

Beratungsfolge:

1. Ausschusses für Umwelt und Technik 21.06.2016 Kenntnisnahme Ö

Franz Baur/09.06.2016

gez. Dezernent / Datum

Kreisstrategie Straßeninfrastruktur - Bericht über Themen des Klausurtags am 12.05.2016

Ziele der Kreisstrategie

1) Erhaltung von Kreisstraßen

Bisherige Zielbeschreibung (Haushaltsinformation)

Z 1 Die Kreisstraßen sollen für alle Verkehrsteilnehmer uneingeschränkt nutzbar sein.

Z 1.1 Der Gesamtzustand des Straßennetzes soll sich in den kommenden Jahren spürbar verbessern. Es sollen nicht mehr als 10 % der Kreisstraßen in der Zustandsklasse V oder U (vordringlich oder überfällig) sein. Dies entspricht bei einer Gesamtnetzgröße von 656 km einem Zielwert von max. 65 km der Kreisstraßen.

Z 1.2 Der Gesamtzustand der Bauwerke soll sich noch etwas verbessern und in den kommenden Jahren konstant bleiben. Es sollen nicht mehr als 5% der Bauwerke bei den Prüfungen eine Zustandsnote von 3.0 oder schlechter haben. Dies entspricht bei einer Gesamtzahl von 221 Bauwerken einem Zielwert von max. 11 Bauwerken.

Zielerreichung 2015

✓ Z 1.1 km neu gebaute Beläge

Plan	Ist
26,1 km	26,4 km

Die Ergebnisse der messtechnischen Zustandserfassung werden voraussichtlich bis Jahresmitte vorliegen. Erst dann kann eine Aussage über die Entwicklung des Straßenbestandes getroffen werden.

✓ Z 1.2 Anzahl sanierter Bauwerke 3 Stk. 2 Stk.

Alle Bauwerke des Kreises wurden 2015 geprüft. Die Anzahl der Bauwerke mit Zustandsnote 3 und schlechter hat sich von 14 Stk. im Jahr 2013 auf aktuell 18 Stk. erhöht. Hinzu kommt, dass die nächsten Jahre größere Bauwerke aufwändig saniert oder durch Neubauten ersetzt werden müssen, so dass die bisher veranschlagten HH-Mittel von ca. 560.000 € pro Jahr bei Weitem nicht ausreichen. Es liegen noch keine konkreten Kostenberechnungen vor. Geschätzt werden jährlich rund 1. Mio. € notwendig werden.

Ergebnisse der messtechnischen Erfassung der Straßenoberflächen 2016

Die erstmalige und künftig regelmäßig alle 5 Jahre zu erbringende Zustandserfassung der Kreisstraßen ist dringend notwendig, um den Anteil der „schlechten“ Straßen (Z 1.1) erheben und deren Entwicklung über die Jahre beobachten zu können. Die Zustandserfassung fand nun erstmalig im März 2016 statt. Aussagekräftige Ergebnisse und Empfehlung der künftigen Erhaltungsstrategie für Kreisstraßen lagen bis zum „Redaktionsschluss“ wider Erwarten leider noch nicht vor. Diese Ergebnisse werden bei der nächsten AUT-Sitzung am 05.10.2016 vorgestellt.

Ergebnisse der Hauptprüfungen aller Bauwerke nach DIN 1076 im Jahr 2015

Die Hauptprüfungen müssen für alle Bauwerke des Landkreises gemäß DIN 1076 alle 6 Jahre stattfinden. Die Ergebnisse der im Jahr 2015 durchgeführten Prüfungen liegen seit Kurzem vor. Insgesamt 18 Bauwerke wurden mit einer Zustandsnote $\geq 3,0$ bewertet. Darunter sehr große und technisch komplexe Bauwerke mit hohen Sanierungskosten. Eine Übersicht mit den wesentlichen Merkmalen und Schadensbilder sowie den geschätzten Sanierungs- oder Neubaukosten der Bauwerke bietet der Entwurf des neuen Bauwerkssanierungsprogramms, welcher als Anlage 1 beigefügt ist.

Der Finanzbedarf des gesamten Bauwerksprogramms umfasst nach ersten Kostenschätzungen ca. 8 Mio. €. Einige Bauwerke sind bereits im Zuge von Aus- oder Neu- baumaßnahmen zur Sanierung oder Neubau vorgesehen.

Hierbei enthalten ist das bekannte Bauwerk Nr. 1 im Zuge der K 8011 in Eglofstal, für das ein Ersatzneubau vorgesehen ist.

Das Bauwerk Nr. 13 über den Krummensbach im Zuge der K 7953 wird im Zuge der dort geplanten Kurvenverbesserung durch einen Neubau ersetzt.

Ebenso wird das an letzter Stelle aufgeführte Bauwerk Nr. 18 in Berg aufgrund der schwierigen örtlichen Verhältnisse, welche eine Sanierung sehr teuer machen, zurückgestellt. Ein Ersatzneubau wird vermutlich erst in über 10 Jahren notwendig.

Die Zustandsnoten der 3 Bauwerke Nr. 19 bis 21 im Zuge der K°7948 (Lauratal) mit einem Sanierungsvolumen von ca. 700.000 €, liegen zwar noch knapp unter der Note 3 und gehören damit nicht zum Bauwerksprogramm 2017 ff.. Es ist jedoch schon länger geplant, sie im Zuge des geplanten 2. Bauabschnittes „Ausbau der K 7948, Lauratal“ voraussichtlich im Jahr 2019 zu sanieren.

Somit sind im Bauwerksprogramm 2017 ff. für Sanierungen- und Neubauten für die nächsten Jahre noch 15 Bauwerke mit einem Kostenvolumen von ca. 5,7 Mio. € enthalten.

Die größten und dringlichsten Bauwerke wurden in nachfolgender Aufstellung bereits mit einem geplanten, zeitlichen Ablauf dargestellt:

- Brücke Nr. 3, Schomburg 1.200.000 € (2017)
- Brücke Nr. 2, Blönried 1.800.000 € (2018)
- Brücke Nr. 4, Argenbühl-Au 550.000 € (2019)
- Brücke Nr. 5, Kißlegg-Dürren 350.000 € (2020 ff.)
- Brücke Nr. 6, Ltk.-Reichenhofen 400.000 € (2020 ff.)
- Brücke Nr. 7, Isny-Unterried 600.000 € (2020 ff.)
- Brücke Nr. 1, Argenbühl-Eglofs 600.000 € (reine Bauwerkskosten)
- Brücke Nr. 13, Fronreute Eyb 450.000 € (Ausf. im Zuge Kurvenverb.)
- Brücke Nr. 18, Berg Weiler 450.000 € (Restnutzungsdauer ca. 10 J.)

Somit bedarf es in der mittelfristigen Finanzplanung allein für die Bauwerksinstandsetzungen und Ersatzneubauten folgender Mittelansätze für die nächsten Jahre:

2017: 1,2 Mio. €

2018: 1,8 Mio. €

2019: 1,3 Mio. € (inkl. Bauwerke Lauratal)

ab 2020: jährlich weiterhin rund 1 Mio. €

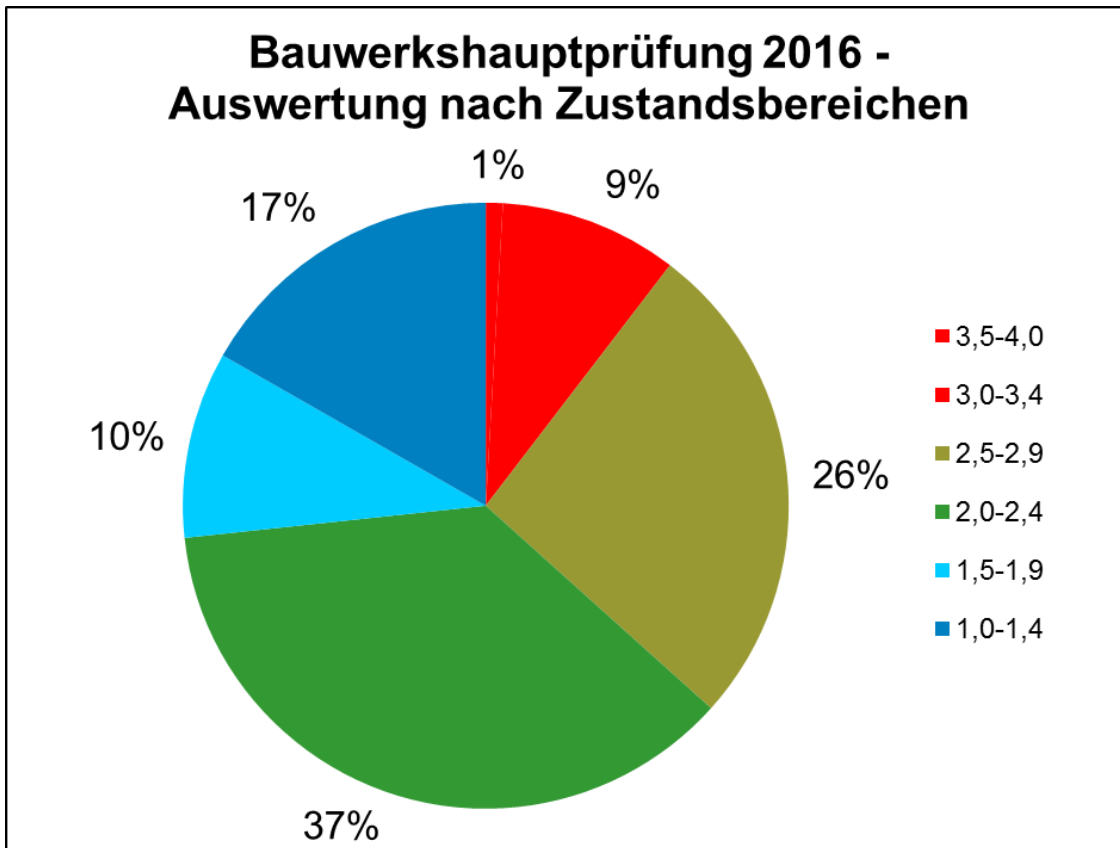


Bild 1: Auswertung nach Zustandsbereichen (Notenskala von 1 bis 4)

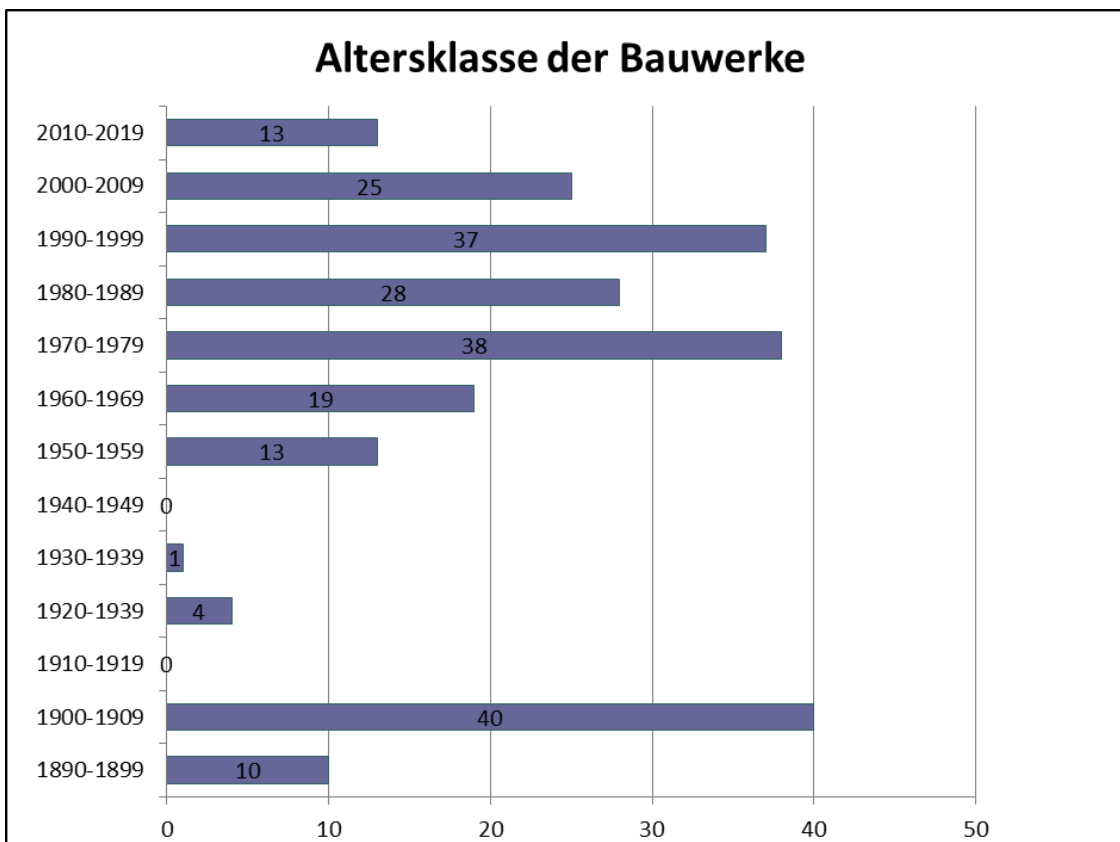


Bild 2. Altersstruktur der Bauwerke

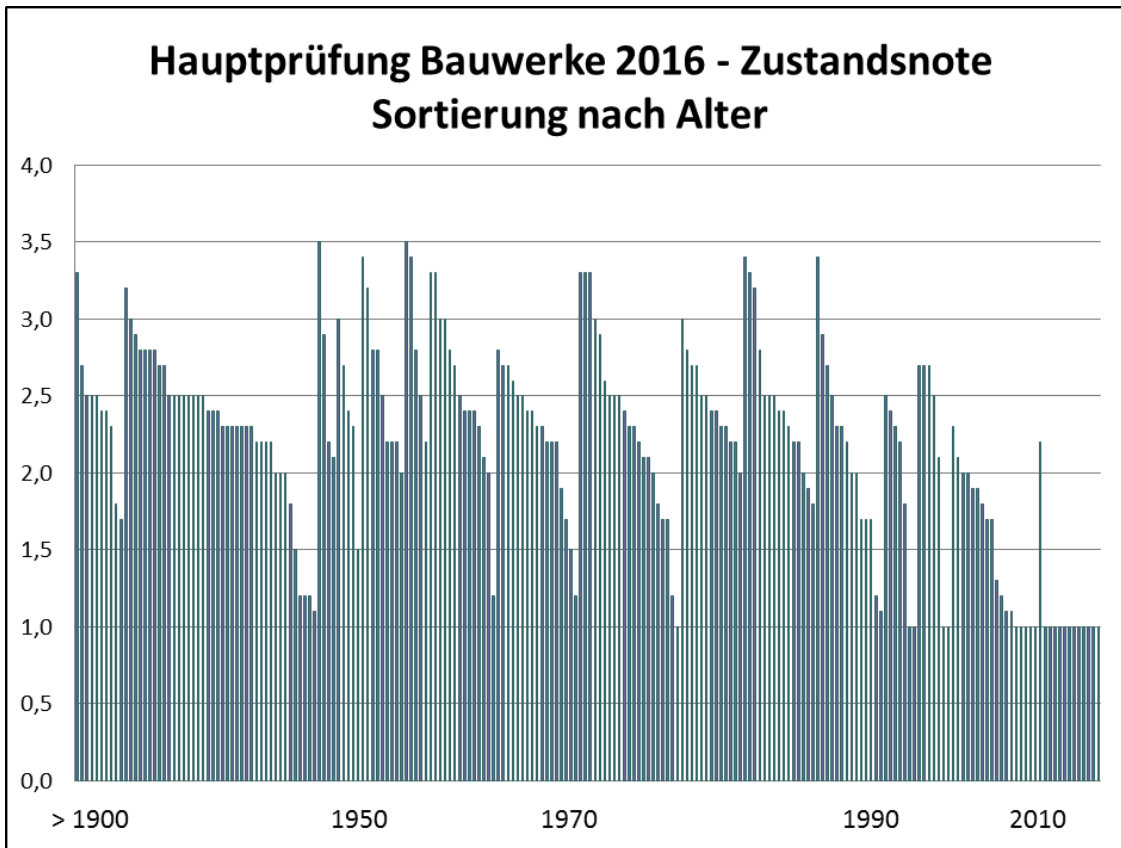


Bild 3: Zustandswerte nach Altersklassen

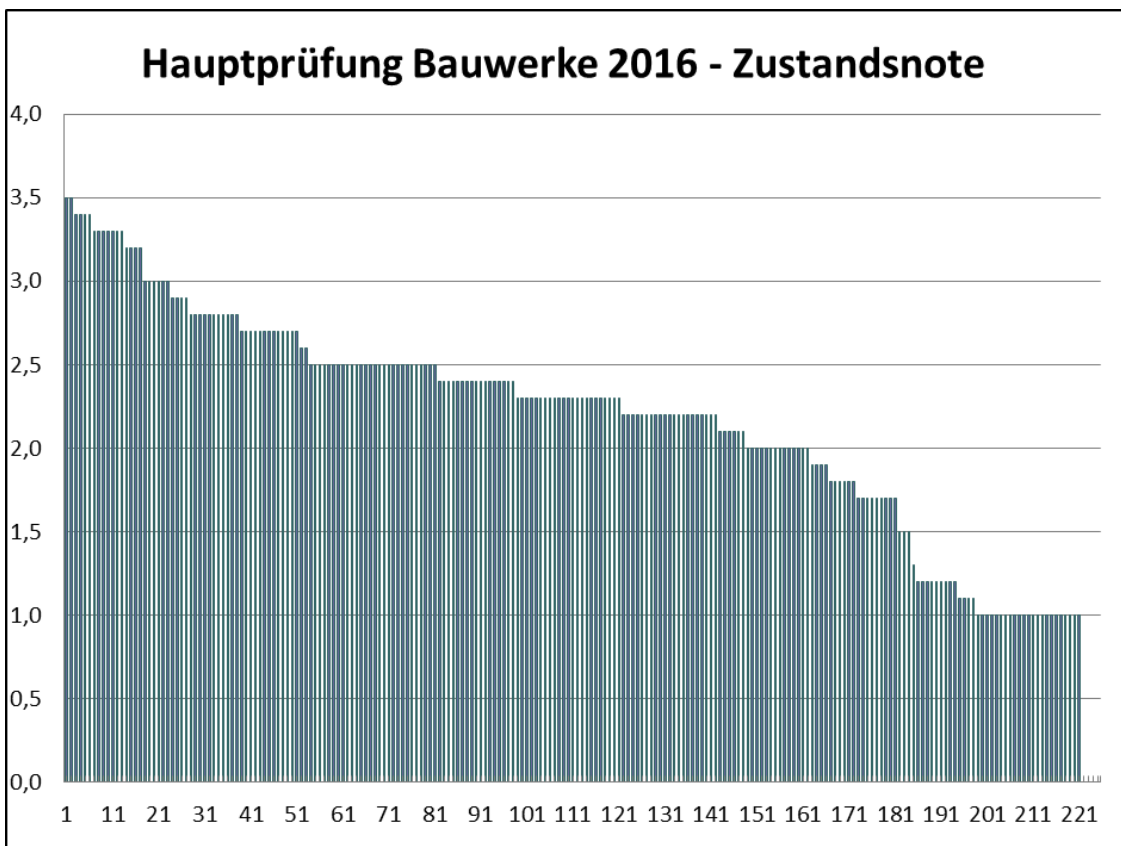


Bild 4: Sortierung aller Bauwerke nach Zustandsnoten

2) Neu- Um- und Ausbau von Kreisstraßen

Bisherige Zielbeschreibung (Haushaltsinformation)

Z 2

Bedarfsgerechter Ausbau des Kreisstraßennetzes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit

Z 3

Erhöhung des nichtmotorisierten Individualverkehrs

Zielerreichung 2015

Plan Ist

✓ Z 2 Umsetzung Kreisstraßenbauprogramm	4,35 %	2,75 %
✓ Als Gesamtwert seit 2013	14,73 %	13,13 %

Es konnten nicht so viele Ausbaumaßnahmen gebaut werden, wie vorgenommen, da die Planungen nicht so schnell zur Baureife gebracht werden konnten.

✓ Z 3 Bau von 5 km Radwegen / Jahr	5 km	1,3 km
✓ Als Gesamtwert seit 2013	15 km	10,2 km

Es konnten nicht so viele Radwege gebaut werden, wie in der Zielsetzung festgelegt, da die Planungen nicht so schnell zur Baureife gebracht werden konnten.

Was machen wir derzeit zur Zielerreichung?

Umsetzung der zur Verfügung stehenden HH-Mittel in den einzelnen Bereichen so gut wie möglich.

Teilweise externe Vergabe der Bauüberwachung
(Teuer und hoher verbleibender Betreuungsaufwand)

Planung von Maßnahmen im Bereich Neu- / Um- und Ausbau von Radwegen und Kreisstraßen nach besten Kräften im Rahmen des Möglichen. Dies ist allerdings nicht im geplanten Umfang möglich, bei ST durch Stelleneinsparzwänge seit 2015 eine halbe Stelle weniger als bisher zur Verfügung steht.

Wie ist der Ressourcenbedarf

Zur Sanierung der Bauwerke sind kurz- und mittelfristig erhöhte HH-Mittel erforderlich. Evtl. können nach Auswertung der Zustandserfassung die Haushaltsmittel für Belagsmaßnahmen zum Ausgleich zumindest anteilig reduziert werden. Die vorhandenen Personalressourcen begrenzen die Umsetzungskapazität.

Maßnahmen zur Generierung von Ökopunkten

Die Umsetzung von Maßnahmen aus Z 2 und Z 3 erfordert entsprechenden ökologischen Ausgleich. Für jede Einzelmaßnahme ortsnahe Ausgleichsmaßnahmen zu

finden und umzusetzen ist fachlich sehr aufwendig und oft nicht durchführbar; darüber hinaus bindet es enorm Personal. Auch in der nachfolgenden betrieblichen Unterhaltung durch die Straßenmeistereien fallen hohe Personal- oder Fremdkosten an, um Ausgleichsmaßnahmen über Jahre hinweg zu betreuen und zu erhalten.

Um künftig aufgrund der knappen Personalressourcen im Straßenbauamt etwas Entlastung zu erfahren, ist es effizienter, wenige große Ausgleichsmaßnahmen umzusetzen bzw. zu finanzieren und die daraus resultierenden Ökopunkte später für verschiedene Maßnahmen wieder von dem dann vorhandenen Ökopunkteguthaben auf dem Ökokonto wieder „abzubuchen“. Auch der Aufwand in der betrieblichen Unterhaltung kann dadurch minimiert werden, da es sich im Regelfall um großflächige Naturschutzmaßnahmen handelt, die außerhalb der Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung, z.B. in der Hand der Forstverwaltung oder der Naturschutzverwaltung z.B. bei Mooren liegen. Darüber hinaus findet eine Verzinsung der Ökopunkte statt.

In enger Zusammenarbeit mit D4 und dem Bau- und Umweltamt sowie der Forstbehörde des Landes (RP Tübingen) wurden Wiedervernässungsmaßnahmen im Bereich Sassweiher bei Enzisreute als mögliche Maßnahmen in Aussicht gestellt. Hierfür gilt es nun eine kurz- und mittelfristige Finanzierung abzuklären. Die Verwaltung kommt damit auch Wünschen aus dem AUT nach.

Fazit der Verwaltung

Bei der Erhaltung muss mehr bei den Bauwerkssanierungen getan werden, um eine weitere Verschlechterung des Anlagevermögens zu verhindern. Ggf. sind zusätzliche Instandhaltungsmittel erforderlich.

Die Ziele bei Neu-, Um- und Ausbau von Kreisstraßen und Radwegen werden als gut gesetzt eingestuft. Die Ziele konnten aufgrund fehlender Personalressourcen nicht vollständig erreicht werden.

Das neue Ziel der effizienten Schaffung von Ökopunkten entspricht einem Wunsch aus dem AUT und kann die Verwaltung etwas entlasten.

3) Betrieb und Unterhaltung von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen

Der Straßenbetriebsdienst nimmt eine hoheitliche Aufgabe wahr, für die eine gesetzliche Verpflichtung besteht.

Der Gemeinschaftsaufwand umfasst im Finanzhaushalt neben den Personalkosten auch die Beschaffung der für den Straßenbetriebsdienst notwendigen Fahrzeuge und Geräte. Die Kosten sowohl für Personal als auch für Fahrzeuge und Geräte sind anteilig von den Straßenbaulastträgern Bund, Land und Kreis zu tragen.

Personalsituation im Straßenbauamt - Betriebsdienst:

Aktuell sind in den 4 Straßenmeistereien und der zentralen Bauamtswerkstatt zusammen 102 Stellen vorhanden. Am 01.01.2005 kam der Betriebsdienst im Zuge der Verwaltungsreform mit 124 Stellen zum Landkreis, wobei in den Jahren zuvor bereits ein spürbarer Stellenabbau stattgefunden hatte. Seit 2005 fand ein weiterer Abbau um 22 Stellen bzw. ca. 18 % statt. Damit sind die Straßenmeistereien an Ihrer Leistungsfähigkeitsgrenze angelangt.

Die Arbeit im Betriebsdienst ist trotz aller Mechanisierung noch immer zu einem großen Teil körperlich anstrengende Arbeit unter physisch wie psychisch belastenden Bedingungen auf und neben der Straße. Die durchschnittliche Fehlzeit aus Krankheit und Elternzeit betrug im Schnitt der letzten 3 Jahre ungefähr 10 %. Dadurch stehen den Straßenmeistereien nur ca. 92 Mann im Jahr tatsächlich zur Verfügung.

Der Winterdienst ist aus fachlicher Sicht maßgebend für die Personalbemessung. Hier wird bereits nur noch die „Grundlast“ durch eigene Fahrzeuge und Personal gedeckt. Jeder weitere Bedarf wird durch sogenannte „Fremdunternehmer“ wahrgenommen.

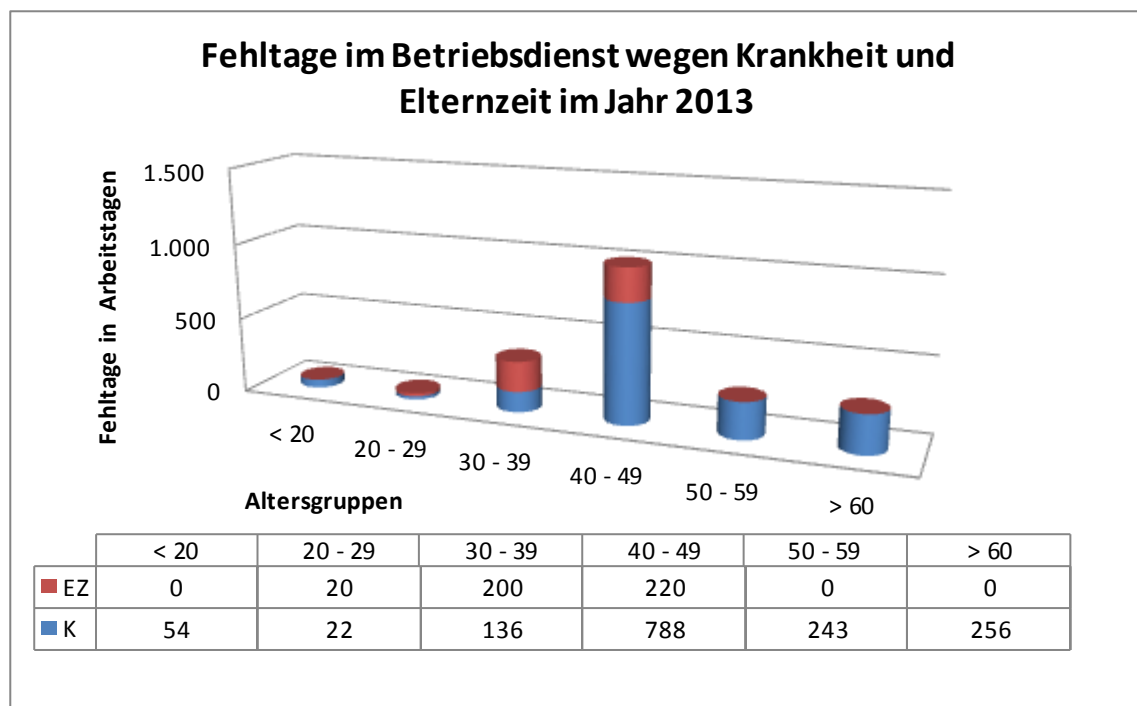


Bild 5: Verteilung von Fehlzeiten durch Krankheit und Elternzeit auf Altersklassen beispielhaft im Jahr 2013

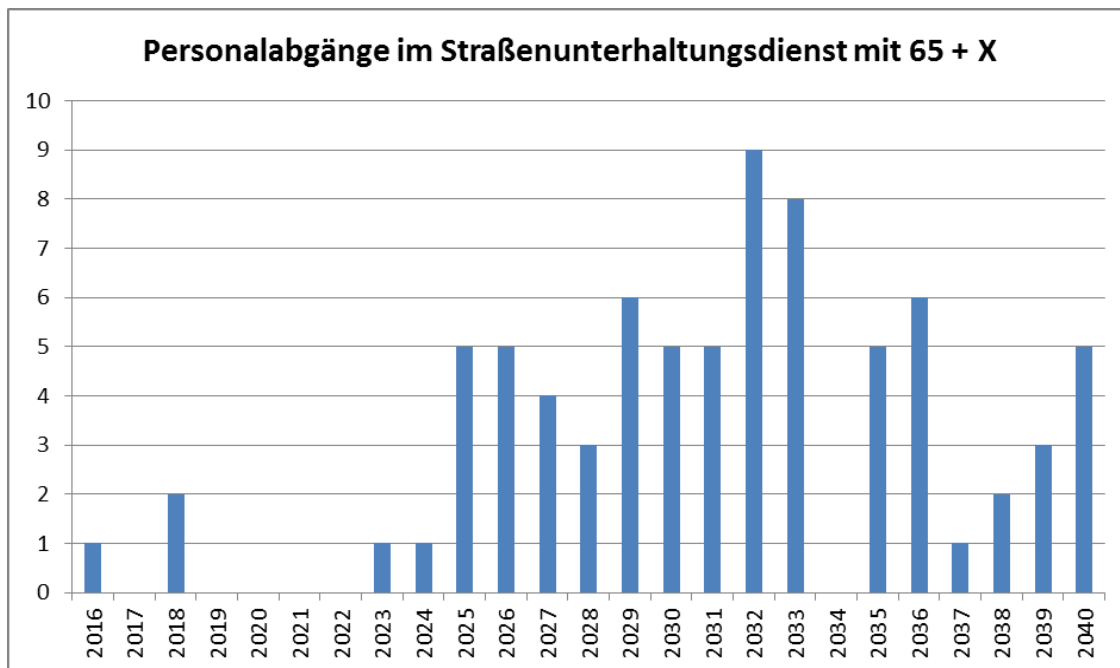


Bild 6: Altersstruktur im Betriebsdienst des Landkreises Ravensburg

Bereits bei der Erfüllung der Aufgaben aus der „Grundlast“ gibt es immer wieder Probleme, die einzelnen Schichten zu besetzen bzw. Krankheitsausfälle aufzufangen. Eine weitere Reduzierung der Eigenleistungen ist nicht sinnvoll und zur Wahrung der Mindestleistungsfähigkeit bei dringlichen Maßnahmen nicht möglich (Unfälle, Ölsuren, Unwetterschäden, etc.). Im Sommer stehen durch den Überstundenabbau aus den Wintermonaten oft nur noch Minimalbesetzungen zur Verfügung.

Aufgrund der Altersstruktur ist zu befürchten, dass die Tendenz der Fehlzeiten steigt. Rund 75 % der Belegschaft ist älter als 40 Jahre; rund 32 % älter als 50. Zwischen 2025 und 2033 gehen innerhalb von 9 Jahren 50 Personen und somit ca. 49 Prozent der Kollegen bei einem angenommenen Alter von 65 Jahren in den Ruhestand. In diesen Jahren gehen im Schnitt 5,6 Personen pro Jahr in den Ruhestand. Die Spitze liegt in den Jahren 2032 und 2033 mit 9 und 8 Abgängen pro Jahr. Dieser Abgang wird in einer Raumschaft wie Oberschwaben mit nahezu keiner Arbeitslosigkeit nicht über externe Ausschreibungen aufgefangen werden können. Auch nicht, wenn – wie schon teilweise praktiziert – sogenannte Seiteneinsteiger genommen werden. Unter Seiteneinsteiger versteht man Personen, die keine Ausbildung zum Straßenwärter haben, aber einen anderen Beruf, der eine Einstellung ermöglicht (Z.B. Landwirt, Maurer, Schreiner, etc.)

Es können jedes Jahr max. 2 Auszubildende mit dem Berufsbild Straßenwärter im Ausbildungszentrum des Landes in Nagold angemeldet werden. Die Ausbildung zum Straßenwärter dauert 3 Jahre. Es werden schon derzeit pro Jahr 2 Azubis ausgebildet, obwohl derzeit nach der Ausbildung nicht immer eine Planstelle für eine Übernahme zur Verfügung steht.

Fahrzeug- und Geräte:

Der notwendige Fuhr- und Gerätepark hat einen Beschaffungswert von ca. 11 Mio. €. Um den Fuhrpark den heutigen Anforderungen entsprechend leistungsfähig zu halten, und die bestehende Überalterung der Fahrzeuge und Geräte abzubauen, ist eine Erhöhung der jährlichen Investitionen notwendig.

Im Haushaltsjahr 2016 sind Ausgaben für Fahrzeuge und Geräte für den Straßenunterhaltungsdienst veranschlagt, die im Rahmen der Kreisstrategie liegen und auf der Basis der Parameter der Kreisstrategie und der fortgeschriebenen Daten beruhen.

Die große Differenz bei ZK 1.2 aus Plan 2014 zu Ist 2014 resultiert daraus, dass in den vorhandenen Bestandstabellen noch Geräte aufgelistet sind, die zwar Bestand sind, aber überzählige „Altbestände“ sind. Diese Altbestände bleiben ab 2015 bei der Ermittlung der Kennzahlen unberücksichtigt.

Bisherige Zielbeschreibung (Haushaltsinformation)

Z 1 Der Straßenbetriebsdienst ist uneingeschränkt einsatzfähig.

Z 1.1 Der Fahrzeugpark soll modernisiert werden.

Ziel ist es, den Anteil der überalterten Fahrzeuge von 25 % im Jahr 2013 auf 0 % abzusenken.

Z 1.2 Der Gerätepark soll modernisiert werden. Ziel ist es, den Anteil an überalterten Geräten von 43,18 % im Jahr 2013 auf 0 % abzusenken.

Zielerreichung 2015

	Plan	Ist
✓ ZK 1.1 Anteil der überalterten Fahrzeuge	30 %	30 %

Die gekürzten Haushaltsansätze in 2016 führen nicht zu einer Verbesserung. Bei planmäßigen HH-Mitteln sollte die künftige Entwicklung wieder besser werden.

Z 1.2 Anteil der überalterten Großgeräte	45 %	39 %
--	------	------

Hier ist die Entwicklung aufgrund veränderter Basiszahlen nicht klar darstellbar. Die gekürzten Haushaltsansätze in 2016 führen nicht zu einer Verbesserung. Bei planmäßigen HH-Mitteln sollte die künftige Entwicklung wieder besser werden.

Was machen wir derzeit zur Zielerreichung?

Umsetzung der zur Verfügung stehenden HH-Mittel in den einzelnen Bereichen.

Für das Jahr 2016 wurden die erforderlichen HH-Mittel gekürzt

Bei Fahrzeugen von 760.000 € auf 448.000 € (Kürzung um 42 %)

Bei Großgeräten von 490.000 € auf 205.000 € (Kürzung um 59 %)

Wie ist der Ressourcenbedarf?

Die HH-Ansätze gemäß Kreisstrategie dürfen künftig nicht mehr gekürzt werden, wenn das Ziel weiterhin erreicht werden soll.

Falls die geplanten Mittel nicht zu Verfügung stehen, werden sich die Werte mit den bekannten Folgen weiter verschlechtern.

Fazit der Verwaltung

Die Ziele des Abbaus der Überalterung von Fahrzeugen und Geräten konnten derzeit noch erreicht werden. Eine stetige Finanzierung ist notwendig.

Das neue Ziel der Erhaltung der personellen Leistungsfähigkeit stellt den Kreis vor große Herausforderungen. Die Lösungsfindung erfordert kreative Ansätze und zusätzliche Investitionen.

Finanzierung

Für die Unterhaltung sowie den Neu-, Um- und Ausbau von Kreisstraßen erhält der Landkreis Ravensburg vom Land Baden-Württemberg laufende Zuweisungen gemäß § 25 des Finanzausgleichsgesetzes (FAG). Mit diesen Einnahmen werden vorrangig alle Aufwendungen der Kreisstraßen im Ergebnishaushalt gedeckt. Hierzu zählen die Aufwendungen für die Erhaltung der Kreisstraßen gemäß Ziel 1 (Belagsprogramm und Brückensanierungen).

Im Finanzhaushalt werden die Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen von Kreisstraßen oder kreisstraßenparallelen Radwegen dargestellt (Ziele 2 und 3). Hierzu sind in der Regel kreiseigene Mittel notwendig, da die FAG-Mittel bereits durch Betrieb, Unterhaltung und Erhaltung aufgebraucht sind.

Kreisstrategie Straßeninfrastruktur - Bericht über Themen des Klausurtags am 12.05.2016

Anlage 1: Bauwerksprogramm 2017 ff