich auf der Reichenbachbrücke neben dem Gehweg auch ein auf der Brückenkappe abmarkierter Radweg befindet, wird dieser in den Pilotversuch mit aufgenommen.



- Corneliusbrücke von der Erhardtstraße bis Eduard-Schmid-Straße: Beidseitige Gehwege auf der Corneliusbrücke mit einer Gesamtlänge von 440 m



Durch die räumliche Nähe zu den Pilotstrecken für den Radverkehr können diese Gehwege mit Gefälle und besonderer Gefahrenlage aufgrund der Kaltluftschneise Isar mit den bereits genehmigten und finanzierten Fahrzeugen zusätzlich abgedeckt werden.

Damit können die Wirksamkeit der neuen Technik auf Gehwegen, die Menge des dafür erforderlichen Streumittels sowie die Räum- und Streugeschwindigkeit der Geräte unter Realbedingungen getestet und ausgewertet werden.

4. Verbesserungsvorschläge im Winterdienst der SWM/MVG

4.1 Überblick

Selbsterklärendes Ziel ist es, den Betrieb auch bei Starkwetterereignissen möglichst lange aufrechtzuerhalten und nach unvermeidbarer Einstellung möglichst schnell wiederherzustellen. Bei Schneefällen werden alle zur Verfügung stehenden Ressourcen des Baureferates, der beauftragten Firmen, wie auch bei den SWM/MVG eingesetzt, um die Einschränkungen möglichst gering zu halten.

Insbesondere bei den extremwetterartigen Schneefällen im Dezember 2023 kam es auch im Hauptstraßennetz, bei der Räumung von Bushaltestellen, aber insbesondere im Schienennetz der SWM/MVG, zu Einschränkungen. Lediglich das Referat für Bildung und Sport meldete für diese Ereignisse, dass der Schulbusbetrieb ohne nennenswerte Probleme im Kontext der Schüler*innenbeförderung aufrechterhalten werden konnte. Klassische Schulbusse mit festen Routen gibt es jedoch ausschließlich im Bereich der Förderschulen sowie in Ausnahmefällen schulübergreifend bei besonders langen bzw. verkehrstechnisch gefährlichen Schulwegen.

Das aktuelle Trambahnnetz der SWM/MVG weist eine Länge von ca. 180 km Einzelgleis auf. Im Falle von starkem Eisregen und Schneefall, findet eine Befahrung zur vorbeugenden Freihaltung aller Strecken im Stundentakt mit zehn Straßenbahnen, z. T. anteilig mit Vorsatzpflügen, welche noch zu beschaffen sind, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h statt.

Zusätzlich werden durch das MVG-Betriebszentrum die vorgehaltenen Räum- und Streukapazitäten alarmiert.

Sofern eine Betriebseinstellung unvermeidbar ist, fokussieren sich die Ressourcen auf den Räumvorgang. Bei dauerhaftem Schneefall bzw. nach Betriebseinstellung, bedarf es eines Einsatzes weiterer Ressourcen.

4.2 Maßnahmen zur Verbesserung des Winterdiensts

Aus den Erfahrungen der ersten Dezemberwoche 2023 werden für eine Wiederinbetriebnahme vier Einsatzteams mit je drei Fahrzeugen benötigt, die Gleise räumen, Haltestellen nachbereiten und Sole/Salz einsetzen.

Daraus ergeben sich zwölf Spezialfahrzeuge (z.T. Zwei-Wege-Fahrzeuge) für folgende Anwendungen:

- Räumen (Pflug und Fräse) mit Salz und Sole und Abtransport von Schneemassen
- Eisfreihaltung Fahrleitung
- Bergung liegengebliebener Fahrzeuge
- Grünschnitt bei Ästen, die aufgrund der Schneelast in die Fahrleitung oder das Lichtraumprofil der Tram hineinragen
- Kombinierbar für Sommeranwendungen (Grünschnitt, Schienenschleifen, Fahrdrahtkontrolle, Reinigung, Wässern Rasengleise etc.)
- Möglichst einheitlicher Fahrzeugpark (Optimierung Instandhaltung/Wartung, Zulassung, Kostenoptimierung Beschaffung, Personalqualifikation)

Die Fahrzeugkosten belaufen sich auf ca. 400.000 €/ Stück für ein Zwei-Wege-Fahrzeug. Der Einsatz weiterer Fahrzeuge (ggfs. schienengebunden) ist in Prüfung.

Parallel zur Fahrzeugneubeschaffung erfolgt eine Überarbeitung der bestehenden MVG-Winterdienstorganisation, der hausinternen Prozesse sowie des Personaleinsatzkonzepts.

5. Verbesserungsvorschläge in der Zusammenarbeit und Koordination des Winterdienstes

5.1 Bisherige Praxis der Abstimmung Baureferat – SWM/MVG

Die derzeitige Zusammenarbeit zwischen dem Baureferat und den SWM/MVG basiert auf langjährig kooperativer Praxis. Rechtzeitig vor Beginn der Wintersaison werden Änderungen der Linienführung oder bei Haltestellen untereinander abgestimmt, um sicherzustellen, dass alle Beauftragungen an die städtische Straßenreinigung bzw. Fremdfirmen rechtzeitig zu Beginn der Winterdienstsaison erfolgt sind. Somit ist eine Betreuung sämtlicher Fahrbahnen mit ÖPNV, aber auch die Betreuung der Bushaltestellen, gewährleistet. Die Touren der Fahrzeuge des Baureferates sind so geplant, dass möglichst alle Straßen mit einer möglichst geringen Fahrleistung betreut und gestreut werden können.

Bei extremen Schneefällen, wie im Dezember 2023, fährt das Baureferat Schnee an neuralgischen Punkten wie Übergänge aber insbesondere auch an Haltestellen des ÖPNV ab, um die Nutzbarkeit der Bushaltestellen auch bei großen Schneelagermengen zu verbessern. Eine kleinteilige operative Abstimmung über einzelne Winterdienst- oder Räumereinsätze erfolgt bislang nicht.



Schneeablagerung des Baureferates im Dezember 2023 (Abfuhr von ca. 8000 m³ Schnee von Bus- und Tramhaltestellen, Fußgängerzonen und Übergängen):

Der Extremschneefall im Dezember 2023 hat gezeigt, dass die Abstimmungen zwischen der stadtweiten Winterdienstleistungsleitung des Baureferates und der SWM/MVG verbessert werden können. Folgende Maßnahmen wurden zwischen Baureferat und der SWM/MVG vereinbart, um die Kommunikation auch bei hochwinterlichen Verhältnissen zu optimieren:

5.2 Maßnahme 1: Ausdehnung der Räumung im Hauptstraßen- und Liniennetz der SWM/MVG

Zur Bewältigung von Starkwetterereignissen sollen die Räum- und Streukapazitäten wie im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 20.12.2023 „Geplante Optimierungen des Winterdienstes auf öffentlichen Verkehrsflächen sowie Bekanntgabe der Dringlichen Anordnung des Oberbürgermeisters gemäß Art. 37 Abs. 3 Satz 1 GO und § 25 GeschO vom 07.12.2023“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12025) und unter Punkt 3.3 beschrieben, ausgeweitet werden.

Die Betriebszeiten des ÖPNVs sind durch die Nachtlinien durchgehend – anders als die Betriebszeiten des Winterdienstes, der i. d. R. von 4:00 Uhr bis 21:00 Uhr auf den Routen tätig ist. Für den Betrieb der Nachtlinien der SWM/MVG verbleibt dadurch ein Zeitraum von 8 - 10 Stunden, in dem in den Nachtstunden die Räum- und Streustrecken nicht betreut werden (Rüst- und Umlaufzeit für einen Einsatz plus Zeit, in der der Winterdienst des Baureferates nicht besetzt ist). Um diesen Zeitraum bei allen Bus- und Trambahnstrecken Räumen und Streuen zu können, müssten die Kapazitäten der eingesetzten Fahrer*innen des Baureferates um 33 % erhöht werden, das heißt von aktuell 160 VZÄ auf 212 VZÄ. Dies ist aus Sicht des Baureferates im Hinblick auf die geringe Anzahl an erforderlichen Einsatztagen wirtschaftlich nicht darstellbar.

Daher schlägt das Baureferat in einem ersten Schritt vor, die Einsatzzeiten bei starken Schneefällen auf 23:00 Uhr in der Spätschicht zu verlängern und die Frühschicht ab 2:00 Uhr zu beginnen. Damit kann der Zeitraum, in dem die Strecken des Busnetzes nicht betreut werden auf 6 Std. bis max. 7 Std. auf dem Gesamtnetz eingegrenzt werden. Sollte dies nicht zu dem gewünschten Erfolg führen, dann könnte in einem zweiten Schritt über die Einführung eines noch von der SWM/MVG auszuarbeiteten Kernnetzes eine Befahrung 24/7 angedacht werden. Dazu müssten dem Baureferat aber in Abhängigkeit von den dann konkret zu priorisierenden Buslinien die dafür notwendigen Fahrzeuge und Personalkapazitäten (für ca. 80 km des Busliniennetzes werden 2-3 weitere, speziell dafür abgestellte Räum- und Streufahrzeuge mit Fahrern benötigt, Einsatzzeit 21:00 Uhr bis 03:00 Uhr) zur Verfügung stehen.

5.3 Maßnahme 2: Gleisüberfahrten von Nebenstraßen

Gleisüberfahrten von Nebenstraßen werden bislang lediglich geräumt und bei Bedarf mit Splitt gegen Glätte gestreut. Um hier Schneesverfestigungen in Zukunft auch bei Schneefällen zu vermeiden, werden diese Übergänge je nach zur Verfügung stehenden Kapazitäten von den Streufahrzeugen (siehe Vorschläge zur Kapazitätsausweitung des Baureferates unter Punkt 3.3) mit Sole oder Salz gestreut, um ein Abtauen des Schnees zu erreichen und das Zufrieren der Gleise durch das wiederholte Eindrücken und Festfrieren des Schnee-Splitt-Gemischs durch den MIV zu verhindern.

5.4 Maßnahme 3: Fußgängerüberwege über Gleisbereiche

Fußgängerüberwege über Gleisbereiche werden in der Regel maschinell geräumt und mit Splitt gegen Glätte gestreut. Bei dem Extremschneefall im Dezember 2023 kam es in der Folge zur Eisbildung durch das Befahren mit Räumfahrzeugen und zu Weichenproblemen aufgrund der hohen Splittmengen.

Bei diesen Extremwetterereignissen (Warnstufe 3 des DWD) ist das Baureferat in Zukunft befugt, auftauende Mittel zur Glättebekämpfung im Gehweg- und somit auch im Bereich der Gleisübergänge einzusetzen. Damit können die oben beschriebenen Behinderungen wesentlich minimiert werden, so dass es zu keinen Einschränkungen im Gleisbetrieb kommt.

5.5 Maßnahme 4: Testweise Koordinierung der Streu- und Räumereinsätze im Hauptstraßennetz entlang von separat geführten Tramgleisen bei starkem Schnee

Die SWM/MVG schlägt eine netzweite Koordinierung der Streu- und Räumereinsätze entlang aller separat geführten Tramstrecken vor. Dies ist bei den derzeitigen rechtlichen wie ressourcentechnischen Rahmenbedingungen dem Baureferat nicht möglich.

Aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Umlaufzeiten für die Einsätze des Baureferats im Hauptstraßennetz sind optimierte Touren erstellt, die es einzuhalten gilt. Leerfahrten sind grundsätzlich zu vermeiden. Eine agile, räumliche wie zeitliche Anpassung der Routen ist nicht möglich. Dem Baureferat ist eine tramnetzweite Koordinierung der Fahrzeuge des Baureferats mit den Fahrzeugen der SWM/MVG mit entsprechend angepasster

Geschwindigkeit an die Tramgleisräumung derzeit nicht möglich.

Grundsätzlich besteht Einigung, dass der Schnee grundsätzlich zum rechten Fahrbahnrand geräumt wird. Schnee, der durch die SWM/MVG-Fahrzeuge von den Schienen auf die Fahrbahn gelangt, wird bei den wiederkehrenden Einsätzen des Baureferates danach zur Seite abtransportiert.

Zur testweisen Koordinierung der Streu- und Räumeeinsätze wird, in noch zu bestimmenden einschlägigen Streckenabschnitten, ein koordinierter Einsatz des Baureferates mit SWM/MVG ab einer Schneehöhe von 20 cm vereinbart. Dies ist nur durch die Vorhaltung zusätzlicher Ressourcen (siehe Punkte 3.3 und 4.) realisierbar. Eine bei Extremschneefällen notwendige Schneeabfuhr wird an Bus- und Trambahnhaltestellen mit der MVG abgestimmt und gemeinsam priorisiert.

5.6 Maßnahme 5: Verbesserung der operativen Kommunikation Städtischer Winterdienst-Einsatzleiter in der SWM-Einsatzzentrale

Die SWM/MVG schlägt vor, einen städtischen Winterdienst-Einsatzleiter in der SWM-Einsatzzentrale als zentrale Ansprechperson zu positionieren, die akute Bedarfe aufnehmen und an den städtischen Winterdienst weitergeben kann.

Die Abstellung eines Winterdienst-Einsatzleiters/einer Winterdienst-Einsatzleiterin wird vom Baureferat derzeit nicht als sinnvoll erachtet, weil die Fahrer*innen des Baureferates alle Touren nach einer optimierten Abfolge befahren, um eine Abdeckung des Gesamtnetzes sicherzustellen. Die im Hauptstraßennetz eingesetzten Fahrzeuge müssen während eines Schneefallereignisses ihre Touren einhalten, sonst ist das Baureferat rechtlich angreifbar. Ein kurzfristiges Abweichen von den Touren, z. B. für die Bedarfe der SWM/MVG, ist nicht möglich.

Das Baureferat hat zur anderweitigen Erreichung des Ziels einer Verbesserung der operativen Kommunikation Vorschläge unterbreitet, wie die Kommunikation während laufender Winterdienst-Einsätze verbessert werden kann. Es wurden Kontaktdatenübersichten erstellt (Einsatzleitungen, Unterhaltsbezirke, speziell für Winterdienstthemen eingerichtete E-Mail-Adresse) und eine gemeinsame Besichtigung der SWM-Einsatzzentrale vereinbart, um die gegenseitigen Belange und die Bedarfe tiefer abzustimmen.

5.7 Maßnahme 6: Krisenstab

Bei außergewöhnlichen Schneefallereignissen wie im Winter 2023/2024 bei denen massive Auswirkungen auf das tägliche Leben im Stadtgebiet und den ÖPNV auftreten, wird das Baureferat und die SWM/MVG zukünftig in einem täglich tagenden Krisenstab zusammenkommen, um organisatorische und kommunikative Maßnahmen (wie z. B. Pressearbeit) tagesaktuell zu besprechen und zu koordinieren.

6. Darstellung der erforderlichen Ressourcen im Baureferat

6.1 Personalbedarf

Um die vorgestellten Verbesserungen des Winterdiensts vorzunehmen, sind folgende Personalausweitungen erforderlich:

Fahrer*innen für LKW:

Für die Bedienung der LKW im Hauptstraßennetz sind ab Bereitstellung der Fahrzeuge (vrs. 2025) je 3 Mitarbeiter*innen je Fahrzeug erforderlich (siehe auch Beschluss „Organisationsuntersuchung in der Abteilung Straßenunterhalt und -betrieb im Baureferat, Hauptabteilung Tiefbau“, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 02091, vom 07.07.2009).

Für die Bedienung der Fahrzeuge im Radwege- und Wohnsammelstraßennetz werden ab Bereitstellung (vrs. 2025) je Fahrzeug 2 VZÄ wie unter Punkt 3.3 beschrieben, benötigt.

Bei T22 (Straßenunterhalt im Außenbereich) müssen diese unbefristet eingestellt werden, bei T21 (Straßenreinigung – Vollanschlussgebiet) können vorhandene Mitarbeiter*innen weiterqualifiziert werden, so dass nur für den Sommerbetrieb zusätzliche unbefristete Fahrer*innen benötigt werden.

Die Führungspositionen bzw. Stellvertretungen der 9 Reinigungsbezirke sollen, wie unter Punkt 3.5.3 beschrieben, um insgesamt 9 VZÄ (E8) verstärkt werden, damit alle Zeiten insbesondere im Winterdienst vollständig abgedeckt werden können. Dadurch kann die Leitung der Reinigungsbezirke mit Früh- und Spätschicht ganzjährig in jedem Bezirk besetzt werden. Zudem müssen 12 VZÄ (E4), die bislang bei den Straßenunterhaltsbezirken T22 befristet im Winterdienst besetzt wurden, aufgrund der Schwierigkeiten bei der Personalgewinnung, in dauerhafte Stellen umgewandelt werden (zahlungswirksam ab 2025).

Übersicht neue Stellen

VZÄ	Funktionsbezeichnung	Stellenwert	JMB*	Profit-center	ab wann	dauerhaft / befristet
2	Kraftfahrer*in	E6	63.530 €	32545100	01.01.2026	dauerhaft
10	Kraftfahrer*in	E5	59.350 €	32545100	01.01.2025	dauerhaft
3	Kraftfahrer*in	E4	58.920 €	32545100	01.07.2024	dauerhaft
9	Reinigungskontrolleur*in	E8	65.630 €	32545100	01.07.2024	dauerhaft
10	Kraftfahrer*in	E4	58.920 €	32545100	01.01.2025	befristet für 6 Monate
4	Kraftfahrer*in	E4	58.920 €	32545100	01.01.2026	befristet für 6 Monate
8	Straßenbauarbeiter*in	E4	58.920 €	32541100	01.07.2024	dauerhaft
4	Straßenbauarbeiter*in	E4	58.920 €	32541100	01.01.2025	dauerhaft
8	Straßenbauarbeiter*in	E4	58.920 €	32541100	01.01.2026	dauerhaft
4	Kraftfahrer*in	E5	59.350 €	32541100	01.01.2025	dauerhaft
4	Kraftfahrer*in	E6	63.530 €	32541100	01.01.2026	dauerhaft

* JMB = Jahresmittelbetrag

Entfristung bzw. Befristungsverlängerung

VZÄ	Funktionsbezeichnung	Stellenwert	JMB*	Profit-center	ab wann/ ggf. bis	Stellennummer
12	Straßenbauarbeiter*in	E4	58.920 €	32541100	01.07.2024	SV 421931 SV 421932 SV 421933 SV 421934 SV 421936 SV 421937 SV 421939 SV 421941 SV 421942 SV 421945 SV 421946 SV 421948

* JMB = Jahresmittelbetrag

6.2 Unterstützung durch Digitalisierung

Die Mittel für die unter Punkt 3.6 beschriebenen IT-Unterstützungen müssen durch einen Folgebeschluss durch das RIT dargestellt werden.

6.3 Darstellung der Aufwendungen und der Finanzierung

Die unter dem Entscheidungsvorschlag dargestellten Maßnahmen haben folgende finanziellen Auswirkungen:

Laufende Verwaltungstätigkeit

Auszahlungen/ Aufwendungen	2024	2025	2026	2027	2028
Summe der Auszahlungen	619.395 €	3.163.490 €	3.933.870 €	3.933.870 €	3.933.870 €
davon:					
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	619.395 €	2.953.490 €	3.923.870 €	3.923.870 €	3.923.870 €
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)**		210.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €
Transferauszahlungen (Zeile 12)					
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)					
Zinsen und sonstige Finanz- auszahlungen (Zeile 14)					
Nachrichtlich: Summe der nicht zahlungswirksamen Aufwendungen ***	39.813 €	354.484 €	748.719 €	877.219 €	866.969 €
Nachrichtlich: Vollzeitäquivalente	unbefristet 20	unbefristet 18 befristet 10 Entfristung 12	unbefristet 14 befristet 4		

*) Bei Besetzung von Stellen mit einem Beamten/einer Beamtin entsteht im Ergebnishaushalt zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 40 Prozent des Jahresmittelbetrages.

**) ohne arbeitsplatzbezogene IT-Kosten; Die Einrichtung der beantragten Stellen löst je VZÄ zahlungswirksame Arbeitsplatzkosten aus. Diese werden im Rahmen des regulären Haushaltsverfahrens pauschal eingeplant.

***) darunter Rückstellungen, Abschreibungen etc.

Investitionstätigkeit

Auszahlungen	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe der Auszahlungen (Zeile S5)		420.000 € in 2024 3.780.000 € in 2025 2.220.000 € in 2026	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)		420.000 € in 2024 3.780.000 € in 2025 2.220.000 € in 2026	

Auszahlungen	dauerhaft	einmalig	befristet
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)			
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

6.4 Finanzierung und Umsetzung im Haushalt

Kosten und Finanzierung/Ressourcenbedarf

Die Maßnahme war unvorhersehbar und unabweisbar. Aufgrund der nicht vorhersehbaren starken Schneefälle im Dezember 2023, dem daraus abgeleiteten politischen Handlungsbedarf und der Notwendigkeit, in Teilen bereits im Winterdienstzeitraum 2024/2025 mit der Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen beginnen zu können, war eine Einbringung über das Eckdatenverfahren nicht zweckmäßig.

Es sind zusätzliche Mittel erforderlich, da die Finanzierung der zusätzlichen Leistungen weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen kann. Da alle verfügbaren Personen aus dem Bereich bereits im Schichtdienst für den Winterdienst eingeplant sind und damit hierfür erforderliches Fahrpersonal derzeit nicht vorhanden ist, kann der Mehrbedarf auch aufgrund der gesetzlichen Anforderungen (Höchstarbeitszeit, Ruhepausen, vorgeschriebene arbeitsfreie Tage etc.) nicht anderweitig kompensiert werden.

Eine Bereitstellung der zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel ist sofort erforderlich. Um die ersten Maßnahmen bereits im Winterdienstzeitraum 2024 /25 umzusetzen und die Beschaffungen der Fahrzeuge für die ausgeführten Verbesserungsvorschläge in den Folgejahren anstoßen zu können, ist eine Bereitstellung der zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel ad hoc im laufenden Haushaltsjahr erforderlich. Die für das laufende Haushaltsjahr benötigten Auszahlungsmittel werden als überplanmäßige Mittelbereitstellung auf dem Büroweg durch die Stadtkämmerei bereitgestellt. Damit die Beschaffung der 20 Kraftfahrzeuge bereits in 2024 angestoßen werden kann, sind Verpflichtungsermächtigungen für 2025 und 2026 notwendig. Die für 2025 und 2026 erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen werden zum Nachtragshaushalt 2024 angemeldet.

Neben dem ausgeführten investiven Finanzierungsbedarf sind darüber hinaus auch zusätzliche Mittel für die unter Punkt 3.7 aufgeführten Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Wetterprognosedienste für die laufende Verwaltungstätigkeit erforderlich. Diese unterteilen sich in einen einmaligen Finanzierungsbedarf im Jahr 2025 und einen dauerhaften Finanzierungsbedarf ab dem Jahr 2025. Beide Bedarfe werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung für das Jahr 2025 (i.H.v. 210.000 €) und ab der Haushaltsplanaufstellung für das Jahr 2026 (i.H.v. 10.000 € p.a.) im jeweiligen Planungsschritt angemeldet.

7. Darstellung der Kosten und Finanzierung im Teilhaushalt des Referates für Arbeit und Wirtschaft

Wie im Kapitel 4.2. beschrieben, sollen zwölf Spezialfahrzeuge (z. T. Zwei-Wege-Fahrzeuge) im Einvernehmen mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und durch Finanzierung bzw. Bereitstellung aus zusätzlichen Haushaltsmitteln durch die Stadtkämmerei für das Referat für Arbeit und Wirtschaft angeschafft werden. Die Fahrzeugkosten belaufen sich auf ca. 400.000 €/ Stück für ein Zwei-Wege-Fahrzeug.

Der Einsatz weiterer Fahrzeuge (ggf. schienengebunden) wird durch die SWM/MVG geprüft. Eine Finanzierung dafür wird rechtzeitig zum Eckdatenbeschlussverfahren

angemeldet. Hierbei handelt es sich um Einzelanfertigungen auf Bestellwunsch. Die Anschaffungskosten können zu diesem Zeitpunkt noch nicht seriös beziffert werden. Ziel ist es jedoch, den Einsatzzweck dieser Fahrzeuge vielschichtig aufzustellen und somit ganzjährig zu ermöglichen.

Es entstehen zusätzliche zahlungswirksame Auszahlungen i. H. v. einmalig und insgesamt 4,8 Mio. € im Jahr 2024 im Haushalt des Referats für Arbeit und Wirtschaft im Bereich der Investitionstätigkeit für eine neu einzurichtende Finanzposition 8300.985.xxxx.x „Investitionszuschuss an SWM/MVG – Winterdienstfahrzeuge“ gemäß nachstehender Kostentransparenztabelle.

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsschemas)		4.800.000 € in 2024	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)			4.800.000 € in 2024
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. Eine Kompensation für diese Gelder aus dem bereits konsolidierten Referatsbudget ist nicht möglich.

Der Mehrbedarf i.H.v. einmalig und insgesamt 4.800.000 € in 2024 gemäß voranstehender Finanzierungstabelle wird genehmigt und bei der Stadtkämmerei im Rahmen der Anmeldungen zum Nachtragshaushalt 2024 respektive auf dem Büroweg für die neu einzurichtende Finanzposition 8300.985.xxxx.x „Investitionszuschuss an SWM/MVG – Winterdienstfahrzeuge“ entsprechend angemeldet.

Die Maßnahme war unvorhersehbar und unabweisbar. Aufgrund der nicht vorhersehbaren starken Schneefälle im Dezember 2023, dem daraus abgeleiteten politischen Handlungsbedarf und der Notwendigkeit, in Teilen bereits im Winterdienstzeitraum 2024/2025 mit der Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen beginnen zu können, war eine Einbringung über das Eckdatenverfahren nicht zweckmäßig.

Es sind zusätzliche Mittel erforderlich, da die Finanzierung weder durch Einsparungen noch aus dem Referatsbudget des RAW oder durch die SWM erfolgen kann.

Eine Bereitstellung der zusätzlich benötigten Zahlungsmittel ist dringlich, um die Beschaffungen der erforderlichen Fahrzeuge durch die SWM rechtzeitig veranlassen zu können.

Die Bindefrist für das unbewegliche Anlagevermögen beträgt 20 Jahre, für das bewegliche Anlagevermögen beträgt sie 3 Jahre. Der Investitionszuschuss ist für den vorgesehenen Zweck zu verwenden, andernfalls besteht ein Rückforderungsrecht der LHM.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2023 – 2027 wird wie folgend dargestellt geändert (Wertansätze in Mio. €):

UA/Maßn.Nr./ RF.Nr.	GRZ	Ausg./ Einn.Art	Ge- samt- kosten	Fi- nanz. bis 2022	Summe 2023- 2027	2023	2024	2025	2026	2027	nachrichtlich	
											2028	Finanz. 2029 ff
8300.XXXX Investitionszuschuss an SWM/MVG - Winterdienst- fahrzeuge		B alt	0		0	0	0	0	0	0	0	0
		B neu	4,8		4,8	0	4,8	0	0	0	0	0
Differenz			4,8		4,8	0	4,8	0	0	0	0	0

8. Klimaprüfung

Klimaschutzrelevanz: Ja, Tendenz negativ.

Die Anschaffung und der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge für einen effizienteren Winterdienst wirkt sich grundsätzlich negativ auf den Klimaschutz aus.

Bei den für eine Neubeschaffung beantragten Räumfahrzeugen handelt es sich um dieselbetriebene 3-Achs-LKWs (26 to) und multifunktionale Kleinfahrzeuge (3,5 bis 7,5 to) mit Fahrleistungen von jeweils ca. 22.000 km/Jahr.

Jede Neubeschaffung von Fahrzeugen wird mit einer sog. Bedarfsprüfung bei der städtischen Vergabestelle 1.4. eingereicht und auf die Möglichkeiten zum Einsatz von Elektrofahrzeugen geprüft. Der Einsatzbereich im Winterdienst kann technisch bedingt allerdings nicht mit klimafreundlicheren Elektrofahrzeugen abgedeckt werden.

Positiv auf den Klimaschutz wirkt sich aus, dass durch eine ausgeweitete Räumung und Solestreueung auf Radwegen und Fahrradstraßen auch in den Wintermonaten die weitere Zunahme des klimafreundlichen Radverkehrs und damit die angestrebte ganzjährige Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten der Nahmobilität gefördert wird.

Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde mit dem RKU auf Arbeitsebene abgestimmt.

9. Behandlung von Stadtratsanträgen und BA-Anträgen

Schneechaos auf Münchens Straßen

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 04424 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss und Frau StRin Veronika Mirlach vom 06.12.2023

Die Antragstellenden beantragen ein optimiertes Konzept für die Straßenräumung vorzulegen, um auch bei starkem Schneefall handlungsfähig zu sein. Dieses Konzept umfasst eine Auflistung des aktuellen Bestandes an Räumfahrzeugen und der Mitarbeiterzahl, eine Bedarfsanalyse mit ggf. Steigerung der Fahrzeug- und Mitarbeiterzahl und den Erwerb anderer Fahrzeugtypen zur Räumung, Optimierung der Einsatzpläne, Berücksichtigung der priorisierten Räumung von Straßen mit Buslinien, eine Analyse der potentiellen Beeinträchtigungen von Rettungswegen für Notärzte und Feuerwehreinsatzkräfte sowie die Rücksichtnahme auf Garageneinfahrten, die durch Schneepflüge mit zusätzlichen Schneemassen zugeschoben werden.

Das Baureferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Das Schneefallereignis im Dezember 2023 war mit der in kurzer Zeit erreichten Schneehöhe auch für München sehr außergewöhnlich. Eine ähnliche Schneehöhe wurde nur 2006 erreicht.

Die Stadt München räumt und streut gemäß dem BayStrWG und der aktuellen Rechtsprechung vorrangig die Hauptverkehrsstraßen und zugleich besonders gefährliche

Fahrbahnabschnitte mit dafür ausgelegten Streufahrzeugen. Über die rechtliche Pflicht hinausgehend werden in München Fahrbahnen wie auch Radwege durchgängig geräumt und bei Bedarf gestreut. Die Räumleistung auf Fahrbahnen wird außerhalb des Vollanschlussgebietes größtenteils durch beauftragte Firmen erbracht. Das Räumen durch beauftragte Firmen erfolgt bislang unabhängig von den Streufahrten des Baureferates. Dadurch können neu gefallene Schneemengen durch den Verkehr wieder festgefahren werden, was insbesondere im Dezember zur Eisbildung in den Hauptstraßen geführt hat. Damit in Zukunft sichergestellt werden kann, dass Streumittel unmittelbar nach dem Räumvorgang aufgebracht werden, wird das Räumkonzept im neuen Winterdienstvertrag (gültig ab 1.4.2025) verändert. Zukünftig sollen die Räumfahrzeuge der beauftragten Firmen die gesamte Tour im Konvoi mit den stadteigenen Räum- und Streufahrzeugen befahren und der Räumvorgang gleichzeitig mit dem Streuen erfolgen. Ein Überschneien und eine Eisflächenbildung auf den Hauptverkehrsstraßen werden damit weitestgehend verhindert.

Zusätzlich sollen, wie unter Punkt 3.3 beschrieben, zusätzliche multifunktionale Fahrzeuge (3,5 bis 7,5 to) sowie Personal beschafft werden um Wohnsammelstraßen mit Busverkehr, Fahrradstraßen sowie bislang nicht mit auftauenden Mitteln gestreute Gleisüberfahrten von Nebenstraßen in die Streutouren zusätzlich mit aufnehmen zu können. Damit kann das bislang betreute Salznetz sinnvoll ergänzt werden.

Eine gänzliche Vermeidung von winterbedingten Behinderungen ist jedoch mit wirtschaftlichen Mitteln nicht zu erreichen. Insbesondere bei extremen Schneefall- oder Glätteereignissen muss mit Beeinträchtigungen gerechnet werden, die nicht durch Leistungen der Stadt beseitigt werden können. Bei der Organisation der Winterdienstabwicklung wurden neben den rechtlichen Vorgaben immer schon die Buslinien, Feuerwehrstandorte und Standorte der Kliniken berücksichtigt.

Winterdienst: Alternativen zu Streusalz prüfen

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 04581 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 26.01.2024

Mit dem Stadtratsantrag wird das Baureferat aufgefordert, alternative Streumittel zu prüfen, mit dem Ziel, die Glatteisgefahr auf Geh- und Radwegen sowie Fahrbahnen der Straßen bei möglichst geringem Salzeintrag in den Boden sowie den Wasserkreislauf tolerierbar zu halten. Hinsichtlich der unterschiedlichen Streumittel sollen auch die Auswirkungen auf Tiere, insbesondere Hunde, beleuchtet werden. Zunächst sollen andere Städte zu ihren Erfahrungen mit dem Einsatz alternativer Streumittel befragt werden. Soweit erfolgversprechend sollen die verschiedenen Substanzen dann in Pilotversuchen hinsichtlich ihrer Eignung im Stadtgebiet getestet werden. Eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit ist wünschenswert.

Insbesondere soll der Einsatz geprüft werden von:

- Gurkenwasser oder anderen salzhaltigen Abwässern aus der Lebensmittelindustrie
- Kaffeesatz ortsansässiger Gastronomiebetriebe
- Rübensirup-Mischung nach US-amerikanischem Vorbild
- Gemüsesäfte, wie z. B. Mangoldextrakt
- Maisspindeln

Perspektivisch sollte die Beschaffung der Streumittel aus dem Münchner Umkreis erfolgen. Insofern Lebensmittel die Grundlage der Streumittel sind, sollen sie möglichst aus nicht für den Verzehr vorgesehenen Produkten gewonnen werden.

Das Baureferat teilt hierzu Folgendes mit:

Die Anforderungen und Prüfkriterien für auftauende und abstumpfende Streumittel sowie die hierfür erforderlichen Streugeräte sind über zahlreiche DIN-Normen und technische Regelwerke vorgegeben.

Eine vergleichende Darstellung verschiedenster alternativer Streumittel und die Streumittelpraxis in diversen nationalen und internationalen Kommunen erfolgte mit der letzten Beschlussvorlage „Weiterentwicklung des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen“ vom 07.11.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11049).

Bei den in der Anfrage genannten Streumitteln handelt es sich um organische Streustoffe die in den o. g. Regelwerken und technischen Vorgaben überwiegend nicht enthalten sind. Unabhängig davon sind für derartige organische Streustoffe für eine kommunale Anwendung die Voraussetzungen bezüglich der sicherzustellenden verfügbaren Streumittelmengen, der Dauerhaftigkeit der Produkte, der hohen Anforderungen an die Lagerung in den erforderlichen Mengen mit entsprechender Belüftung, Trockenhaltung und Temperaturkontrolle nicht bzw. kaum darstellbar. Die Ausbringung derartiger Streumittel würde zudem die Beschaffung und ggf. Entwicklung speziell abgestimmter zusätzlicher Streugeräte erfordern.

Bei dem ebenfalls angesprochenen und im Umkreis von Dingolfing regional seit einigen Jahren im Winterdienst bereits zum Einsatz kommenden Gurkenwasser der Firma Develey handelt es sich um zu einer Sole aufbereitete Gurkenlake. Die einsatzfertige Sole hat, den einschlägigen Regelwerken entsprechend, mit 21 Masseprozent den gleichen Salzgehalt wie die bereits bisher u. a. in München im Winterdienst zum Einsatz kommende Sole. Der ökologische Vorteil der Gurken-Sole ergibt sich in erster Linie aus der Wiederverwendung eines ansonsten zu entsorgenden Abfallproduktes und der hierbei geringeren beizumischenden Salzmenge. Neben der saisonal verfügbaren Menge an Gurkenlake ergibt sich die Grenze eines ökologisch und ökonomisch sinnvollen Einsatzes mit der Entfernung, über die die mehrheitlich aus Wasser bestehende Sole oder das aufbereitete Gurkenwasser zu transportieren ist. Für einen bedarfsgerechten Einsatz in München müsste hierfür ein Volumen von hunderten oder gar tausenden von Kubikmetern über große Strecken mit Tankwagen transportiert und anschließend zwischengelagert werden. Dies wäre nicht ökologisch vertretbar.

In München wird der überwiegende Anteil der ausgebrachten Sole in eigenen Soleerzeugern je nach benötigter Menge produziert. Damit kann die vorzuhaltende Lagerkapazität möglichst geringgehalten und die Transportmengen um ca. 80 % minimiert werden. Der letzte Standort wird noch in diesem Jahr mit einer neuen Anlage ausgestattet. Ein Bezug von Sole ist daher nicht mehr notwendig.

Das Baureferat ist langjähriges Mitglied des Fachausschusses Winterdienst der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und ist damit im kontinuierlichen fachlichen Austausch mit anderen Kommunen. Das Baureferat hat zudem an dem 2022 abgeschlossenen Forschungsvorhaben „WinRad – Nachhaltige Förderung des Radverkehrs im Winter durch optimierten Winterdienst“ im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, vertreten durch die Bundesanstalt für Straßenwesen, mitgewirkt. Projektpartner waren dort die Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes (htw saar) und die Hochschule Karlsruhe. Im Rahmen des Projektes wurden u. a. die Erfahrungen zahlreicher Kommunen aus dem In- und Ausland zusammengetragen und ausgewertet. Für die Winterperioden 2020/2021 und 2021/2022 wurden Untersuchungen in den drei Kommunen Karlsruhe, München und Köln durchgeführt. Die Erkenntnisse aus dem Schlussbericht (Holldorb et al. 2022) trugen bereits maßgeblich zur „Weiterentwicklung des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen“ vom 07.11.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11049) bei.

Winterdienst: Auswirkungen der Streusalznutzung in München

StR-Anfrage Nr. 20-26 / F 00850 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 26.01.2024

Die Stadtratsanfrage weist darauf hin, dass beim Einsatz von Streusalz im Winterdienst zwischen der Vermeidung von Glatteis und dem Schutz von Umwelt / Süßwasser sowie dem Tierschutz und Korrosionsschutz abgewogen werden muss. Derzeit entwickle sich das Winterdienstkonzept der LH München in Richtung eines erhöhten Salzeinsatzes. Um besser abwägen zu können, ob die negativen Auswirkungen noch in einem tolerierbaren Rahmen liegen, sollen nachfolgende Fragen geklärt werden:

Frage 1:

Unter welchen Bedingungen wird auf welchen Verkehrswegen welche Winterdienst-Technik zum Ausbringen von Streusalz genutzt? (Streusalz, Feuchtsalz, Solelösungen)

Antwort:

Derzeit wird nur im Hauptstraßen- und im ÖPNV-Netz Sole oder Feuchtsalz zum Streuen verwendet. Hierbei wird je nach Wetterlage geprüft, welches Streumittel in welcher Dosierung für das jeweils vorherrschende Wetterereignis zielführend ist. Die dabei verwendeten Streumittel sowie die ausgebrachte Menge richten sich nach den einschlägigen aktuellen Merkblättern sowie den praktischen Empfehlungen für ein effektives Räumen und Streuen im Straßenwinterdienst der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) – Arbeitsausschuss Winterdienst. Zudem prüft das Baureferat mit jeder Neubeschaffung von Fahrzeugen und Winterdienstgeräten, ob am Markt neue Techniken verfügbar sind, die eine noch genauere Dosierung und damit Reduzierung des Streumiteleinsatzes ermöglichen. So sind, soweit technisch möglich, alle in München eingesetzten Fahrzeuge mit einem sogenannten Thermomat ausgestattet, der die Fahrbahntemperatur misst und dann die Streumenge individuell berechnet und an das Streugerät übermittelt. Zudem werden die Fahrzeuge nach Möglichkeit mit Kombilösungen bei der Streutechnik ausgerüstet, die jederzeit die Wahlmöglichkeit von Feuchtsalz bzw. Sole zulässt. Durch den Einsatz von Sole lässt sich bei stimmten Witterungsverhältnissen die Ausbringung von Salz um bis zu 70 % reduzieren, bei gleichzeitig längerer Liegezeit auf dem jeweiligen Verkehrsflächen.

Für den Winterdienst auf Radwegen wurde in der Stadtratssitzung vom 07.11.2023 ein Pilotversuch auf baulichen Radwegen beschlossen (Weiterentwicklung des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen“ vom 07.11.2023, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11049). Hierbei wird ab dem Winter 2024/25 der Einsatz einer Räum-Kehreinheit in Verbindung mit Solestreueung getestet. Mit der verbesserten Räumung durch Bürsten wird eine erhebliche Senkung des Soleverbrauchs erwartet. Erste Ergebnisse dazu liegen frühestens nach der Winterperiode 2024/25 vor.

Mit dem Beschluss der Vollversammlung vom 31.01.2024 wurde das Baureferat ermächtigt, ab sofort im Rahmen des städtischen Winterdienstes bei Extremwetterlagen (ab Meldestufe 3 des Deutschen Wetterdienstes für das Wetterelement „Schneefall“ mit darauffolgender Frostperiode oder ab Meldestufe 3 für das Wetterelement „Glätte“ im Stadtgebiet München) auf öffentlichen Geh- und Radwegen ätzende Stoffe auszubringen, soweit es für die Verkehrssicherungspflicht erforderlich ist.

Frage 2:

Wie hoch ist der Salzanteil beim Einsatz von Streusalz / Feuchtsalz / Sole pro Quadratmeter Straße?

Antwort:

Die Streumengen werden gemäß den „Praktischen Empfehlungen für ein effektives Räumen und Streuen im Straßenwinterdienst“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Arbeitsausschuss Winterdienst (FGSV) je nach Witterung, Temperatur sowie Niederschlagsmenge und -art verwendet.

Bei Reifglätte oder geringer Eisglätte reicht in den meisten Fällen eine Streuung mit Sole. Hierbei wird eine 21 % -Salzlösung auf die Verkehrsfläche gesprüht. Das Salz wird in gelöster Form aufgebracht, so dass sich keine Wehverluste einstellen können. Die Mengen sind abhängig von der Fahrbahntemperatur und Art des Glätteereignisses und liegen hier bei 10 bis 45 ml, das bedeutet eine Salzmenge von 2 bis 10 g/m².

Bei Schneefall oder erhöhter Gefahr von Eisglätte muss mit Feuchtsalz gestreut werden. Hierbei variieren die ausgebrachten Mengen zwischen 15 bis 40 g/m².

Frage 3:

In welchen Zeitabständen wird bei anhaltendem Winterwetter erneut Salz ausgebracht, um die Wirkung aufrecht zu erhalten?

Antwort:

In welchen Zeitabständen Sole/ Feuchtsalz/ Salz erneut auf Verkehrsflächen ausgebracht werden muss, hängt von vielen Faktoren ab. Grundsätzlich hat trockenes Salz die zeitlich geringste Verweildauer auf Verkehrsflächen, da hier die Verwehverluste am stärksten sind. So kann hier bei einem Verkehrsaufkommen mit hohem LKW-Anteil bereits nach einer Stunde das ausgebrachte Salz zur Seite verweht werden. Daher wird diese Streumethode in München im Hauptstraßennetz nicht mehr verwendet.

Frage 4:

Wie viel Salz wird jährlich in München ausgebracht?

Antwort:

Der Salzverbrauch ist in hohem Maße abhängig vom Witterungsverlauf mit der Anzahl an Schneefall- und Frosttagen und variierte somit in den vergangenen Jahren zwischen 5.500 to im Winter 2019/2020 und 14.000 to im Winter 2020/2021. Im Winter 2022/2023 wurden zuletzt 8.000 to Salz verbraucht.

Frage 5:

Wie hoch ist der Salzeintrag ins Münchner Abwasser in den Wintermonaten versus in den Sommermonaten? Wird eine Entwicklung des Salzgehaltes gemessen?

Antwort:

Im Zulauf zur Kläranlage wird der Salzgehalt (Natrium, Kalium, Chlorid) im Abwasser nicht als regelmäßiger Standardparameter gemessen. Insofern können keine quantitativen Aussagen über Ganglinien des Salzeintrags im Jahresverlauf getroffen werden. Regelmäßig gemessen wird in monatlichen Tagesmischproben die Chloridkonzentration im Ablauf der Kläranlage sowie kontinuierlich die Leitfähigkeit des Abwassers im Kläranlagenablauf. Aus diesen Werten kann man qualitativ auf eine Zunahme der Salzfracht im Abwasser während der Wintermonate schließen, die in Frachtspitzen wohl auf bei Schneeschmelze eingespültes Streusalz zurückzuführen ist.

Frage 6:

Wie hoch schätzen Sie die Nutzung von Streusalz auf privaten Flächen ein?

Antwort:

Die Zuständigkeit des Baureferates liegt nur bei den öffentlichen Verkehrsflächen. Aufgrund fehlender Daten kann zum Umfang des Salzeinsatzes auf Privatflächen auch keine Abschätzung erfolgen.

Frage 7:

Wird widerrechtliche Nutzung von Streusalz auf Gehwegen und auf Privatgelände kontrolliert und ggf. mit Bußgeldern geahndet?

Antwort:

Das Baureferat ist nur für den öffentlichen Straßenraum zuständig. Im Rahmen ihrer Möglichkeit machen die eingesetzten Aufseher der Straßenunterhaltsbezirke stichprobenartig Kontrollen und gehen Meldungen von unerlaubtem Einsatz von Streusalz oder anderen ätzenden Stoffen nach. Aufgrund des Straßennetzes mit fast 2.400 km Länge setzt das Baureferat in erster Linie auf Aufklärung, indem die betroffenen Anlieger u. a. mit Broschüren über die Inhalte der Reinigungs- und Sicherungsverordnung und die ausschließlich zu verwendenden abstumpfenden Streustoffe informiert werden. Um Bußgelder über das Kreisverwaltungsreferat verhängen lassen zu können müssten die Anlieger*innen bzw. der örtliche Hausmeisterservice direkt auf frischer Tat ertappt werden.

Sofern dem Baureferat Beobachtungen an die Mail-Adresse des Straßenunterhalts gemeldet werden, werden diese an den zuständigen Unterhaltsbezirk zur Überprüfung weitergeleitet.

Frage 8:

Inwieweit wird die biologische Reinigungsstufe der Kläranlage durch das Salz beeinträchtigt?

Antwort:

Erhöhte Gehalte an einwertigen Kationen (Na, K) im Abwasser führen zu einer Verdrängung zweiwertiger Ionen (Ca, Mg) aus den Flocken des Belebtschlammes und in der Folge zur Destabilisierung der Struktur der Schlammflocken. Dadurch setzt sich der Schlamm in den Nachklärbecken schlechter ab, eine Verringerung der biologischen Aktivität und ein verstärkter Abtrieb des Schlammes sind die Folge. Dieser negative Effekt des Salzeintrags auf die Reinigungsleistung wird bei Schneeschmelze verstärkt durch das zeitgleiche Absinken der Abwassertemperatur. Bei länger anhaltenden Phasen mit Schmelzwasser eintrag in die Klärwerke kann die Summe der beiden Effekte zeitweilig zu Rückgängen der biologischen Leistungsfähigkeit der Klärwerke im Bereich der Nitrifikation führen.

Frage 9:

Wo treten oder traten in München Salzschäden an der baulichen Infrastruktur auf, z. B. an Brückenbauwerken, Abwasserrohren, Kläranlagen oder Trinkwasserrohren?

Antwort:

Grundsätzlich sind alle Infrastrukturbauwerke, auch im Bereich von Sprühnebeln, von Tausalzauswirkungen entweder durch frühere oder durch aktuelle Anwendung auf, an, bzw. im Umfeld des Bauwerkes betroffen. Bei den Infrastrukturbauwerken des Baureferates handelt es sich um Brücken, Stützwände, Lärmschutzwände, Tunnelbauwerke und Unterführungen aus unterschiedlichsten Materialien, zum Beispiel aus Stahl, Stahlbeton, Spannbeton etc. Hier entstand und entsteht eine durch Chlorid induzierte Korrosion an den Stahlbauteilen bzw. der Bewehrung und führt zur Schädigung des Tragwerks. Als Beispiele können der Brudermühltunnel oder die Donnersbergerbrücke angeführt werden.

Im Bereich der Münchner Abwasseranlagen konnten bislang keine baulichen Schäden ursächlich auf den Eintrag von Streusalz zurückgeführt werden. Im Kanalbereich finden überwiegend Baustoffe Verwendung, die nur eine sehr geringe Empfindlichkeit bezüglich Salzkorrosion aufweisen (Steinzeug, Ziegelmauerwerk, unbewehrter Beton), in den Becken der Kläranlagen sind die Salzgehalte auch in den Spitzen so gering, dass keine signifikante Erhöhung der Korrosionseigenschaften zu erwarten ist.

Frage 10:

Wird das Auftreten von Salzschäden an Straßenbäumen und Straßenbegleitgrün in München untersucht und dokumentiert? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, ist ein Monitoring geplant?

Antwort:

Straßen, die gesalzen werden, entwässern grundsätzlich nicht in Baumgräben. Einzige Ausnahme bildet der Testversuch Mühlangerstraße in Obermenzing, in der zur Testung des Schwammstadtprinzips das (im Winter salzbelastetes) Fahrbahnwasser in den Baumgräben entwässert. Es sind sichtbare, belegbare Schäden an den Bäumen aufgetreten, z. B. eingetrocknete Feinastbereiche, Schäden am Blattwerk und Boden. Entlang stark befahrener Schnellstraßen wie dem Mittleren Ring sind zudem durch die aufwirbelnde Salzgischt Kontaktschäden an den Baumreihen entstanden, die durch das Baureferat beobachtet, jedoch nicht gemonitort werden. Geh- und Radwege, deren Oberflächenwasser in der Regel in Baumgräben versickert, werden bisher nicht gesalzen.

Frage 11:

Wie hoch ist das zusätzliche Unfallaufkommen im Straßenverkehr an Schnee- und Glätteistagen in der Landeshauptstadt München

- a. von Kraftfahrzeugen
- b. von Fahrrädern
- c. von Fußgängern

Das Mobilitätsreferat teilt hierzu Folgendes mit:

Die Auswertung der polizeilichen Unfalldaten (EUSKa-Daten) mit dem Filter Straßenzustand „winterglatt“ (polizeiliches Erfassungsmerkmal) ergibt für das Unfallaufkommen bei Schnee- und Eisglätte die in der nachfolgenden Tabelle wiedergegebenen Werte. Pkw-Fahrer*innen verunfallen relativ zum Rad- und Fußverkehr deutlich häufiger, die Unfallfolgen sind aber sehr selten gravierend. Zudem ist gerade im Rad- und Fußverkehr und gerade bei Alleinunfällen (solche ohne unfallursächliche Beteiligung anderer) von einer erheblichen Dunkelziffer auszugehen (Hamburg beispielsweise meldet 90 % bei Alleinunfällen im Radverkehr).

Ein Trend lässt sich hier nicht ablesen. Vielmehr spiegeln die Zahlen mutmaßlich die Variabilität im Wettergeschehen der jeweiligen Jahre wider.

Die Anzahl der Radunfälle ist zuletzt konstant.

In der Tabelle werden die Werte auf Ebene der Personen dargestellt, nicht auf Ebene der Unfälle. Bei einem einzigen Unfall kann also z. B. gleichzeitig ein Fußgänger und eine Radfahlerin verletzt werden. Dann wird jeweils bei Rad und Fuß eine Person gezählt. Nicht dargestellt sind andere Verkehrsmittel wie Lkw, Busse, Zweiräder oder andere Fahrzeuge.

verletzte Personen (Beteiligte und Mitfahrer*innen)	2019	2020	2021	2022	2023*
zu Fuß	18	5	10	11	15
↳ davon getötet	0	0	0	0	0
↳ davon schwerverletzt	0	1	0	1	0
↳ davon leichtverletzt	17	3	4	7	14
auf dem Rad	25	51	55	51	54
↳ davon getötet	0	0	0	0	0
↳ davon schwerverletzt	2	9	5	4	4
↳ davon leichtverletzt	17	37	43	43	47
im Pkw	759	102	516	393	721
↳ davon getötet	0	0	0	0	0

↳ davon schwerverletzt	1	0	0	0	0
↳ davon leichtverletzt	69	4	31	39	58

Anzahl der verletzten Personen (Beteiligte und Mitfahrer*innen) bei polizeilich erfassten Unfällen mit dem Merkmal „winterglatt“ im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München 2019–2023, differenziert nach Fuß-, Rad- und Pkw-Verkehr sowie nach Unfallfolgen (fehlende $\hat{=}$ unverletzt).

Freie Wege – aber für alle

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01636 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering - Riem vom 21.01.2021

Der Bezirksausschuss 15, Trudering-Riem spricht sich dafür aus, dass auch im Winter das Radfahren auf allen Straßen und Wegen des Stadtbezirkes möglich sein muss. Stadtrat und Mobilitätsreferat sollen sich entsprechend neue Ziele setzen. Zumindest sei ein engmaschiges Vorrangnetz an Fuß-/ und Radwegen und Nebenstraßen mit hoher Priorität schnee- und eisfrei zu halten.

Das Baureferat teilt zu den gestellten Fragen Folgendes mit:

Frage 1:

Warum schafft es die Nachbargemeinde Haar schon seit Jahren, auch bei winterlichen Wetterverhältnissen eine bessere Befahrbarkeit ihres Straßennetzes auch für Radfahrer sicherzustellen als im Stadtbezirk Trudering-Riem flächendeckend der Fall ist?

Bitte Stellungnahme der Gemeinde Haar beifügen.

Antwort:

Nach Auskunft der Gemeinde Haar werden auf allen von ihr betreuten Fahrbahnen, sowie Geh- und Radwegen Salz oder Splitt/Salzgemische eingesetzt. Durch den Einsatz von auftauenden Mitteln kann eine Eis- und Glättebildung bereits präventiv und/oder kurativ verhindert werden. Nachbargemeinden weisen im Vergleich zu München i.d.R. kaum bis wenige Straßenbäume zwischen Geh- und Radwegen und der Fahrbahn auf.

Frage 2:

Durch welche Räummethode wird sichergestellt, dass die MVG-Busstraßen auch in den Nebenstraßen (z. B. Waldschulstraße) verlässlich eisfrei bleiben?

Antwort:

Das gesamte Hauptstraßen- und ÖPNV-Netz wird in München geräumt und gegen Glätte mit Feuchtsalz oder Sole gestreut. Dadurch können Schneereste nach dem Räumvorgängen abgetaut werden.

Frage 3:

Welcher Zusatzaufwand an Räumfrequenz, Streumiteleinsetz und Schneebeseitigung wird auf den Busstraßen getrieben?

Antwort:

Die Touren im Hauptstraßennetz werden so ausgelegt, dass bei einem normalen Schnee- oder Glätteereignis eine Räum- und Streuzeit von 3 Std. eingehalten werden kann. Im Nebenstraßennetz ist dafür eine Umlaufzeit von bis zu 6 Std. vorgesehen.

Frage 4:

Welche ökologischen Zusatzbelastungen ergeben sich daraus? Sind Auswirkungen in den flankierenden Grünstreifen feststellbar?

Antwort:

Straßen mit Busverkehr entwässern im Regelfall nicht in den flankierenden Grünstreifen.

Bei Salzeintrag in den Wurzelbereich von Bäumen ist die Wahrscheinlichkeit einer dauerhaften Schädigung sehr hoch. Dazu hat das Baureferat ausführlich in der Beschlussvorlage der Vollversammlung des Stadtrates vom 20.12.2023 „Geplante Optimierungen des Winterdienstes auf öffentlichen Verkehrsflächen, sowie Bekanntgabe der Dringlichen Anordnung des Oberbürgermeisters gemäß Art. 37 Abs. 3 Satz 1 GO und § 25 GeschO vom 07.12.2023“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12025) berichtet.

Frage 5:

Was spricht dagegen, diese Räummethode auf das gesamte Nebenstraßennetz auszudehnen, um gefahrloses Radfahren zu ermöglichen?

Antwort:

Derzeit sind die Leistungen des Baureferates sowie der beauftragten Fremdfirmen auf die aktuell durch den Stadtrat genehmigte Beschlusslage ausgelegt. Weder organisatorisch noch mit den zur Verfügung stehenden personellen und maschinellen Ressourcen kann der Winterdienst im München derzeit eine Streuung mit auftauenden Mitteln auf den Nebenstraßen durchführen. Das Baureferat beantragt in dieser Beschlussvorlage eine Ausweitung des Fuhrparks und der personellen Ressourcen, um weitere Fahrradstraßen mit dem Ziel einer Vernetzung, mit auftauenden Mitteln zu bearbeiten (siehe Punkt 3.3).

Frage 6:

Welche Strategie verfolgt das MOR im Zuge der Verkehrswende, um gefahrloses Radfahren auch auf den Nebenstraßen zu ermöglichen?

Antwort:

Hierzu teilte das Mobilitätsreferat Folgendes mit:

„Ein Grundsatz der Radverkehrsplanung ist weiterhin die vorrangige Führung von Fahrradhaupttrouten durch verkehrsarme Nebenstraßen. Aufgrund des niedrigen Kfz-Verkehrsaufkommens bieten Nebenstraßen in Kombination mit Tempo 30 gute Voraussetzungen für sicheren Radverkehr. Um Radfahren in Nebenstraßen attraktiv und sicher abzuwickeln, gibt es mehrere Instrumente und Maßnahmen, die im Folgenden exemplarisch benannt werden:

- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr, ggf. in Kombination mit Schutzstreifen
- Einrichtung von Fahrradstraßen
- Herstellung angemessener Fahrbahnbreiten, um den Begegnungsfall Kfz/Rad unter Einhaltung notwendiger Sicherheitsabstände zu gewährleisten
- Freihaltung von Sichtdreiecken vor allem in Kreuzungsbereichen
- Umwandlung von Senkrecht- und Schrägparkständen in Längsparkstände

Auch das neue Radnetz für München, das derzeit erarbeitet wird, greift den Grundgedanken einer Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen auf. Gemäß den bundesweiten Regelwerken sind für die jeweiligen Netzkategorien auch weitergehende Qualitätsstandards u. a. zum Winterdienst vorgesehen. Derzeit wird ein erster Entwurf für Radvorrangrouten zwischen den Fachdienststellen abgestimmt. Anschließend werden auch die Bezirksausschüsse eingebunden.“

Barrierefreie Gehwege auch bei erheblichem Schneeaufkommen

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06288 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 12 Schwabing - Freimann vom 19.12.2023

Der Bezirksausschuss 12 fordert die Landeshauptstadt auf, umgehend die Barrierefreiheit auf den Gehwegen und an den Bushaltestellen im Stadtbezirk wiederherzustellen. Zusätzlich soll die LHM ihrer Pflicht bei zukünftigen Schneereignissen wieder umgehend nachkommen und für geräumte Gehwege und Bushaltestellen sorgen. Sollte dies allein mit Räumfahrzeugen nicht zu gewährleisten sein, soll ein Konzept zur Ausbringung von Gurkenwasser statt Streusalz nach niederbayerischem Vorbild erarbeitet werden.

Das Baureferat teilt hierzu Folgendes mit:

Mit dem Beschluss der Vollversammlung „Bekanntgabe der Dringlichen Anordnung des Oberbürgermeisters gemäß Art. 37 Abs. 3 Satz 1 GO und § 25 GeschO vom 11.01.2024 - Einsatz von ätzenden Stoffen im Rahmen des städtischen Winterdienstes bei Extremwetterlagen“ vom 31.01.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12323) wurde das Baureferat zudem mit nachfolgendem Ergänzungsantrag beauftragt:

„Das Baureferat wird beauftragt, dem Stadtrat in 2025 rechtzeitig vor dem Winter ein differenziertes Konzept zum Winterdienst insbesondere auf Gehwegen vorzulegen. Für dieses Konzept sollen unter anderem Umweltverbände, der Seniorenbeirat und der Tierbeirat angehört werden. Für den Beschluss sollen Erfahrungen und Umgang mit Salzeinsatz in anderen Städten zum Beispiel über den Deutschen Städtetag und die dort angesiedelte Gartenamtsleiterkonferenz eingeholt werden. Des Weiteren soll aufgezeigt werden, ob und wie trotz Salzeinsatz bei sehr extremen Wetterlagen der Eintrag salzhaltigen Schmelzwassers in Grünflächen minimiert werden kann.“

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage schlägt das Baureferat einen ersten Schritt zum differenzierten Winterdienst auf Fußwegen vor. Ergänzend zu dem vom Stadtrat am 07.11.2023 mit Beschluss des Bauausschusses „Weiterentwicklung des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11049) beschlossenen Pilotversuch „Einsatz einer Räumkehr-Einheit mit Solesprühung auf baulichen Radwegen“, soll die Technik auch auf nahegelegenen Gehwegen mit Gefahrenstellen angewendet werden, um erste Erfahrungen auch auf Gehwegen zu sammeln. Die dabei ausgebrachte Sole, die stadtweit bereits bisher auch auf Fahrbahnen zum Einsatz kommt, unterscheidet sich in der grundsätzlichen Zusammensetzung und Wirkung nicht von der in Niederbayern zum Einsatz kommenden, auf „Gurkenwasser“ basierenden Gurken-Sole. Weitere Ausführungen zur ökologischen Einordnung sind in der Beantwortung des StR-Antrages Nr. 20-26 / A 04581 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 26.01.2024 (s. o.) zu finden

Räumungspflicht der Gehwege durch Hausbesitzer und -besitzerinnen

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06349 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 20 Hadern vom 05.02.2024

Der Antrag fordert die LHM auf, alle Hauseigentümer und -eigentümerinnen nachdrücklich schriftlich an ihre Pflichten gemäß der Straßenreinigungs- und Sicherheitsverordnung der Landeshauptstadt München zu erinnern, insbesondere in der Winterzeit verstärkt zu kontrollieren und notfalls Bußgeldbescheide auszustellen.

Das Baureferat teilt hierzu Folgendes mit:

Außerhalb des Vollanschlussgebietes sind die Anlieger*innen zur Reinigung der Straßen und zum Winterdienst auf den Gehwegen verpflichtet. Das Baureferat informiert und erinnert die Straßenanlieger*innen jährlich zu Beginn der Winterzeit über Pressemeldungen an die entsprechenden Pflichten.

Im Rahmen ihrer Möglichkeit machen die eingesetzten Mitarbeiter*innen der Straßenunterhaltsbezirke über den Winterdienst im Eigenbetrieb, den beauftragten Firmenleistungen, wie auch der Räum- und Streupflicht der Anlieger*innen stichprobenartig Kontrollen. Aufgrund des Straßennetzes mit fast 2.400 km Länge setzt das Baureferat bei Anliegerpflichten in erster Linie auf Aufklärung, indem die betroffenen Winterdienstpflichtigen u. a. mit Broschüren über die Inhalte der Reinigungs- und Sicherheitsverordnung und die ausschließlich zu verwendenden abstumpfenden Streustoffe informiert werden. In diesem Zusammenhang werden jährlich ca. 4000 Flyer bei betroffenen Grundstücken eingeworfen.

Bei wiederholter Missachtung der Vorgaben veranlasst das Baureferat über das Kreisverwaltungsreferat die Verhängung von Bußgeldern.

Sofern dem Baureferat Beobachtungen von Bürger*innen oder den jeweiligen Bezirksausschüssen an die Mail-Adresse des Straßenunterhalts gemeldet werden, werden diese an den zuständigen Unterhaltsbezirk zur Überprüfung weitergeleitet, die dann wie oben beschrieben geeignete Maßnahmen einleiten.

10. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Das Mobilitätsreferat und die SWM / MVG haben den Beschlussentwurf mitgezeichnet.

Das Personal- und Organisationsreferat nimmt die vorliegende Sitzungsvorlage zur Kenntnis. Eine Zustimmung zum Stellenmehrbedarf des Baureferates könne nur erfolgen, wenn eine Kompensation aus aktuell unbesetzten Stellen oder Finanzierung aus dem Referatsbudget erfolgt (siehe Anlage 7).

Das Baureferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:
Sämtliche im Stellenplan des Baureferates enthaltenden Stellen dienen der Wahrnehmung der laufenden Aufgaben des Baureferates. Mit Freiwerden einer Stelle entfallen nicht die Aufgaben, die von dieser Stelle erledigt werden müssen. Das auf Basis des Stellenplans ermittelte Referatsbudget kann insofern nicht für neue, zusätzliche Aufgaben im vorliegenden Umfang verwendet werden, sondern wird für die Nachbesetzung und Finanzierung der vorhandenen Stellen benötigt. Da es sich bei dem beantragten Stellenbedarf für den Winterdienst um neue, zusätzliche Aufgaben handelt, bleibt der Antrag der Referentin und des Referenten somit unverändert.

Die Stadtkämmerei erhebt Einwände gegen die Beschlussvorlage: „Bei den in der Beschlussvorlage aufgezeigten erweiterten Leistungen im Winterdienst handelt es sich um eine freiwillige Aufgabe. Die Ausweitung der Maßnahmen im Winterdienst stellt eine zusätzliche Belastung für den städtischen Haushalt ab dem Jahr 2024 dar.“ Daher bittet die Stadtkämmerei um Prüfung, inwieweit die Aufgabenerfüllung mit dem vorhandenen Fahrzeugbestand in Verbindung mit weitaus geringeren Neubeschaffungen bewerkstelligt werden kann. In diesem Zusammenhang sollen bei eventuell unabdingbar erforderlichen Beschaffungen klimaneutrale Antriebe für die Fahrzeuge und die damit möglichen Bundesförderungen ins Kalkül gezogen werden (siehe Anlage 8).

Das Baureferat nimmt hierzu wie folgt Stellung: Sämtliche mit Winterdiensttechnik ausgerüsteten, vorhandenen Fahrzeuge sowie das Personal werden bereits für den laufenden Winterdienst eingesetzt. Die beschriebene Ausweitung des Winterdienstes ist daher nur mit neuen zusätzlichen Fahrzeugen bzw. wie unter Punkt 3.3 dargestellt mit der zusätzlichen Beschaffung von Streugeräten für vorhandene Fahrzeuge umsetzbar.

Jede Neubeschaffung von Fahrzeugen wird mit einer sog. Bedarfsprüfung bei der städtischen Vergabestelle 1.4. eingereicht und auf die Möglichkeiten zum Einsatz von Elektrofahrzeugen geprüft. Der Einsatzbereich im Winterdienst kann technisch bedingt allerdings nicht mit klimafreundlicheren Elektrofahrzeugen abgedeckt werden.

Der Antrag der Referentin und des Referenten bleibt somit unverändert.

Dem RIT wird die Beschlussvorlage zur Kenntnis zugeleitet.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung von Bezirksausschüssen nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Alle Bezirksausschüsse erhalten jedoch Abdrucke der Vorlage zur Information.

Dem Korreferenten des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herrn Stadtrat Pretzl, und dem Verwaltungsbeirat für das Teilnehmendenmanagement, Herrn Stadtrat Weisenburger, ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Dem Korreferenten des Baureferates, Herrn Stadtrat Ruff, und dem Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Tiefbau, Herrn Stadtrat Schönemann, ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin und des Referenten

1. Das Baureferat und die Stadtwerke München GmbH werden beauftragt, den Winterdienst in München wie in den Punkten 3 bis 5 beschrieben zu verbessern.
2. Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit und Nichtplanbarkeit im Vortrag wird zugestimmt. Das Baureferat wird daher beauftragt, die für das laufende Haushaltsjahr benötigten Auszahlungsmittel als überplanmäßige Mittelbereitstellung auf dem Büroweg durch die Stadtkämmerei bereitstellen zu lassen.
Das Baureferat wird beauftragt, die notwendigen Finanzmittel für die Fahrzeugbeschaffung, Personalausweitung und sonstige Sachmittel wie folgt zu beantragen:

im Rahmen der Nachtragshaushaltsplanaufstellung 2024:

einmalig: Personalkosten i. H. v. 619.395 €

im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2025:

einmalig: Personalkosten i. H. v. 2.953.490 € und Sachkosten 200.000 €

dauerhaft: Sachkosten i. H. v. 10.000 €

im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2026:

dauerhaft: Personalkosten i. H. v. 3.923.870 €

Das Baureferat wird beauftragt, die Verpflichtungsermächtigungen i. H. v. 6.000.000 € für die Beschaffung der 20 Kraftfahrzeuge zur Nachtragshaushaltsplanaufstellung 2024 bei der Stadtkämmerei anzumelden.

Das Produktkostenbudget erhöht sich im Jahr 2024 um 659.208 €, davon sind 619.395 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

Das Produktkostenbudget erhöht sich im Jahr 2025 um 3.517.974 €, davon sind 3.163.490 € zahlungswirksam (Basisjahr 2023).

3. Das Produktkostenbudget erhöht sich im Jahr 2026 um 4.682.589 €, davon sind 3.933.870 € dauerhaft zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget; Basisjahr 2023).
4. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2023 – 2027 ist daher wie folgt zu ändern:
MIP alt:
Kraftfahrzeuge, Nutzfahrzeuge, Anhänger, Maßnahmen-Nr. 6300.9340, Rangfolgen-Nr. 308

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2022	Programmzeitraum 2023-2027 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2023-2027	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Finanz. 2030 ff.
6300.935.934 0	9.431	459	7.522	500	700	2.422	1.800	2.100	1.450	0
Summe	9.431	459	7.522	500	700	2.422	1.800	2.100	1.450	0
Z (36x)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.	9.431	459	7.522	500	700	2.422	1.800	2.100	1.450	0

MIP neu:

Kraftfahrzeuge, Nutzfahrzeuge, Anhänger, Maßnahmen-Nr. 6300.9340, Rangfolgen-Nr. 308

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2022	Programmzeitraum 2023-2027 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2023-2027	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Finanz. 2029 ff.
6300.935.934 0	12.231	459	10.322	500	940	3.502	3.280	2.100	1.450	0
Summe	12.231	459	10.322	500	940	3.502	3.280	2.100	1.450	0
Z (36x)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.	12.231	459	10.322	500	940	3.502	3.280	2.100	1.450	0

MIP alt:

Kraftfahrzeuge, Nutzfahrzeuge, Anhänger, Maßnahmen-Nr. 6750.9340, Rangfolgen-Nr. 302

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2022	Programmzeitraum 2023-2027 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2023-2027	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Finanz. 2029 ff.
6750.935.934 0	21.518	60	17.648	1.000	1.500	4.848	5.300	5.000	3.810	0
Summe	21.518	60	17.648	1.000	1.500	4.848	5.300	5.000	3.810	0
Z (36x)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.	21.518	60	17.648	1.000	1.500	4.848	5.300	5.000	3.810	0

MIP neu:

Kraftfahrzeuge, Nutzfahrzeuge, Anhänger, Maßnahmen-Nr. 6750.9340, Rangfolgen-Nr. 302

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2022	Programmzeitraum 2023x-2027 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2023-2027	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Finanz. 2029 ff.
6750.935.934 0	25.138	60	21.268	1.000	1.680	7.548	6.040	5.000	3.810	0
Summe	25.138	60	21.268	1.000	1.680	7.548	6.040	5.000	3.810	0
Z (36x)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St.A.	25.138	60	21.268	1.000	1.680	7.548	6.040	5.000	3.810	0

5. Das Baureferat wird beauftragt, für die unter Punkt 3.3. beschriebenen zusätzlichen 20 Winterdienstfahrzeuge (6 Stück 3-Achs-Lkw mit Kombistreuer (26 to), 14 multifunktionale Fahrzeuge (3,5 bis 7,5 to) und die Nachrüstungen für 7 vorhandene Fahrzeuge die Bestellung zu veranlassen.
6. Das Baureferat wird beauftragt, die unbefristete Einrichtung von 52 VZÄ (E4, E5 E6 und E8) und die befristete Einrichtung von 14 VZÄ (E4) gemäß der unter Ziffer 13.1 dargestellten Zeitschiene für den Bereich T2, Straßenunterhalt und -betrieb beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
7. Das Baureferat wird außerdem beauftragt, die Umwandlung von 12 Saisonstellen im Bereich Straßenunterhalt in dauerhafte Stellen beim Personal- und Organisationsreferat zu beantragen.
8. Der städtische Anschluss- und Benutzungszwang in der Zentralwerkstatt des AWM wird für das Winterdienstequipment teilweise aufgehoben.
9. Das Baureferat prüft gemeinsam mit dem Personal- und Organisationsreferat die Möglichkeiten zur Verbesserung der tariflichen Situation für das Winterdienstpersonal.
10. Das Baureferat wird beauftragt und das IT-Referat wird gebeten, die zur Verbesserung der IT-Unterstützung erforderlichen Vorhaben prioritär zu bearbeiten, um das hiermit erreichbare Optimierungspotential frühestmöglich ausschöpfen zu können. Die erforderlichen Mittelbereitstellungen werden über die zugehörigen IT-Vorhabensbeschlüsse nach entsprechendem Projektfortschritt beantragt.
11. Das Baureferat wird beauftragt, zur Verbesserung der Wetterprognosen, über das Stadtgebiet verteilt Streckenprognosen zu beauftragen und Messtationen einzurichten.
12. Das Baureferat wird beauftragt, den bereits beauftragten „Pilotversuch Einsatz einer Räumkehr-Einheit mit Solesprühung auf baulichen Radwegen“ auf vier ausgewählte Gehwegabschnitte auszuweiten.
13. Den Ausführungen der Unabweisbarkeit, Unplanbarkeit und Dringlichkeit im Vortrag unter Punkt 7 wird zugestimmt.
Die SWM/MVG werden beauftragt, zwölf Spezialfahrzeuge (Zwei-Wege-Fahrzeuge) zum Preis von insgesamt 4,8 Mio. € anzuschaffen.
Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird daher beauftragt, den Mehrbedarf im Bereich der Investitionstätigkeit gemäß der im Vortrag der Referentin und des Referenten dargestellten Finanzierungstabelle auf Seite 25 i. H. v. insgesamt und einmalig 4,8 Mio. € im Rahmen der Anmeldungen zum Nachtragshaushalt 2024 respektive auf dem Büroweg für die neu einzurichtende Finanzposition 8300.985.xxxx.x „Investitionszuschuss an SWM/MVG – Winterdienstfahrzeuge“ bei der Stadtkämmerei anzumelden.
Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2023 - 2027 wird wie im Vortrag der Referentin und des Referenten auf den Seiten 25/26 dargestellt geändert.
Der Einsatz weiterer Fahrzeuge (ggfs. schienengebunden) wird durch die SWM/MVG geprüft. Eine Finanzierung dafür wird rechtzeitig zum Eckdatenbeschlussverfahren angemeldet.
14. Das Baureferat wird beauftragt und die SWM/MVG werden gebeten, die gemeinsam entwickelten Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen.
15. Der Antrag Nr. 20-26 / A 04424 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss und Frau StRin Veronika Mirlach vom 06.12.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
16. Der Antrag Nr. 20-26 / A 04581 der Fraktion ÖDP / München-Liste vom 26.01.2024 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

17. Die Anfrage Nr. 20-26 / F 00850 der Fraktion ÖDP / München-Liste vom 26.01.2024 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
18. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01636 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem vom 21.01.2021 ist damit satzungsgemäß behandelt.
19. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 6288 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 19.12.2023 ist damit satzungsgemäß behandelt.
20. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06349 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 20 Hadern vom 05.02.2024 ist damit satzungsgemäß behandelt.
21. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Der Referent

Dominik Krause
2. Bürgermeister

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

Clemens Baumgärtner
Berufsm. Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium - Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium - Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

zur Kenntnis.

V. Wv. Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung

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

1. An die Bezirksausschüsse 1 bis 25
2. An das Kommunalreferat
3. An das Kreisverwaltungsreferat
4. An das Mobilitätsreferat
5. An das Personal- und Organisationsreferat
6. An das Referat für Bildung und Sport
7. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An das IT-Referat
11. An die Stadtwerke München GmbH
12. An den Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München, Sozialreferat
13. An den Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München, Sozialreferat
14. An das Baureferat - G, H, J, T, V, MSE
15. An das Baureferat - RZ, RG 4
zur Kenntnis.

16. Mit Vorgang zurück zum Baureferat - Tiefbau

Am

Baureferat - RG 4

I. A.