

Vorlage Nr. 215/06

Betreff: **Produktbereiche 6.1 Verkehrsinfrastruktur/Straßenunterhaltung**
- Finanzielle Ausstattung
- Strategische Unterhaltungsplanung

Status: **öffentlich**

Beratungsfolge

Bau- und Betriebsausschuss	01.06.2006	Berichterstattung durch:			Herrn Dr. Kratzsch Herrn Schirdewahn			
TOP	Abstimmungsergebnis					z. K.	vertagt	verwiesen an:
	einst.	mehrh.	ja	nein	Enth.			

Betroffene Produkte

6101	Dienstleistungen für Öffentliche Verkehrsflächen
------	--

Finanzielle Auswirkungen

Ja Nein

Gesamtkosten der Maßnahme	Finanzierung		Jährliche Folgekosten	Ergänzende Darstellung (Kosten, Folgekosten, Finanzierung, haushaltsmäßige Abwicklung, Risiken, über- und außerplanmäßige Mittelbereitstellung sowie Deckungsvorschläge) siehe Ziffer der Begründung
	Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse/Beiträge)	Eigenanteil		
€	€	€	€	

Die für die o. g. Maßnahme erforderlichen Haushaltsmittel stehen

- beim Produkt/Projekt in Höhe von € **zur Verfügung.**
- in Höhe von **nicht** zur Verfügung.

mittelstandsrelevante Vorschrift

Ja Nein

Beschlussvorschlag/Empfehlung:

Der Bau- und Betriebsausschuss nimmt die Ausführungen der Technischen Betriebe zur Situation im Produktbereich „Verkehrsinfrastruktur“ zur Kenntnis. Die Verwaltung wird beauftragt, Vorschläge zu erarbeiten.

Begründung:

1 Allgemeines

Die Straßenunterhaltung umfasst alle Maßnahmen, die der Substanzerhaltung, der Erhaltung des Gebrauchswertes und der Sicherheit der Straßennutzer dienen. Zur Straßenerhaltung gehören somit u. a. die

- bauliche Unterhaltung

Dies sind Reparaturmaßnahmen, z. B. Schlaglochbeseitigungen, kleinere Oberflächenbehandlungen (Absplittungen), Pflege einzelner schadhafter Fugen sowie das Aufnehmen und Neuverlegen kleinflächiger Pflasterungen.

- Die Gebrauchswerterhöhung bei einer baulichen Unterhaltung ist geringfügig. Zuständig hierfür ist der FB 6

- Instandsetzung

Dies sind Maßnahmen größeren Umfangs, z. B. Herstellung von Fahrbahn-deckschichten in voller Breite und größeren Längen, großflächige Oberflächenbehandlungen in voller Breite und größeren Längen, Pflege durchgehend schadhafter Fugen und das Aufnehmen und Neuverlegen von großflächigen Pflasterungen in ganzer Breite. Arbeiten am Unterbau sind nicht in einer Instandsetzungsmaßnahme inbegriffen.

- Die Gebrauchswerterhöhung ist gegenüber einer baulichen Unterhaltung erheblich, zuständig hierfür: FB 6

- Erneuerung

Hier werden Fahrbahndecken und Pflasterbeläge in voller Breite, einschl. des Unterbaus aufgenommen und neu hergestellt. Pflasterstraßen werden ggf. neu eingefasst.

- Die Gebrauchswerterhöhung einer Erneuerung beträgt Neubauniveau. Zuständig hierfür: FB 5 Planen und Bauen

2 Situation im Stadtgebiet Rheine

Das bestehende Straßennetz im Stadtgebiet Rheine wurde im Rahmen der Vermögensbewertung in seiner Quantität und Qualität erfasst. Das städt. Straßennetz hat eine Länge von derzeit 740 km bzw. eine Größe von ca. 835 ha. Die Aufteilung ist wie folgt:

Hauptsammelstraßen	=	97 km
Anliegerstraßen	=	300 km
Wege	=	275 km
Baustraßen	=	3 km
unbefestigte Wege	=	65 km

3 Betrachtung der Straßenunterhaltung vor dem Hintergrund des GPA-Berichtes

Im Rahmen der überörtlichen Prüfung der Stadt Rheine durch die GPA in der Zeit von November 2004 - Januar 2005 wurde festgestellt, dass die Bauunterhaltungsarbeiten für die Bereiche Hoch- incl. Tiefbau bei 71,80 € je Einwohner liegen. Der Mittelwert aller bis zum damaligen Zeitpunkt untersuchten Städte und Gemeinden lag bei 60,40 €/Einwohner. Die Begründung, warum die Unterhaltungsausgaben in der Stadt Rheine oberhalb des Mittelwertes der bis dahin untersuchten Städte lagen, hat die GPA in ihrem Bericht wie folgt beschrieben:

Straßennetzstruktur:

Die Stadt Rheine unterhält aufgrund ihrer Kommunalgröße zu den Gemeindestraßen noch die Ortsdurchfahrtsstraßen für die Kreis- und Landesdurchfahrten (entsprechende Unterhaltungs-/Instandsetzungsverträge mit dem Bund bestehen). Die Stadt Rheine unterhält rd. 540 km innerstädtische Straßen und ca. 200 km Straßen im Außenbereich.

Mit einer Gesamtlänge von somit ca. 740 km verfügt die Stadt Rheine über ein Straßennetz, das etwa 313 % des interkommunalen Mittelwertes beträgt. Auch unter Berücksichtigung der hohen Bevölkerungszahl (die Stadt Rheine hat rd. doppelt soviel Einwohner, wie der interkommunale Mittelwert), hat die Stadt etwa 50 % mehr Straßen-km/Einwohner zu unterhalten, als der interkommunale Vergleich.

Vollkostenrechnung der Technischen Betriebe:

Die Technischen Betriebe der Stadt Rheine verrechnen ihre Leistungen auf einer Vollkostenbasis. D. h., dass die in den Unterabschnitten verbuchten Ausgaben für die Technischen Betriebe - insbesondere die Bauunterhaltung - allgemeine Geschäftskosten enthalten. Dieses ist sinnvoll, da somit alle Kosten dargestellt werden. In der kommunalen Praxis ist dieses noch unüblich. Daher erscheinen die Ausgaben der Stadt Rheine im interkommunalen Vergleich höher als die vergleichbarer Kommunen.

Betrachtung der Bewertung des Kommunalindex für Wirtschaftlichkeit KIWI

Lt. GPA-Bericht sind die überdurchschnittlichen Straßenlängen im Nachhinein nicht beeinflussbar. Diese führen originär zu den im interkommunalen Vergleich erhöhten Unterhaltungsausgaben. Angesichts der guten und durchdachten Steuerung der Straßenunterhaltung bewertet das GPA das Prüffeld „Bauunterhaltungsausgaben“ mit dem KIWI-Wert IV und einer grünen Ampel. Das bedeutet,

dass die Technischen Betriebe die Handlungsmöglichkeiten auf der Basis einer ergebnisorientierten Steuerung nahezu vollständig nutzen.

Weiterhin:

Betrachtet man isoliert die Ausgaben für die Unterhaltung der Stadtstraßen, so kommt die GPA zu dem Ergebnis, dass die Stadt Rheine trotz des überdurchschnittlich großen Straßennetzes, im Durchschnitt der Ausgaben der untersuchten Städte liegt.

Dazu eine Anmerkung: Reziprok kann dieses ebenfalls ein Indikator für die zu geringen Unterhaltungsmittel der Straßenunterhaltung sein!

Die GPA bewertet es positiv, dass seit Februar 2005 die Straßenbeleuchtung zeitweise abgeschaltet wird und durch diese Maßnahme sich die Stromkosten um rd. 53.000,00 €/Jahr oder 0,71 €/Einwohner vermindert haben.

Eine Ansicht der neusten Auswertung der KIWI-Zahlen der GPA, Stand 31. Dezember 2005, für mittlere und große kreisangehörige Kommunen (ab 25.000 Einwohner) zeigt, dass sich der zuvor genannte Mittelwert der Bauunterhaltungsausgaben (60,40 €/Einwohner) entwickelt hat auf 80,10 €/Einwohner. Hieraus ist erkennbar, dass die Stadt Rheine rd. 10 % unterhalb des Mittelwertes vergleichbarer überprüfter Städte liegt!

Zur tabellarischen Ergebnisliste des GPA-Berichtes, Ziffer 47 und 48:

Die Erfassung und Bewertung des Anlagevermögens ist abgeschlossen. Der Zustand wurde beschrieben, Abschreibungszeiträume sind benannt und Investitionssumme aufgeführt. Die Daten können ausgewertet und gegenüber gestellt werden, so dass zur Mitte des Jahres 2006 ein Straßenzustandsbericht erstellt werden kann. Schon jetzt kann festgestellt werden, dass der intensive und lange Winter den Straßenzustand mehr als normal verschlechtert hat.

4 Notwendige Mittel für Instandsetzung und Unterhaltung

Eine Studie des Städte- und Gemeindebundes NRW im September 2005 (Mitt. StGB NRW Sept. 2005, Az.: III 642-30) kommt zu dem Ergebnis, dass für die Instandsetzung und Erneuerung der Fahrbahnen durchschnittliche Erhaltungssätze in Höhe von 1,10 €/m² und Jahr in den alten Bundesländern angesetzt werden muss. Sofern der FB 5, Planen und Bauen, seine gesamten für den Produktbereich Verkehr zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für Baumaßnahmen in Höhe von ca. 3,2 Mio. Euro für werterhaltende Straßenunterhaltungsmaßnahmen ausgeben und zusätzlich der Anteil des FB 6 addiert würde, so ergäbe sich für die Stadt Rheine ein Erhaltungssatz von ca. 0,90 €/m² und Jahr. Da von den o. g. 3,2 Mio. Euro des FB 5 jedoch ebenso Neubaumaßnahmen finanziert werden, so wird der zur Verfügung stehende Geldanteil zur Werterhaltung der Straßen viel geringer sein. Daher ist auch der genannte Erhaltungssatz in Höhe von ca. 0,90 € in der Stadt Rheine wesentlich geringer.

Beispielhaft sind hier geplante Maßnahmen zur Erneuerung im FB 5 aufgeführt:

Für das Jahr 2006 ist vorgesehen, im Rahmen einer Kanalerneuerungsmaßnahme auch die Straßenoberflächen an der Zollernstraße und an der Adolfstraße zu erneuern. Die Zollernstraße ist in großen Teilen auf 0 Jahre abgeschrieben, die Adolfstraße ist insgesamt bereits abgeschrieben (Restnutzungsdauer 0 Jahre). Somit ist vorgesehen, im Jahr 2006 ca. 6.000 m² vorhandene Straßenoberfläche der Restnutzungsdauer 0 Jahre zu erneuern. Investitionssumme aus dem Haushaltsplan incl. Kanalneubau = 165.000,00 €. Demgegenüber stehen notwendig zu erneuernde Straßenabschnitte mit einer Restnutzungsdauer von 0 Jahren in einer Größenordnung von ca. 593.000 m² mit einer Investitionssumme von ca. 8,6 Mio. Euro!!

Seitens des FB 5 war vorgesehen, im Jahre 2005 zum einen die Straße Obere Emsstraße sowie die Straße Auf dem Thie zu erneuern. Politischer Beschluss war jedoch, beide Investitionsansätze aus dem Haushaltsplan 2005 herauszunehmen. Somit wird, wenn überhaupt, lediglich 1 % der notwendigen Investitionssumme aus den Abschreibungen zur Erneuerung der Straßen angesetzt.

Aufgrund der stetigen Veralterung der städt. Straßen und nicht zuletzt aufgrund der Zunahme von Verkehrsflächen durch Neubaugebiete u. Ä. steigt der notwendige Finanzbedarf im FB 6 für die Unterhaltung und Instandsetzung und im FB 5 für die Erneuerung städt. Flächen. Dieser notwendige Aufwand für die Schadensbeseitigung steigt überproportional je länger die Schäden unbehandelt bleiben.

5 Wie ist die derzeitige Strategie der Unterhaltungsplanung?

Die derzeitige Straßenunterhaltung bzw. Instandsetzung wird nach dem Feuerwehrprinzip verrichtet. Akute Schadensstellen werden durch Unterhaltungsmaßnahmen saniert. 4 Straßenwärter ermitteln die Schäden an den städt. Flächen. Diese Schäden werden via Schadensprotokolle in Papierform dokumentiert und zu den zuständigen Straßenmeistern rechts und links der Ems gegeben. Von dort aus werden die Arbeiterteams zur Straßenunterhaltung beauftragt. Häufen sich Schadensmeldungen einer Straße, so werden diese Straßen durch die Straßenmeister inspiziert, die Ergebnisse werden in einer Gesamtmaßnahmenliste dokumentiert. Die Gesamtmaßnahmenliste enthält alle akut notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen in der Straßenunterhaltung. Sie ist unterteilt nach Deckenüberzüge, Rad-/Gehwege, Pflasterstraßen und Splittdecken. Der notwendige Finanzbedarf aus dieser Liste beträgt, wie oben angeführt, ca. 3,39 Mio. Euro.

Soweit Geldmittel zur Verfügung stehen, werden aus der Gesamtmaßnahmenliste jährlich Instandsetzungsmaßnahmen in einer Größenordnung von ca. 100.000 - 200.000 € durchgeführt. Die restlichen dem Produktbereich 6.1 zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel stehen für Unterhaltungsmaßnahmen zur Verfügung. Eine Umschichtung von Unterhaltungsmitteln zu Instandhaltungsmitteln ist nicht möglich, da Unterhaltungsmittel notwendig sind, vorhandene Straßenwege und Plätze in einen verkehrssicheren Zustand zu halten. Insbesondere der § 9 a des Straßen- und Wegegesetzes NRW fordert die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit.

Im Rahmen der genannten Verkehrssicherungspflicht ist die Stadt Rheine gehalten, Gefahren zu beseitigen oder aber Verkehrsteilnehmer vor Gefahren zu war-

nen. Da es aufgrund zu geringer Finanzmittel nicht möglichst, alle Schäden zu beseitigen, ist die Konsequenz, dass zukünftig an vielen Straßen im Stadtgebiet Rheine eine entsprechende Geschwindigkeitsreduzierung mit dem Hinweis auf schlechte Wegstrecken durchgeführt werden muss. Unter Umständen ist sogar über Straßensperrungen für den Fahrzeugverkehr nachzudenken.

Kaufmännische Indikatoren (Restnutzungsdauer u. Ä.) wurden in der Vergangenheit bei der Auswahl der instand gesetzten Straßen nicht berücksichtigt. Auswahlkriterium war einzig der Straßenzustand, die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sowie die etwaige Umlagemöglichkeit nach KAG.

6 Straßennetz, Haushaltsansätze und Abschreibungen nach NKF

Das Straßennetz ist in einem schlechten Zustand. Der erforderliche Unterhaltungsaufwand wird immer größer. Die Vermögensbewertung bestätigt das: s. hierzu die nachfolgende Tabelle.

Zustand der Straßen

(Stand: 31. Dez. 2005)

Zustandsklasse	Ab-schnitts-länge in km	WBNW (Wiederbeschaffungsneuwert)	WBZW (Wiederbeschaffungszeitwert)	Investitions-volumen
Klasse 6	23,7	7.208.772,29 €	0,00 €	7.208.772,29 €
Klasse 5	67,0	22.951.124,89 €	4.476.860,24 €	18.474.264,65 €
Klasse 4	112,0	49.271.414,15 €	19.233.109,48 €	30.038.304,67 €
Klasse 3	301,6	122.351.511,80 €	67.736.335,81 €	54.615.175,99 €
Klasse 2	211,8	149.905.835,20 €	111.947.999,20 €	37.957.836,00 €
Klasse 1	23,6	22.154.453,93 €	21.814.071,64 €	340.382,29 €
Summen	739,7	373.843.112,3 €	225.208.376,37 €	148.634.735,9 €

Legende Zustandsklasse	
Klasse 1	mängelfrei
Klasse 2	wenige punktuelle Schäden
Klasse 3	viele punktuelle Schäden
Klasse 4	kleine flächenhafte Schäden
Klasse 5	mittlere flächenhafte Schäden
Klasse 6	starke flächenhafte Schäden

Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass aus der Lücke zwischen dem Wiederbeschaffungsneuwert und dem Wiederbeschaffungszeitwert ein notwendiges Investitionsvolumen in Höhe von ca. 149 Mio. Euro bestände. Im Klartext: ca. 149 Mio. Euro wären notwendig, um den städt. Straßenzustand gänzlich mängelfrei herzustellen!

Straßen der Zustandsklassen 5 - 6 (Gesamtinvestitionsvolumen ca. 26 Mio. Euro) sind ausschl. durch eine Straßenerneuerung wiederherzustellen. Da man jedoch davon ausgehen kann, dass auch bei Straßen der Zustandsklassen 3 - 4 auf-

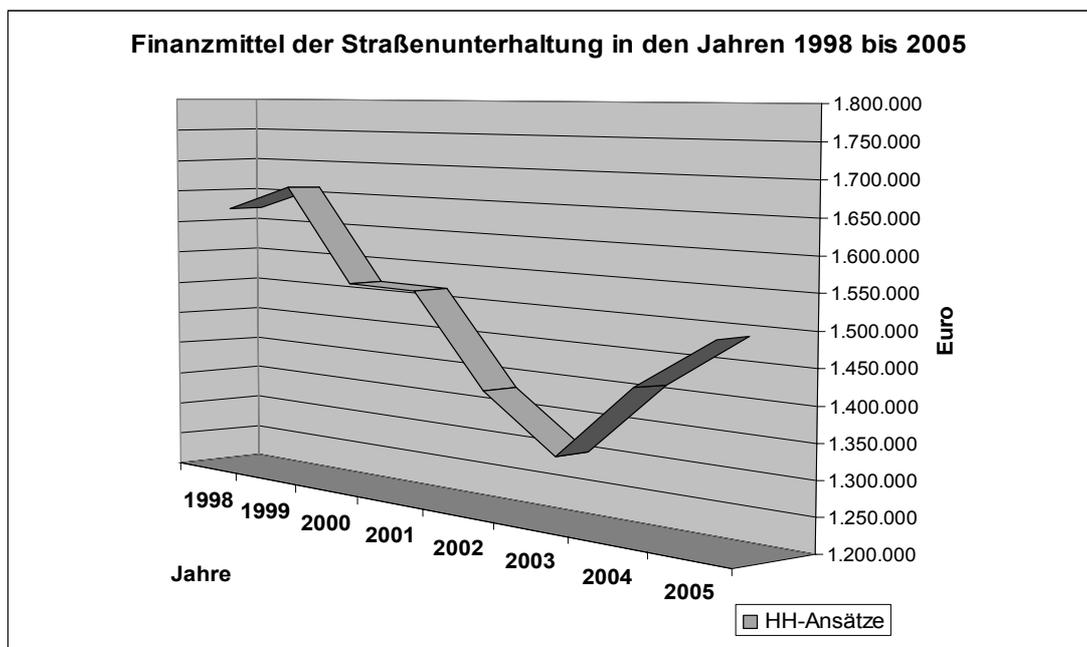
grund des mangelhaften oder auch zum Teil fehlenden Unterbaus keine Instandsetzung möglich ist, könnte sogar von einer geschätzten Erneuerungsinvestition in Höhe von 100 Mio. Euro ausgegangen werden.

Das Rechenmodell verdeutlicht:

Sofern bis zu 100 Mio. Euro für Straßenerneuerungsmaßnahmen investiert würden, blieben für die bauliche Unterhaltung/Instandsetzung im FB 6 noch notwendige ca. 49 Mio. Euro, welche über Jahre verteilt bereitgestellt werden müssten.

6.1 Finanzieller Status Quo im Produktbereich 6.1 Verkehrsinfrastruktur

Ständen dem Produktbereich noch im Jahre 1998/99 Sachmittel in Höhe von ca. 1,65 Mio. Euro zur Verfügung, wurden diese sukzessiv auf 1,3 Mio. Euro im Jahre 2000 zurückgeführt (s. nachfolgendes Diagramm). Mit diesen Mitteln sind alle anfallenden Ausgaben zu bestreiten (Mieten von Straßenland, Unterhaltung und Betrieb der Straßenbeleuchtung, Verkehrszeichen, Gerätebeschaffung, etc.). Die Personalkosten sind hier nicht enthalten.

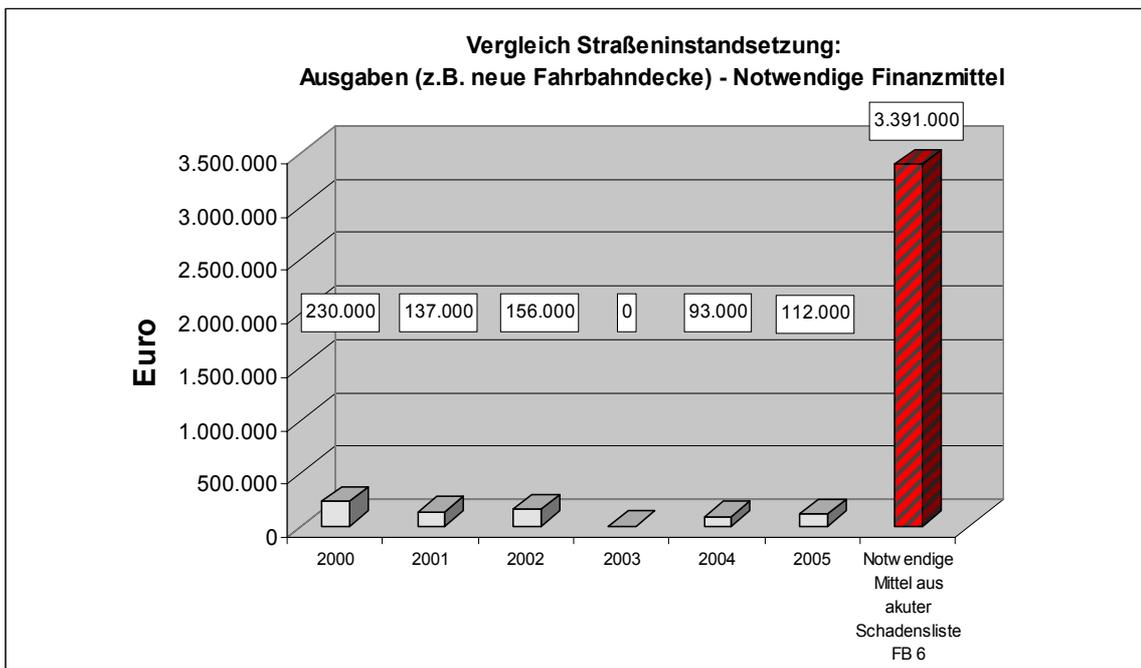


Mit den dato zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln ist die Durchführung von Instandsetzungsmaßnahmen, d. h., das Aufbringen großflächiger Deckschichten oder die Herstellung neuer Pflasteroberflächen nicht mehr bzw. nur noch sehr eingeschränkt durchführbar. Die genannten Haushaltsmittel reichen im Produktbereich noch lediglich aus, um bestehende Straßen, Wege und Plätze zu unterhalten. Die Gebrauchswerterhöhung einer Unterhaltungsmaßnahme ist geringfügig. Es handelt sich hier um keine wertverbessernde Maßnahme. Lediglich beginnende Schäden werden ausgebessert.

Wertverbessernde Maßnahmen sind seit dem Jahr 2000 aufgrund geringer Haushaltsmittel immer weniger durchführbar (siehe nachfolgendes Diagramm). Wäh-

rend im Jahr 2000 noch 230.000,00 € für die Instandhaltung (Ziehen neuer Fahrbahndecken u. Ä.) aufgebracht werden konnten, wurde im Jahre 2003 keine wertverbessernde Maßnahme durchgeführt. Diese Entscheidung korreliert mit den zur Verfügung stehenden Haushaltsansätzen. Im Jahre 2004/05 wurden immerhin 93.000 € bzw. 112.000 € für Instandsetzungsmaßnahmen ausgegeben.

Im Produktbereich 6.1 besteht eine Gesamtmaßnahmenliste aller akut notwendigen Straßeninstandsetzungsmaßnahmen. Diese Liste ist das Ergebnis der Mängelmeldungen der Straßenwärter und Straßenmeister. Das akut notwendige Finanzvolumen aus der bestehenden Schadensliste beträgt 3,39 Mio. Euro, wenn denn alle Schäden sofort und morgen ausgebessert werden sollen.



Vergleicht man die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel im FB 6 und die akut notwendigen Finanzmittel in Höhe von 3,39 Mio. Euro bzw. die theoretische Modellrechnung der Investitionssumme aus der Vermögensbewertung der Straßen in Höhe von ca. 149 Mio. Euro, so ist nachvollziehbar, dass gegenwärtig in Rheine bestehende Straßen unsachgemäß behandelt werden. Bei Fortsetzung dieses Verhaltens findet ein Werteverzehr statt.

7 Wie sieht die zukünftig strategisch ausgerichtete Unterhaltungsplanung aus?

Nach langjähriger Forderung der Technischen Betriebe und des Fachbereiches 5 erfolgte nun auf der Rechtsgrundlage zum NKF die Erfassung und Bewertung aller städtischen Flächen. Die Flächengrößen wurden durch eine Befliegung des Stadtgebietes ermittelt, die Zustandsbewertung aller Straßen, Wege und Plätze erfolgte anhand einer Bewertungsmatrix durch geschulte Straßenwärter der Technischen Betriebe. Alle relevanten Parameter wurden erhoben, die als Grundlage für die Ermittlung des Unterhaltungsbedarfs der kommenden Jahre dienen.

Das Verfahren wurde im Bericht des Gemeindeprüfungsamtes (GPA) positiv hervorgehoben.

Mit dem Instrument der Straßendatenbank einschl. der Schadensbewertung aller Straßen haben die Technischen Betriebe vor dem Hintergrund der desolaten Haushaltssituation in Rheine die Möglichkeit, vorhandene Mittel strategisch einzusetzen. Es muss deutlich werden, dass ein einfaches Warten zu weit größeren finanziellen Problemen führen kann. Basis einer solchen strategischen Herangehensweise an die Erhaltungsplanung muss jedoch eine konsequente Finanzausstattung des FB 6 sein. Zu dem sollten vorhandene Ausbaustandards grundsätzlich überdacht werden.

Die bestehende Straßendatenbank muss an die wechselnde Verhältnisse stetig angepasst werden. Neubaugebiet müssen eingepflegt werden, etwaige Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen müssen dokumentiert werden (Auswirkungen auf die Restnutzungsdauer und Schadensklassifizierung) und Schadensbilder sind fortwährend nachzutragen. Wohingegen in der Vergangenheit die 4 Straßenwärter die Schadensbilder in Papierform dokumentierten, wurde die Straßendatenbank so angelegt, die Dokumentation zukünftig EDV-technisch durchzuführen.

Faktisch wird es so aussehen, dass die Straßenwärter mit einem Hand-PC ausgestattet werden, in welchem bei vorgegebener Matrix die Einzelschäden bzw. die Flächenschadensbilder der öffentlichen Fläche eingetragen werden. Arbeitstäglich werden die Hand-PCs an die Straßendatenbank angeschlossen, um die Daten dort abzulegen. Die zuständigen 2 Straßenmeister haben somit die Möglichkeit, EDV-technisch auf einzelne Straßenzüge oder auf Schadensbilder zuzugreifen. Arbeitsaufträge für eigenes Personal werden generiert oder Ausschreibungen zur Fremdvergabe datenbankunterstützt vorbereitet.

8 Exkurs: Aufbrüche von Straßen durch Dritte und deren Kontrolle

8.1 Wie werden Aufbrüche in städt. Flächen dokumentiert?

Für alle notwendigen Aufbrüche wird vorab eine Aufbruchgenehmigung durch den FB 6 erteilt. Die Bauüberwachung obliegt den Auftraggebern (FB 5, Versorgungsträger). Nach der Wiederherstellung wird der Aufbruch abgenommen. Zu sehen ist sodann lediglich noch die Oberfläche, nicht mehr die Qualität der Arbeiten im Erdreich.

Ein großes Problem in städt. Flächen sind die Vielzahl der Aufbrüche, welche durch die Versorgungsträger durchgeführt werden. Hierbei wird immer deutlicher, dass die Beaufsichtigung der Baumaßnahmen durch Bauleiter der Versorgungsträger aufgrund des dort stattfindenden Personalabbaus nicht mehr ausreichend wahrgenommen werden. Den Baufirmen wird mit der Genehmigung zum Straßenaufbruch durch die Stadt Rheine ein quasi „Freischein“ ausgestellt, da deren Baumaßnahmen von den einzelnen Auftraggebern (Versorgungsträgern) nicht adäquat überwacht werden.

Die Vielzahl qualitativ schlechter Wiederherstellungen von Aufbrüchen bestätigt das. Oftmals werden Mängel erst nach der Feststellung durch die beiden Straßenmeister des FB 6 behoben. Jedoch: Auch bei den Technischen Betrieben ist das Personal nicht mehr geworden ist. 4 Straßenwärter bzw. 2 Straßenmeister der Technischen Betriebe können nicht auch noch für alle Maßnahmen Dritter bauleitend oder überwachend tätig werden.

Dieses führt zu Problemen in der Straßenunterhaltung: Aufbrüche werden nicht fachgerecht verschlossen. Bisweilen werden sie erst nach der Wiederherstellung oder auch gar nicht angezeigt. Vielfach treten Mängel erst nach Ablauf der Gewährleistungsfrist auf. Da die Technischen Betriebe am Ende der Verfahrenskette stehen, müssen diese mit dem Mangel bis zum Lebensende des Bauwerkes leben oder ihn u. U. auf eigene Kosten beheben. Dieser Zustand ist nicht hinnehmbar!

8.2 Wie werden Abbrüche dokumentiert und kontrolliert?

Eine konsequente Dokumentation des Aufbruchwesens in der Stadt Rheine ist gefordert. Ein solcher Baustein „Aufbruchwesen“ wird derzeit im Rahmen der Erstellung der Straßendatenbank vorbereitet. Die Straßenwärter dokumentieren EDV-technisch jeden Straßenaufbruch im Stadtgebiet und hinterlegen diesen mit relevanten Daten wie Baufirma, Datum etc. Bestehende Aufbrüche werden somit erfasst und können etwaigen Aufbruchgenehmigungen zugeordnet werden.

8.3 Bauliche Unterbringung

Aufgrund fehlender Räumlichkeiten bei den Technischen Betrieben füllen die 4 Straßenwärter ihre Mängelberichte derzeit in der Kantine des Bauhofes aus. Um zukünftig alle Daten EDV-mäßig zu erfassen, brauchen die Straßenwärter einen Arbeitsplatz = ein eigenes Büro. Voraussetzung hierfür ist die Erweiterung des bestehenden Bauhofes! Nur mit der Erweiterung ist die zukünftige Pflege und das Arbeiten mit der Straßendatenbank möglich.

8.4 Stellenbesetzungen

Dato ist 1 von 4 Straßenwärterstellen nicht besetzt. Wie oben angeführt, ist es zwingend erforderlich, dass die Technischen Betriebe der Stadt Rheine fortwährend im Stadtgebiet präsent sind. Schadensstellen und Aufbrüche müssen erfasst, dokumentiert und bewertet werden. Es darf nicht sein, dass diese Stelle ebenfalls nicht nach besetzt wird. Das städt. Straßennetz läuft ansonsten Gefahr, noch mehr zu verrotten. Die stetig steigende Anzahl der Nutzer des öffentlichen Straßenraumes muss mehr denn je überwacht werden. Alle Baufirmen stehen unter enormen Kostendruck und versuchen, alles schnell und günstig herzustellen. In diesem Zusammenhang möchte der Unterzeichner auf ein Schreiben des örtlichen RPA vom 6. April 2006 hinweisen:

In diesem Schreiben wird das nicht fachgerechte Schließen von Straßenaufbrüchen an mehreren Stellen im Stadtgebiet bemängelt und dem FB 6 indirekt beschuldigt, die Bauausführung nicht adäquat überwacht zu haben. Die Technischen Betriebe weisen hier jegliches Organisationsverschulden von sich!!

9 Resümee

Auf Basis der bestehenden Straßendatenbank können Entscheidungen aus kaufmännischer und technischer Sicht getroffen werden. Der Straßenbetrieb wird von einer „Bauchbetrachtung“ auf eine „Realbetrachtung“ mit strategischer Dimension umgestellt. Unter anderem ist eine konsequente Finanzausstattung des FB 6 jedoch Voraussetzung.

Die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Straßenzustandes ist mit den bestehenden Finanzmitteln zukünftig, wie die Zahlen verdeutlichen, unmöglich! Eine weitere Reduzierung der Straßenunterhaltungsmittel führt zu Substanzverlusten der Investitionen. Dato kann von einem Werteverzehr gesprochen werden. Das bedeutet: Neuinvestitionen werden vor Ablauf des Abschreibungszeitraumes mehr denn je erforderlich.

In diesem Zusammenhang muss noch einmal betont werden, dass bei Neuinvestitionen auch die Folgekosten aufzuzeigen sind. Eine sukzessive Erhöhung der Unterhaltungskosten ist zwingend erforderlich.