

Protokollauszug Betriebs- und Straßenbauausschuss vom 06.04.2016

TOP 5. Standortfrage der Betriebshöfe; Neubau eines zentralen Betriebshofes

vertagt
2016/075

Diskussionsverlauf:

LR Nahrstedt weist nochmals darauf hin, dass man die Landeszeitung ausdrücklich gebeten habe, erst nach erfolgter Sitzung zu diesem Thema zu berichten. Darauf sei leider nicht eingegangen worden, so dass am 02.04.2016 bereits ein entsprechender Artikel in der LZ erschienen sei.

BL Seegers erläutert die Gründe, die zur Beauftragung der Fa. HPMlog geführt hätten. Seitens der Politik sei in der bisher geführten Diskussion der ausdrückliche Wunsch geäußert worden, das zu erwartende Einsparpotential einer zentralen Betriebshofvariante gegenüber der dezentralen Variante anhand konkreter Berechnungen zu verifizieren. Hierbei sollten neben der bereits erfolgten Betrachtung der Investitionskosten insbesondere auch die Betriebskosten einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unterzogen werden.

Aufgrund fehlender konkreter Berechnungsmöglichkeiten und der Tatsache, dass nur ein geringes Planungsbudget zur Verfügung stehe, habe er zunächst kreisintern Unterstützungsmöglichkeiten erfragt, die jedoch nicht gewährt werden konnten. Aufgrund dessen habe er Kontakt zu der Fa. HPMlog aufgenommen, die ihm als Unternehmensberater mit umfangreichen Erfahrungen in der Logistikbranche bekannt gewesen sei und schon diverse Projekte in der Region begleitet habe.

Der Geschäftsführer der Fa. HPMlog habe dann ein Kurzangebot für eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Standortanalyse unterbreitet, das sowohl alle erforderlichen Parameter abgedeckt habe, als auch finanziell realisierbar gewesen sei.

Herr Burghardt von der Fa. HPMlog stellt zunächst das Unternehmen vor, das bereits seit ca. 18 Jahren erfolgreich tätig sei und u.a. neben diversen Projekten im Logistikbereich auch für öffentliche Auftraggeber tätig geworden sei.

Er erläutert nochmals die Aufgabenstellung, die in der Beschlussvorlage genannt sei und stellt sodann die Ergebnisse der durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung anhand der übersandten PowerPoint-Präsentation vor.

Herr Architekt Horn erläutert auf Nachfrage die in der Präsentation aufgeführte, notwendige Größe für den Verwaltungsbereich bei einem Neubau für den dezentralen Betriebshof in Breetze.

Bei den Planungen habe man sich u.a. an einem im Jahr 2006 realisierten Neubau der Autobahnmeisterei Hittfeld als Referenzobjekt orientiert.

KTA Kruse-Runge möchte wissen, ob die aufgeführten Verkaufserlöse für die Betriebshöfe in Embsen und in Breetze realistisch seien.

BL Seegers weist darauf hin, dass die in der Kostenaufstellung genannten Erlöse den Verkehrswertgutachten entnommen seien, die im letzten Jahr vom Gutachterausschuss für Grundstückswerte Lüneburg für die beiden Liegenschaften erstellt worden seien.

KTA Rehfeldt stellt die Frage, ob bei einem Betriebshofneubau auch die Option eines

Gründaches berücksichtigt worden sei.

Herr Architekt Horn erklärt, dass bislang lediglich Voruntersuchungen mit dem Ziel qualifizierter Kostenschätzungen durchgeführt worden seien. Um die Option von Gründächern näher zu betrachten, bedürfe es einer detaillierteren Planung. Grundsätzlich seien Gründächer recht schwer, was wiederum Auswirkungen auf die Grundkonstruktion des Gebäudes habe und voraussichtlich zu einer deutlichen Kostensteigerung führe.

KTA Kastens hebt hervor, dass der Landkreis losgelöst von betriebswirtschaftlichen Aspekten, auch in der Verantwortung stehe, strukturschwache Bereiche des Landkreises zu stärken. Seit Jahren werde versucht, den Ostkreis zu stärken; jedoch nur mit mäßigem Erfolg. Die Auflösung des dezentralen Betriebshofes in Breetze wäre kein gutes Signal für die Bevölkerung. Die Arbeitsplätze müssten im Ostkreis erhalten werden. Man müsse abwägen, ob die Kostenunterschiede tatsächlich so gravierend seien, um rein aus betriebswirtschaftlichen Aspekten den Standort aufzugeben.

Die dezentralen Standorte hätten sich bewährt. Zweifel bestünden nach wie vor, ob die Winterdienstversorgung auch in den abgelegenen Bereichen des Landkreises so gut funktioniere, wie derzeit. Es komme aufgrund der längeren Anfahrten zu Verzögerungen. Es dürften keine Nachteile entstehen, so dass über sinnvolle Alternativen nachgedacht werden solle. Grundsätzlich müssten bei solch gravierenden Veränderungen alle Betroffenen mitgenommen werden. Dies sei seines Erachtens noch nicht ausreichend der Fall.

LR Nahrstedt hält die Winterdienstversorgung für gewährleistet. Es werde niemand einen Nachteil haben.

BL Seegers verweist auf die Beschlussvorlage, in der die jeweiligen neuen Streubezirke mit konkreten Fahrkilometern und Fahrzeiten dargestellt worden seien. Es komme zwar zu geringen Zeitverschiebungen, im Ergebnis seien jedoch alle Streubezirke innerhalb eines gesetzten Zeitkorridors von 2,5 bis 3 Stunden versorgt. Wie man der Vorlage entnehmen könne, würden sich z.T. auch deutliche Verbesserungen ergeben.

Er betont, dass sich die SBU-interne Arbeitsgruppe sehr ausgiebig mit der Standortanalyse beschäftigt habe. Die Arbeitsgruppe habe aus Praktikern bestanden, die z.T. schon seit Jahrzehnten im Straßenbetriebsdienst und Winterdienst tätig seien.

Die erarbeitete Konzeption mache deutlich, dass die Versorgung gewährleistet sei.

Gleichwohl werde es später aufgrund praktischer Erfahrungen Optimierungen geben.

Auch die aktuellen Winterdienstregelungen seien letztlich das Ergebnis eines mehrjährigen kontinuierlichen Verbesserungsprozesses gewesen.

Neben der ausreichenden Versorgung im Winterdienst, sei auch der Straßenbetriebsdienst von einem zentralen Standort in Scharnebeck effizienter zu organisieren. Scharnebeck sei ein Kreisstraßen-Knotenpunkt, von dem aus insbesondere die stark frequentierten Kreisstraßen gut erreichbar seien.

Auch für die Mitarbeiter des Straßenbaubereichs würden sich Vorteile ergeben, wenn sie zukünftig von einem zentralen Standort aus sternförmig tätig werden könnten.

KTA Fricke bittet den Einsatzleiter, Herrn Neben, sich als Mitglied der SBU-Internen Arbeitsgruppe zu der Standortanalyse zu äußern

Einsatzleiter Neben führt aus, dass er aufgrund der fundierten Prüfungsergebnisse die Winterdienstversorgung, wie auch tabellarisch dargestellt, für gewährleistet halte. Im Straßenbetriebsdienst sei von einer Effizienzsteigerung auszugehen.

KTA Gödecke weist darauf hin, dass seines Erachtens in der Betriebskostenberechnung auf 30 Jahre auch die zu erwartenden Steigerungen der Kraftstoffkosten berücksichtigt werden müssten.

Herr Burghardt erklärt, man habe nicht nur die Treibstoffkosten, sondern die gesamten Betriebskosten linear hochgerechnet. Kostensteigerungen seien bei allen Betriebskosten gleichermaßen zu erwarten.

KTA Gödecke stellt die Frage, ob der Standort Dahlenburg eine mögliche Alternative sei.

LR Nahrstedt gibt zu bedenken, dass der Westkreis von einem Standort Dahlenburg aus nicht zeitgerecht versorgt werden könne. Es stelle sich nur noch die Frage, ob weiterhin 2 dezentrale Betriebshöfe erhalten blieben oder ein zentraler Betriebshof in Scharnebeck realisiert werde.

KTA Fricke stimmt dem zu und ergänzt, dass über alternative Standorte bereits diskutiert worden sei.

KTA Gründel teilt die Auffassung, dass der Landkreis eine Ausgleichsfunktion für den strukturschwachen Ostkreis habe. Ein zentraler Betriebshof bedeute jedoch auch eine zentrale Funktion für den gesamten Landkreis. Sowohl Betriebsleitung als auch Mitarbeiter des SBU favorisierten die zentrale Lösung. Die in der Präsentation nachvollziehbar dargestellte Kostendifferenz zugunsten der zentralen Lösung sei sicher ein entscheidender Faktor. Seines Erachtens seien aber gerade die darüber hinaus aufgeführten Vorteile, wie flexiblerer Personal- und Fahrzeugeinsatz sowie Verringerung von Maschinen und doppelt vorzuhaltenden Einrichtungen entscheidungserheblich.

KTA Fricke bittet Herrn Weichert als Personalratsvertreter die Position der SBU-Mitarbeiter zu der favorisierten zentralen Lösung darzustellen.

Herr Weichert weist darauf hin, dass es bei einigen Mitarbeitern zu längeren Anfahrtswegen zu einem künftigen Dienstort Scharnebeck kommen werde. Dem gegenüber gebe es aber auch Mitarbeiter, die künftig einen kürzeren Arbeitsweg hätten. Insgesamt würden die Vorteile einer flexibleren Einsatzplanung von einem zentralen Standort überwiegen.

KTA Schultz betont, dass er die Haltung des Personals in der Standortfrage als wichtigen Faktor erachte. Die bereits in der Sitzung vom 11.11.2015 aufgezeigten baulichen Mängel, gerade im Hinblick auf arbeitsschutzrechtliche Belange, machten deutlich, dass ein hoher Investitionsaufwand erforderlich sei, um die Betriebshöfe an den bisherigen Standorten zu sanieren bzw. zu erweitern oder zu ersetzen.

Vor diesem Hintergrund erachte er den Neubau eines modernen Betriebshofes an zentraler Stelle in Scharnebeck als die geeignete und zukunftsfähige Lösung. Er danke Herrn Burghardt für den guten und schlüssigen Vortrag. Das Fazit sei eindeutig und nachvollziehbar, so dass die Lösung des zentralen Betriebshofes realisiert werden solle.

KTA Hublitz weist auf einen Rechenfehler auf Folie 22 hin. Beim Straßenbetriebsdienst handele es sich bei der dezentralen Variante insgesamt um 230.000km statt 238.000km. Bei der Summenbildung für die LKW-Nutzung sei ein Rechenfehler aufgetreten

Seines Erachtens könnten durch die Zunahme von Fahrkilometern im Winterdienst und der damit verbundenen längeren Einsatzzeit des Personals evtl. auch Personalmehrungen erforderlich werden, wenn man den bisherigen Standard halten wolle.

BL Seegers erklärt, die Präsentation werde entsprechend überarbeitet. Er hebt hervor, dass durchschnittlich 50 Winterdiensteinsätze pro Saison gefahren würden. Wie bereits erwähnt, seien Optimierungen der Winterdienstregelungen im Echtbetrieb wahrscheinlich. Durch die zu erwartenden Synergieeffekte durch eine Zentralisierung, insbesondere auch durch den flexibleren Einsatz des Personals, halte er Personalmehrungen für nicht notwendig.

KTA Jaschke sagt, er bedauere zwar die Aufgabe eines dezentralen Standortes im Ostkreis, halte gleichwohl die zentrale Lösung in Scharnebeck für die richtige. Eine Alternative sehe er nicht. Seine Fraktion unterstütze daher den Neubau eines zentralen Betriebshofes in Scharnebeck.

KTA Thiemann betont, er sei kein absoluter Befürworter eines zentralen Betriebshofes. Bei einer heutigen Abstimmung würde er sich enthalten. Für befremdlich halte er die

Vorgehensweise bei den bisherigen Planungen. Im Februar 2015 habe man sich ein Bild von den baulichen Mängeln des Betriebshofgebäudes in Breetze gemacht und sei auf die problematische Unterbringung der Winterdienstfahrzeuge an diesem Standort aufmerksam gemacht worden. Über Neubauvarianten sei nur am Rande gesprochen worden.

In der Ausschusssitzung vom 08.09.2015 sei man schließlich im Rahmen des halbjährlichen Zwischenberichtes darüber informiert worden, dass nach aktuellem Planungsstand eine zentrale Betriebshoflösung seitens der Betriebsleitung favorisiert werde. Im November sei schließlich unter Ausschluss der Öffentlichkeit diskutiert worden und in der heutigen Sitzung solle man schon über ein Projekt mit einem Volumen von über 5 Mio Euro abstimmen.

BL Seegers erläutert den Verfahrensablauf seit der Ausschusssitzung vom 06.02.2015 in Breetze, in der das Thema erstmals angesprochen worden sei.

In der Sitzung vom 16.06.2015 sei dann bereits umfangreich über den Planungsstand berichtet worden und über die beabsichtigte weitere Vorgehensweise gesprochen worden, was sich in dem entsprechenden Protokoll nachvollziehen lasse. In der Sitzung vom 08.09.2015 sei im Rahmen des Zwischenberichtes, der die Mitglieder halbjährlich u.a. über alle wichtigen Betriebsangelegenheiten zu informieren habe, auch über den Planungsstand berichtet worden.

Die Tatsache, dass der weitere Planungsstand am 11.11.2015 in nichtöffentlicher Sitzung vorgestellt worden sei und darüber entsprechend diskutiert worden sei, sei aufgrund konkreter Angaben über Grundstücksanbieter sowie Verkehrswertermittlungen der Landkreisliegenschaften begründet.

KTA Glodzei erklärt, er halte die Zentralisierung ebenfalls für sinnvoll und nach dem schlüssigen und nachvollziehbaren Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durch die Fa. HPMlog für alternativlos.

KTA Gründel sagt, er habe sich stets über die aktuellen Planungsschritte gut informiert gefühlt. Positiv hervorzuheben sei, dass die Betriebsleitung von Anfang an bemüht gewesen sei, alle Planungsschritte mit konkreten Daten, Zahlen und Fakten zu untermauern. Durch die Ergebnisse der heute vorgestellten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung seien die bisherigen Annahmen verifiziert worden.

KTA Köhlbrandt schließt sich dieser Aussage an. Es müsse eine Entscheidung getroffen werden. Die jetzigen Zustände, gerade auch für das Betriebspersonal, seien nicht hinnehmbar. Die Winterdienstversorgung müsse aber in jedem Fall gewährleistet sein, wovon nach den Erkenntnissen der Fachleute auszugehen sei. Hinsichtlich der Beschlussfassung sehe er kein Problem.

KTA Kastens weist nochmals darauf hin, vor Beschlussfassung alle mit einzubeziehen. Perspektivisch würden Arbeitsplätze im Ostkreis verloren gehen. Er sei nicht davon überzeugt, dass in kritischen Phasen der derzeitige Standard gehalten werden könne.

BL Seegers sieht dem gegenüber keinen Verlust von Arbeitsplätzen. Die Chancen für Bewerber aus dem Ostkreis bei Stellenausschreibungen würden sich nicht verschlechtern.

KTA Hein sagt, er halte die zentrale Lösung in Scharnebeck für die sinnvolle. Insbesondere die flexibleren Einsatzmöglichkeiten von Personal, Fahrzeugen und Gerätschaften würden ihn überzeugen.

KTA Kruse-Runge bedankt sich für den guten Vortrag durch Herrn Burghardt und sehe aufgrund des schlüssigen und nachvollziehbaren Ergebnisses der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung keine Notwendigkeit für weitergehende Beratungen. Eine Abstimmung sei daher schon heute möglich.

KTA Fricke weist darauf hin, dass noch nicht alle Fraktionen über den Beschlussvorschlag intensiv und abschließend beraten konnten. Gerade auch im Hinblick auf die Aussagen des KTA Kastens, wonach möglichst alle in die Entscheidungsfindung einbe-

zogen werden sollten, halte er eine Vertagung auf den 02.05.2016 für erforderlich. Die Fraktionen hätten dann nochmals die Gelegenheit, sich zu beraten, um dann die erforderliche Beschlussempfehlung für den Kreistag am 20.06.2016 abzugeben.

Diesem Vorschlag wird einstimmig gefolgt.

Auf Nachfrage des KTA Gödecke, erklärt BL Seegers, dass der Winterdienst seit einigen Jahren ausschließlich durch eigenes Personal und eigene Fahrzeuge erfolge. Verträge mit Fremdunternehmen wären nicht mehr verlängert worden. Dieses habe sich sowohl finanziell als auch bezüglich der Flexibilität bewährt.

Dem Protokoll wird eine aktuell angepasste Power-Point Präsentation zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beigelegt (Folie 03: Anmerkung; Folie 09: Bezeichnung „Neubau Salzhalle“; Folien 19/22/23/26: Korrektur der Kilometerangabe für den Straßenbetriebsdienst)

Die Vorlage wird vertagt.

Abstimmungsergebnis:

Anlage 1 2016-04-20 Betriebshofplanung



LANDKREIS **LÜNEBURG**

Betriebshofplanung

Betrieb Straßenbau und -unterhaltung



Lüneburg, 20.04.2016

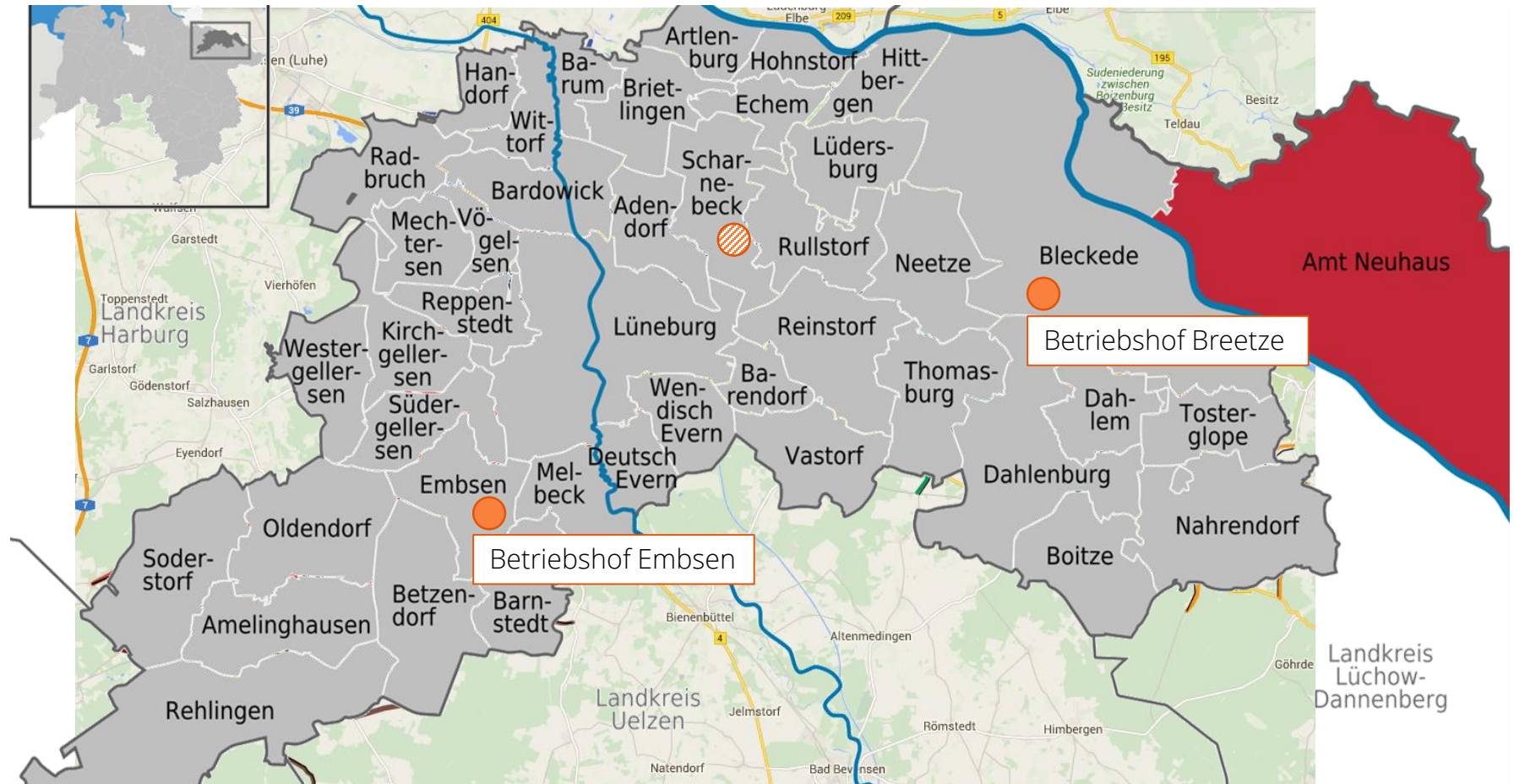
1. Ausgangslage

2. Lösungsvarianten

3. Kosten

4. Weitere Einflussfaktoren

5. Fazit



Anmerkung: Amt Neuhaus sowie der Teil von Bleckede, der östlich der Elbe liegt, werden in der Betrachtung ausgeklammert

Zahlen, Daten, Fakten

- 2 Betriebssitze
 - **Embsen: Hauptsitz** mit Verwaltung, Einsatzleitung, Straßenbauabteilung, Werkstatt mit Kfz-Meister sowie Straßenunterhaltungskolonne mit 12 Mitarbeitern
 - **Breetze:** Straßenunterhaltungskolonne mit 12 Mitarbeitern
- **Kreisstraßennetz**
 - Gesamt: **ca. 381 km** (inkl. 55 km Amt Neuhaus)
 - Zusätzlich: **174 km Radwege, 55 Brücken**
- **Fahrzeuge**
 - **Winterdienst:** 6 Großfahrzeuge (4 LKW, 1 Unimog, 1 Traktor), 2 Kleintraktoren für Radwege
→ Pro Saison: 50 Winterdiensteinsätze je Streubezirk (Tour)
 - **Außerhalb Wintersaison:** 2 LKW für normalen Unterhaltungsdienst an Kreisstraßen, Radwegen, Brücken, 2 Kleintraktoren als Kolonnenfahrzeuge, **Unimog und Traktor** für Mäharbeiten
 - **Ganzjährig:** 4 Kolonnenfahrzeuge (MB-Sprinter) sowie 2 Streckenfahrer (MB-Sprinter) - 1 je Betriebshof

Die obigen Werte beschreiben die IST-Situation 2016

Betriebshof Embsen

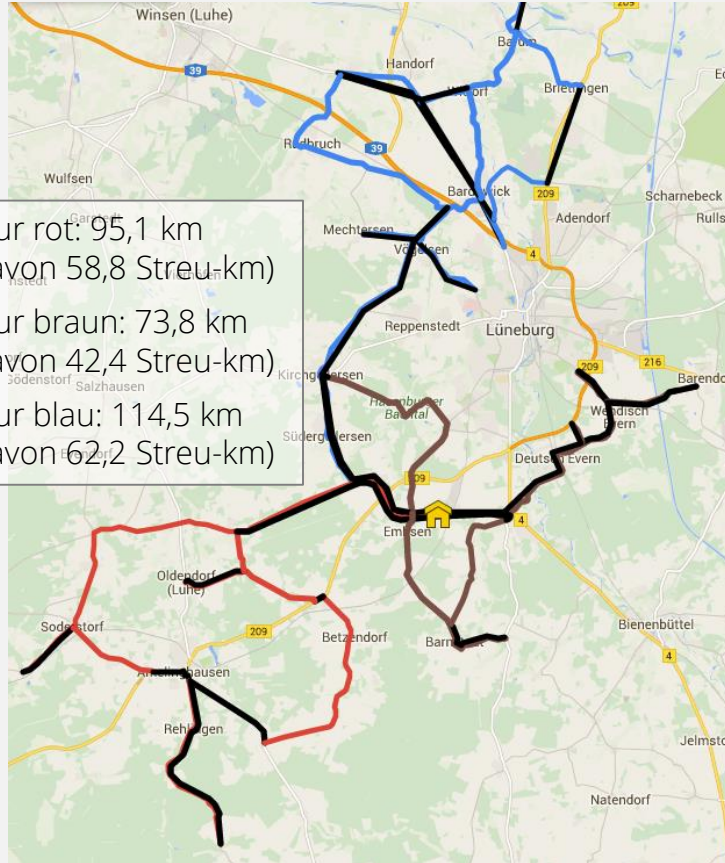
- Erheblicher **Investitionsbedarf**
 - Mindestgrößen der Kfz-Hallen und des Werkstattbereichs gem. Arbeitsstättenverordnung und den entsprechenden Techn. Regeln für Arbeitsstätten nicht vorhanden → Neubau
 - Statik der Salzhalle problematisch → Neubau
 - Aufenthalts- / Umkleide- / Waschbereiche gem. Arbeitsstättenverordnung und den entsprechenden Techn. Regeln für Arbeitsstätten nicht in ausreichender Anzahl / Größe vorhanden → Erweiterung
 - Brandschutztechnische Ertüchtigung des Treppenraumes erforderlich
 - Sanierungsarbeiten im Keller notwendig
 - Fehlende Archivräume

Betriebshof Breetze

- **Alter und Bausubstanz** der vorhandenen Gebäude **problematisch** (unwirtschaftlich)
 - Vorhandene Fahrzeugboxen zu klein, insbes. für eingesetzte Winterdienstfahrzeuge
 - Mindestbreiten gem. Arbeitsstättenverordnung und den entsprechenden Techn. Regeln für Arbeitsstätten nicht ausreichend → Einsatzfahrzeuge stehen im Freien
 - Bei winterlichen Verhältnissen können Fahrzeuge nur eingeschränkt und z.T. mit erheblichen Zeitverzögerungen in den frühen Morgenstunden in Betrieb genommen werden
 - Neubau einer Fahrzeug- und Salzhalle erforderlich
 - bauplanungsrechtlich erst nach Aufstellung eines entsprechenden B-Planes durch Stadt Bleckede zulässig, da Dorfgebiet → keine öffentlichen Betriebe
 - fraglich, ob entsprechende B-Plan-Festsetzungen aufgrund dörflichen Charakters möglich sind
- **Option: Betriebshofneubau** in Breetze oder Alternativstandort → z.B. Bleckede
 - Stadt Bleckede sagt Unterstützung zu (B-Plan und/oder auch Suche nach Alternativgrundstück)

Streubezirke Embsen

- Tour rot: 95,1 km
(davon 58,8 Streu-km)
- Tour braun: 73,8 km
(davon 42,4 Streu-km)
- Tour blau: 114,5 km
(davon 62,2 Streu-km)



Streubezirke Breetze

- Tour orange: 95,5 km
(davon 55,4 Streu-km)
- Tour grün: 64,7 km
(davon 49,8 Streu-km)
- Tour gelb: 101,6 km
(davon 65,4 Streu-km)



Im Winterdienst beträgt die Gesamtstrecke für die Bedienung der 6 Streubezirke ca. 545 km (exkl. Amt Neuhaus) → davon 334 Streu-km (61,3%) und 211 Nicht-Streu-km (38,7 %)

1. Ausgangslage
2. Lösungsvarianten
3. Kosten
4. Weitere Einflussfaktoren
5. Fazit

Variante I (dezentral) *Neubau Breetze, Umbau Embsen*

Beschreibung:

- gesamter Dienstbetrieb wird weiterhin von 2 Betriebshöfen durchgeführt
- Betriebssitz in Embsen bleibt erhalten, wird jedoch saniert → Erweiterung / Umbau Verwaltungsgebäude (u.a. Sozialräume) sowie Hallen (u.a. Salzhalle)
- Betriebssitz in Breetze wird ersetzt / neu gebaut → inkl. Verwaltungsgebäude, KFZ-Halle, Werkstatt, Salzhalle, etc.
- Zusätzlicher Betriebssitz in Amt Neuhaus bleibt bestehen

Vorteile:

- geringfügig kürzere Wege von Betriebshöfen zu Einsatzgebieten
- geringfügig kürzere Anfahrtswege der Mitarbeiter

Nachteile:

- aufwendige Einsatzplanung von Personal sowie Fuhrpark
- umfangreiche Investitionen an 2 Betriebssitzen notwendig

Variante II (zentral) *Neubau (Scharnebeck)*

Beschreibung:

- gesamter Dienstbetrieb wird von einem zentralen Betriebshof durchgeführt → Fokus: Scharnebeck
- Betriebssitze in Embsen und Breetze werden aufgelöst -> Verkauf der Liegenschaften
- Streubezirke (Touren) werden neu eingeteilt
- zusätzlicher Betriebssitz in Amt Neuhaus bleibt bestehen

Vorteile:

- flexibler Einsatz von Personal sowie Fuhrpark
- geringere Unterhaltungs- und Energiekosten
- Nähe zu den stark frequentierten Kreisstraßen

Nachteile:

- z.T. längere Wege vom Betriebshof zu Einsatzgebieten
- längere Anfahrtswege der Mitarbeiter (Ø 2-5 km)

Umbau Betriebshof Embsen

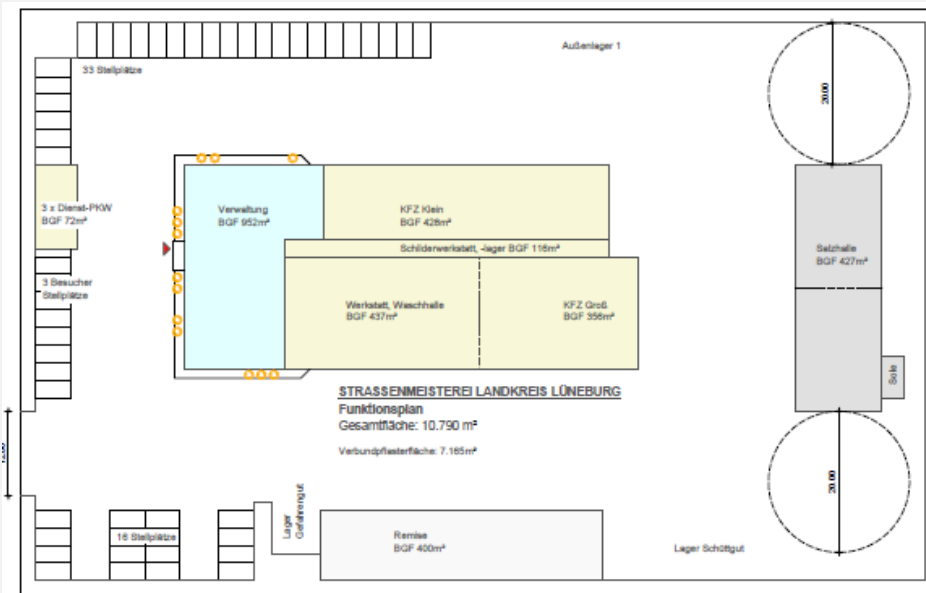


- Erweiterung Sozialräume (110 m²)
- Umbau Sozialräume (96 m²)
- Sanierung Kellerwände
- Ertüchtigung TRH Verwaltung (10 m²)
- Neubau KFZ-Halle klein (270 m²)
- Neubau KFZ-Halle groß (260 m²)
- Neubau Werkstatt und Waschhalle (496 m²)
- Neubau Salzhalle (455 m²)
- Erweiterung Remise (148 m²)

Ersatz Betriebshof Breetze

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verwaltung (290 m²) ▪ KFZ-Halle groß / klein (385 m²) ▪ Werkstatt / Waschhalle (445 m²) ▪ Salzhalle (305 m²) ▪ Remise + Lager (380 m²) | <p>Σ 1.805 m²
(BGF)</p> <p>Flächen-
bedarf (ges.):
0,8 ha</p> |
|--|---|

Neubau Zentraler Betriebshof (Scharnebeck)



- Verwaltung (608 m²)
- KFZ-klein (10 Stellplätze) + Schilderwerkstatt / Nebenräume + Dienst-KFZ (3 Stellplätze) (713 m²)
- KFZ-groß (4 Stellplätze) (330 m²)
- Werkstatt / Waschhalle (408 m²)
- Salzhalle (427 m²)
- Remise (400 m²)

Σ 2.886 m²

Flächenbedarf (ges.): 1,2 ha

Neuplanung Streubezirke



6 Touren im Winterdienst mit Start im zentralen Betriebshof:

- Tour braun: 114,1 km (davon 49,1 Streu-km)
- Tour blau: 77,9 km (davon 52,9 Streu-km)
- Tour gelb: 88,0 km (davon 58,6 Streu-km)
- Tour rot: 116,7 km (davon 59,2 Streu-km)
- Tour orange: 118,3 km (davon 46,8 Streu-km)
- Tour grün: 98,4 km (davon 62,2 Streu-km)

Im Winterdienst beträgt die Gesamtstrecke für die Bedienung der 6 Streubezirke ca. 613 km (exkl. Amt Neuhaus) → davon 329 Streu-km (53,7%) und 284 Nicht-Streu-km (46,3 %)

1. Ausgangslage
2. Lösungsvarianten
3. Kosten
4. Weitere Einflussfaktoren
5. Fazit

Grundlage für den Variantenvergleich

- Investitionen (Gebäude, An- und Verkauf Grundstücke)
 - Berechnung des jährlichen Zinsaufwandes und Kapitaldienstes
 - Zeitraum für die Kalkulationsgrundlage: 30 Jahre
 - Abschätzung der Instandhaltungsrücklage p.a.
 - Anhand des Investitionsvolumens
 - Abschätzung Betriebskosten p.a.
 - Der Fokus liegt hierbei auf der Kostendifferenz aufgrund der unterschiedlichen Standortausprägung
-
- Abschätzung der Änderung bei Fahrten und Fahrzeiten → entsteht hieraus ein wesentlicher Mehraufwand?
 - Winterdienst
 - Straßenbetriebsdienst
- Abschätzung siehe Seite 21 -23

Das obige Vorgehen erlaubt einen Vergleich der jährlich anfallenden Kosten für die zentrale und dezentrale Variante

Kostenübersicht Variante I - Dezentral (Embsen)		Brutto-Kosten
1	Umbau & Sanierung (Sozialr. / Keller)	665.000 €
2	Abbrucharbeiten	220.000 €
3	Neubau - Halle KFZ und Werkstatt	1.842.000 €
4	Neubau Salzhalle	441.000 €
5	Erweiterung Remise	70.000 €
6	Pflasterbelag	205.000 €
7	Heizungsanlage, Versetzen Garagen, Sanierung Remise	70.000 €
Brutto-Gesamtkosten (Embsen)		3.513.000 €

Kostenübersicht Variante I - Dezentral (Breetze)		Brutto-Kosten
1	Neubau Ersatzhof Breetze	3.161.429 €
	Verwaltung	635.930 €
	Halle KFZ	359.929 €
	Werkstatt & Waschhalle	1.232.258 €
	Salzhalle	369.209 €
	Remise & Lager	180.895 €
	Pflasterbelag	383.208 €
2	Grundstück (Kauf)	200.000 €
3	Grundstück (Verkauf)	-208.000 €
Brutto-Gesamtkosten (Ersatzhof Breetze)		3.153.429 €

Kostenübersicht Variante I – Dezentral gesamt		Brutto-Kosten
1	Ertüchtigung Standort Embsen	3.513.000 €
2	Ersatzhof Breetze	3.153.429 €
Brutto-Gesamtkosten (Ersatzhof Breetze + Embsen)		6.666.429 €

Kostenübersicht Variante II - Zentral		Nutzfläche	Brutto-Kosten
1	Verwaltung	608 m²	2.416.557 €
2	Klein-KFZ, Schilderwerkstatt, Nebenräume	713 m²	666.584 €
3	Groß-KFZ	330 m²	274.197 €
4	Werkstatt / Waschhalle	408 m²	1.129.793 €
5	Salzhalle	427 m²	450.002 €
6	Remise	400 m²	190.400 €
7	Pflasterbelag	8.000 m²	548.000 €
8	Grundstück (Kauf)	12.000 m²	300.000 €
9	Grundstück (Verkauf) - Embsen & Breetze		-568.000 €
Brutto-Gesamtkosten			5.407.533 €

Die Differenz (Investition) zwischen Variante I (dezentral) und Variante II (zentral) beträgt
ca. 1,25 Mio. € (zentral günstiger als dezentral)

Zinsaufwand und Kapitaldienst

	Variante I (dezentral)	Variante II (zentral)
Laufzeit/Jahre Ratenkredit	30	30
Tilgung/p.a. fest 3,33% angenommen	205.566,67 €	163.600,00 €
Zinssatz laut Finanzmanagement angenommen	2,00%	2,00%
anfänglicher Zinsaufwand p.a.	123.340,00 €	98.160,00 €
letzter Zinsaufwand p.a.	4.111,33 €	3.272,00 €
<u>Summe Zinsaufwand</u>	<u>1.911.770,00 €</u>	<u>1.521.480,00 €</u>
anfänglicher Kapitaldienst p.a.	328.906,67 €	261.760,00 €
letzter Kapitaldienst p.a.	209.678,00 €	166.872,00 €
<u>Summe Kapitaldienst</u>	<u>8.078.770,00 €</u>	<u>6.429.480,00 €</u>

Die Aufwendungen für Zins- und Kapitaldienst belaufen sich für die 30 Jahre Betrachtungszeitraum auf ca. 6,4 Mio. € (zentral) bzw. 8,1 Mio. € (dezentral)

Funktion		Betriebskosten	Variante I - Dezentral (Ersatzhof Breetze, Umbau Embsen)				Variante II - Zentral (Scharnebeck)		Differenz
		€/ m² / a	Breetze	Embsen	Gesamt m²	Kosten p.a.	Scharnebeck	Kosten p.a.	p.a.
1	Verwaltung	14,18 €	290 m²	502 m²	792 m²	11.231 €	608 m²	8.621 €	2.609 €
2	Klein KFZ	6,43 €	385 m²	530 m²	915 m²	6.030 €	713 m²	4.585 €	-782 €
3	Groß KFZ	6,75 €						2.228 €	
4	Werkstatt	8,70 €	445 m²	496 m²	941 m²	12.205 €	408 m²	5.292 €	6.913 €
5	Waschhalle	17,24 €							
6	Salzhalle	1,79 €	305 m²	455 m²	760 m²	1.360 €	427 m²	764 €	596 €
7	Remise	0,79 €	380 m²	358 m²	738 m²	734 €	400 m²	398 €	336 €
8	Lager	1,20 €							
9	Reinigung - IST 2014					21.098 €		15.000 €	6.098 €
10	Versicherung - IST 2014					3.838 €		3.838 €	0 €
Gesamt			1.805 m²	2.341 m²	4.146 m²	56.496 €	2.886 m²	40.726 €	15.771 €

→ In den Betriebskosten sind keine Personal- und Fahrzeugkosten enthalten (Ausnahme Reinigung)

Die Betriebskosten-Schätzung ergibt eine jährliche Differenz von ca. 15.800 € (Basis heutige Kostenstruktur). Diese wird aller Voraussicht nach zukünftig bestehen bleiben.

Instandhaltungsberechnung

		Variante I (dezentral)	Variante II (zentral)
1	Invest		
	ohne Grundstücks- und Erschließungskosten	6.674.429 €	5.675.533 €
2	Berechnung der Instandhaltungsrücklage p.a.		
	0,6 % vom Invest p.a.	40.047 €	34.053 €
3	Berechnung der Instandhaltungsrücklage - 30 Jahre		
	0,6 % vom Invest p.a.	1.201.397 €	1.021.596 €
4	Differenz	100%	85%
			-179.801 €

Die Differenz der Instandhaltungskosten beträgt ca. 6.000 € p.a. und 180.000 € auf die Laufzeit von 30 Jahren

Jahreswert und Gesamtsumme 30 Jahre

Kostenstruktur p.a.		Variante I (dezentral)	Variante II (zentral)
1	Zinsaufwand (Ø)	63.726 €	50.716 €
2	Tilgung (3,33%)	205.567 €	163.600 €
3	Instandhaltungsrücklage	40.047 €	34.053 €
4	Betriebskosten* (Schätzung)	56.496 €	40.726 €
5	Fahrtkosten-Differenz	- €	14.155 €
6	Gesamt p.a.	365.836 €	303.250 €
	Differenz €	- €	62.586 €
	Differenz %	0%	-17%
7	Gesamt (30 Jahre)	10.975.081 €	9.097.491 €
	Differenz €	- €	1.877.589 €
	Differenz %	0%	-17%

* Es sind enthalten: Abwasser/Wasser, Heizung, Strom, Reinigung und Versicherung.
Personal und Fahrzeugkosten sind nicht enthalten (Ausnahme Reinigung)

Kalkulationsgrundlage für die Berechnung des Kapitaldienstes (Zinsaufwand und Tilgung) sind 30 Jahre.

Zusammenfassung Kostenvergleich:
17 % Einsparung bei der zentralen Variante entsprechen jährlich ca. 62.000 €

1. Ausgangslage
2. Lösungsvarianten
3. Kosten
4. Weitere Einflussfaktoren
5. Fazit

Winterdienst

Winterdienst		Variante I	Variante II	Differenz
1	Straßen-/Wegenetz (6 Bezirke/Touren)			
	Straße	381 km	381 km	0 km
	Radweg	174 km	174 km	0 km
	Brücken	55 Stück	55 Stück	-
2	Tourenlängen			
	Winterdienst Straße - 6 Touren (ges.)	545 km	613 km	68 km
	Davon Anfahrt zu den Touren (ges.)	62 km	161 km	98,8 km
	Winterdienst Radwege*			
3	Jahreskilometer Winterdienst gesamt	bei 50 Einsätzen je Winter		
	Winterdienst Straße	27.250 km	30.650 km	3.400 km
	Fahrzeuge: LKW (4x), Unimog, Schlepper			
Gesamtfahrleistung - Winterdienst Straße		27.250 km	30.650 km	3.400 km
				12%

* Die Streu- und Fahrtkilometer für die Radwege sind unabhängig von der Ausprägung der Varianten (Kleintraktoren)

Die Gesamtstrecke für die Touren (1-6) bei Variante II (zentral) erhöht sich um 68 km auf 613 km.
Dies entspricht einem Zuwachs von 12 %.

Straßenbetriebsdienst

Straßenbetriebsdienst	Variante I (dezentral)			Variante II (zentral)
1 Jahresfahrleistung	je Fahrzeug	Gesamt	Tag/Farzg.	
Streckenfahrer (2 x)	35.000 km	70.000 km	146 km	
Kolonnenfahrzeuge (4x)	20.000 km	80.000 km	83 km	
LKW (2X)	20.000 km	40.000 km	83 km	
Unimog	20.000 km	20.000 km	83 km	
Schlepper	20.000 km	20.000 km	83 km	
Kleintraktoren (2x) *				
Gesamt-Jahresfahrleistung	ca. 230.000 km			ca. 241.500 km

max. + 5%

Die Prognose der Jahresfahrleistung berücksichtigt die folgenden Effekte:

- 1) Indikation der zusätzlichen Kilometer aus dem Winterdienst (+12%) / Anfahrten zu den Touren
- 2) Der potentielle Standort Scharnebeck liegt optimal in der Nähe der vielfrequentierten Kreisstraßen im Landkreis Lüneburg → Verringerung der Anfahrtswege
- 3) Es müssen keine Transferfahrten von/nach Breetze ↔ Embsen mehr stattfinden

* Die Streu- und Fahrtkilometer für die Kleintraktoren sind unabhängig von der Ausprägung der Varianten

Aus diesen Effekten wird die Prognose abgeleitet, dass bei einem zentralen Betriebshof die Jahresfahrleistung für den Straßenbetriebsdienst sich maximal um 5% erhöht (ca. 11.500 km).

Kostenvergleich Touren

Varianten	Winterdienst		Straßenbetriebsdienst		Summe
	km p.a.	€ (Differenz)	km p.a.	€ (Differenz)	
Variante I (dezentral)	27.250 km		230.000 km		
Variante II (zentral)	30.650 km		241.500 km		
Differenz (Var II - Var I)	3.400 km	3.230 €	11.500 km	10.925 €	14.155 €

Der Kostensatz für die zusätzlichen Fahrtkosten wird auf maximal 0,95 € pro km geschätzt.

Daraus ergeben sich zusätzliche Kosten von maximal **14.155 €**.

Die jährlichen Zusatzkosten für die zentrale Variante belaufen sich auf max. 14.155 € für Winter- und Straßenbetriebsdienst.

Vor- und Nachteile eines zentralen Standortes

- Gleichmäßigere Anfahrtszeiten der Mitarbeiter (15-20 min) (+)
- Anfahrten der MA zum Betriebshof gering höher (2-5 km) (-)
- Flexibler Personal- und Fahrzeugeinsatz (+)
- Keine zusätzlichen Fahrten zwischen den Standorten mehr notwendig (+)
- Verringerung des Fahrzeug-/Gerätebestandes (Radlader, Hochdruckreiniger, Ölabscheider) → geringere Invest- und Unterhaltungskosten (+)
- Keine umfangreichen Sanierungs- /Erweiterungsmaßnahmen während des laufenden Dienstbetriebs (+)
- Längere Anfahrten bei Winter- und Straßenbetriebsdienst (-) → Mehrkosten berücksichtigt

Bei den weiteren Einflussfaktoren überwiegen die Vorteile des zentralen Standortes

1. Ausgangslage
2. Lösungsvarianten
3. Kosten
4. Weitere Einflussfaktoren
5. Fazit

Kostenvergleich Investition und Betrieb – 30 Jahre

Kostenstruktur p.a.		Variante I (dezentral)	Variante II (zentral)
1	Zinsaufwand (Ø)	63.726 €	50.716 €
2	Tilgung (3,33%)	205.567 €	163.600 €
3	Instandhaltungsrücklage	40.047 €	34.053 €
4	Betriebskosten* (Schätzung)	56.496 €	40.726 €
5	Fahrtkosten-Differenz	- €	14.155 €
6	Gesamt p.a.	365.836 €	303.250 €
	Differenz €	- €	62.586 €
	Differenz %	0%	-17%
7	Gesamt (30 Jahre)	10.975.081 €	9.097.491 €
	Differenz €	- €	1.877.589 €
	Differenz %	0%	-17%

Die jährliche Kosten-Differenz für Betrieb und Investition beträgt ca. 62.000 € (Var II ca. 17 % günstiger als Var I). Für den Betrachtungszeitraum von 30 Jahren ergibt sich daraus eine Differenz von ca. 1,9 Millionen Euro.

In Verbindung mit der hohen Flexibilität beim Ressourceneinsatz (Personal, Fahrzeuge, Gerätschaften) ergibt sich somit ein klarer Vorteil für Variante II (zentral) in Scharnebeck.