

Sachbericht Tiefbauamt (66)

- I. Mit Amt 66 wurden nach der Informationsveranstaltung am 08.03.2004 und weiteren Gesprächen (15.03, 19.03, 29.03.2004 und 08.04.2004) die Vergleichsergebnisse der anderen Städte und die Aufgaben des Amtes betrachtet.

Vergleichsergebnis:**Sachgebiet 66-0, Verwaltung, Erschließung und Straßenausbaubeiträge:**

Der direkte Vergleich hat hier kein auffälliges Ergebnis erbracht.

	Erlangen	Fürth	Ingolstadt	Würzburg
Verwaltung einschließlich Erschließungs- und Straßenausbaubeiträge	6	6,1	6,3	x

Anmerkungen: x Hier konnten keine sauberen Zahlen ermittelt werden

Es besteht dahingehend Konsens, dass die Planstelle Lichtpauser mit einem kw-Vermerk versehen werden kann. Bei der Parkraumbewirtschaftung sollte in einer Nachbetrachtung zur Aufgabenkritik die Möglichkeit einer Bündelung in einem Amt geprüft werden (Folgeliste). Des weiteren besteht im Sachgebiet ein sehr hoher Verwaltungsbedarf. Dieser resultiert nach Aussage des Fachamtes u.a. daraus, daß man die „gebäudeverwaltende Dienststelle“ für die Schuhstraße ist. Abt. 112 sieht hier schon noch Einsparmöglichkeiten und nimmt diesen Aufgabenbereich auf die Folgeliste.

Einsparung: 1,0 Planstellen**Sachgebiet 66-1, Straßenneubau:**

Setzt man die Investitionsvolumina dem Personal gegenüber, ergibt sich ein Personalüberhang in unserem Bereich. Diese Zahlen sind jedoch zu relativieren, da in Erlangen viele Maßnahmen über Städtebauliche Verträge abgewickelt werden, sowie ein hoher Anteil für die Planung von Projekten eingesetzt wird, welche jedoch nicht umgesetzt werden. Genauere Ergebnisse können erst nach einer Personalbemessung nach HOAI vorgelegt werden. Abtl. 112 und Amt 66 vereinbarten dazu, dass nach der AK eine neue Personalbemessung nach HOAI unter Berücksichtigung der o.a. Punkte durchgeführt wird. Abtl. 112 setzt es auf die Folgethemenliste.

Das Investitionsvolumen wird auch in den kommenden Jahren nicht erheblich steigen. Deshalb erscheint es vorteilhaft, die Planstelle 6611000 nach Umsetzung des Stelleninhabers auf die Amtsleiterstelle, erstmal nicht wieder zu besetzen und das Untersuchungsergebnis abzuwarten.

In Bezug auf das vorhandene Straßennetz hat der Vergleich keine Überbesetzung gemessen am vorhandenen Straßennetz erbracht.

	Erlangen	Fürth	Ingolstadt	Würzburg
Straßenneubau	9	11,15	7,5	X

Anmerkungen: x Hier konnten keine sauberen Zahlen ermittelt werden da diese Tätigkeiten durch mehrere Ämter wahrgenommen wird

Darüber hinaus könnte in einem nächsten Schritt innerhalb der SB-Ebene Neubau eine Umsetzung in den Bereich Unterhalt erfolgen. Dort scheidet zum 30.06.2006 der 1. Straßenmeister aus. Durch diese Maßnahme könnte einerseits dem Bedarf im Bereich Straßenunterhalt Rechnung getragen werden und andererseits die Fluktuation im Amt ausgenutzt werden. Es bestätigt sich,

dass durch fehlende Finanzmittel das Defizit im Bereich Unterhalt durch sog. „Flickschusterei“ ausgeglichen werden. Die Situation im Zeichnerbereich des Amtes bedarf ebenfalls einer genaueren Prüfung. Hier scheiden in den nächsten Jahren 2 MA aus. Sicher kann auch hier aufgrund der Haushaltslage eine Stelle eingezogen werden.

Eine konkrete Planstelle kann erst nach Abschluß der Personalbemessung nach HOAI erfolgen.

Sachgebiet 66-2, Straßenunterhalt:

Eine Verlagerung des Straßenunterhalts ohne Overhead (ein starker Overhead ist wegen der Kontrollfunktion und Steuerung der Vergaben weiterhin notwendig) an private Unternehmer ist rechtlich jederzeit möglich. Auch die Frage der Verkehrssicherungspflicht kann im Rahmen der vertraglichen Regelungen auf einen privaten Unternehmer übertragen werden. Jedoch ist nach Ansicht des Rechtsamtes dies eine äußerst heikle Angelegenheit. Der Bürger wird sich bei Beschwerden auch weiterhin an die Stadt Erlangen wenden, weil sie weiterhin der Träger bleibt. Auch wird sich ein privater Anbieter die Bereitschaft sofortige Reparatur zu jeder Tages- und Nachtzeit, gut bezahlen lassen. Eine Auflösung des Straßenunterhaltes durch eine starke Fluktuation ist nicht möglich. In den nächsten 6 Jahren verlassen gerade einmal 7 Mitarbeiter aus Altersgründen den Arbeitgeber Stadt Erlangen.

Aufgrund der Komplexität der Thematik wird es durch Abtl. 112 auf die Folgethemenliste gesetzt.

Es wird jedoch jetzt schon vorgeschlagen die Arbeitsgruppe 9 (Markierung) des Straßenunterhaltes bereits zu vergeben und somit die Privatisierungsmöglichkeit des gesamten Straßenunterhaltes zu überprüfen. Konkret soll die Arbeitsgruppe aufgelöst werden und die Mitarbeiter auf die verbleibenden Arbeitsgruppen verteilt werden und anstehende Aufträge vergeben werden. Gleichzeitig soll an 3 Planstellen, welche in den kommenden 6 Jahren als erste durch Fluktuation frei werden, ein kw-Vermerk angebracht werden.

Falls die Privatisierung sich allerdings als nicht durchführbar erweist, muß konkret die Personalbemessung neu überdacht werden.

Hinweis: Es muß darauf hingewiesen werden, dass um eine Vergabe der Markierungen durchführen zu können, das Sachmittelbudget erhöht werden muß.

Der direkte Vergleich in Zahlen:

	Erlangen	Fürth	Ingolstadt	Würzburg
Straßenunterhalt	3	5,4	4	x
Straßenrecht	2	1,3	x	2
Betrieb und Unterhalt	47	70,3	63	88
Gesamt:	52	77	67	90
Zu betreuendes Straßennetz einschließlich selbständige Geh- und Fahrradwege (km)	428	398	625	660

Anmerkungen: x Hier konnten keine sauberen Zahlen ermittelt werden

Stellungnahme Amt 66:

Angesichts der nach dem bisherigen Stand der Aufgabenkritik angedachten Auflösung der Markierungsgruppe im Hinblick auf eine künftige Vergabe der hierbei anfallenden Leistungen, wird seitens Amt 66 die Notwendigkeit der Aufgaben sowie der Erfüllungsgrad der Wirtschaftlichkeit aufgezeigt.

1. Notwendigkeit der Aufgabe:

Die Notwendigkeit von Markierungen ergibt sich aus der Verkehrssicherungspflicht des Straßenbaulastträgers nach BayStrWG. Gut sichtbare und somit funktionsfähige Fahrbahn- und Wegemarkierungen sind für eine sichere und flüssige Verkehrsführung von erheblicher Bedeutung. Gerade bei Dunkelheit und Nässe ist die Verkehrsführungsfunktion von Markierungen überdurchschnittlich groß und unersetzlich.

Die verkehrstechnischen Eigenschaften von Markierungen haben dabei festgelegte Bewertungsgrundlagen zu erfüllen. Grundlage dieser Bewertung sind im wesentlichen:

- die zusätzlichen technischen Vorschriften und Richtlinien für Markierungen auf Straßen (ZTV-M), herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr,
- die technischen Lieferbedingungen für Markierungsmaterialien (TL-M), herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr,
- die Anforderungen für Straßenmarkierungsmaterialien nach DIN EN 1436.

Die genannten Vorschriften legen fest, welche Mindestanforderungen an heutige Markierungen zu stellen sind und welche Minimalwerte nicht unterschritten werden dürfen.

Der Inhalt der Straßenverkehrssicherungspflicht geht dahin, Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, möglichst gefahrlos zu gestalten, zu erhalten und im Rahmen des zumutbaren alles zu tun, um den Gefahren zu begegnen, die den Verkehrsteilnehmern aus einem nicht ordnungsgemäßen Zustand der Verkehrsanlagen drohen. Dem Verkehrssicherungspflichtigen obliegt es demnach nach den geltenden Straßengesetzen auch für einen ordnungsgemäßen Zustand der Markierungen zu sorgen und vor allem die Sichtbarkeit der Markierungen zu erhalten. Ist der Baulastträger aufgrund seiner Leistungsfähigkeit nicht in der Lage den o.a. Anforderungen nachzukommen, so muss durch Verkehrszeichen auf einen nicht verkehrssicheren Zustand hingewiesen werden.

Weiterhin führt die VwV-StVO zu § 41 Abs. 3 StVO aus, dass Markierungen laufend zu unterhalten und in Bereichen des fließenden Verkehrs retroreflektierend auszuführen sind. Im Umkehrschluss bedeutet dies natürlich auch, dass Markierungen Verkehrszeichen gleichzusetzen sind, dahingehend auch verkehrsrechtliche Anordnungen entsprechen müssen.

Angebracht ist hierbei der Hinweis, dass die Verkehrssicherungspflicht nach ständiger Rechtssprechung der Gerichte nach allgemeinen deliktsrechtlichen Vorschriften der §§ 823 ff BGB (= Schadensersatz) zu beurteilen ist. Folge wäre im Falle von Unfällen bei unzureichenden Fahrbahnmarkierungen eine Verurteilung der verkehrssicherungspflichtigen Stadt zum Ersatz des entstandenen Schadens.

Leistungen der Markierungsgruppe

Die Markierungsgruppe des Straßenunterhaltes besteht gegenwärtig aus 4 Mann sowie den erforderlichen Gerätschaften für die Aufbringungen von Farbmarkierungen und Heißplastiken. Der zuständige Straßenmeister und der Vorarbeiter besitzen dabei die erforderliche Qualifikation nach ZTV-M 02.

Im Rahmen der bestehenden Leistungsfähigkeit der Gruppe und nach den verfügbaren Mitteln werden insbesondere erneuerungsbedürftige Markierungen aber auch neue Markierungen nach verkehrsrechtlichen Anordnungen von Amt 32 durchgeführt.

Als Maßstab der alljährlichen Leistung wird dabei das abgewickelte Arbeitsprogramm 2003 (liegt Abtl. 112 vor) aufgeführt.

Demnach entspricht die Leistung der Gruppe nach vergleichbaren Einheitspreisen privater Unternehmen einem Wert von ca. 84.000 €.

Da es sich dabei überwiegend um Kleinflächen im gesamten Stadtgebiet handelt, ist diesem, nach ebenfalls vorhandenen Erfahrungswerte, ein Zuschlag von ca. 30 % aufgrund der dadurch bedingten erhöhten Allgemerkosten hinzuzufügen.

Erbrachte Wertschöpfung: 84.000,-- x 1,3 =

110.000,-- €

2. Kosten der Markierungsgruppe:

Personalkosten Arbeiter (liegt Abtl 112 vor) 168.000,-- x 40 %^{*)} =

67.200,-- €

^{*)} Markierung witterungsbedingt nur an ca. 90 AT möglich, für die restliche Arbeitszeit erfolgt Einsatz im Winterdienst, Verstärkung anderer Arbeitsgruppen, Unterhalt von Entwässerungseinrichtungen und sonstiger Verkehrseinrichtungen

Anmerkung von Abtl. 112

Die Personalkosten müssen voll angesetzt werden, da die Arbeitsgruppe nur für den Bereich Markierung geschaffen wurde, auch wenn Sie andere Tätigkeiten wahrnimmt.

- anteilige Personalkosten Straßenmeister = 5.500,-- €
- anteilige Kfz-Kosten (Miete EB 77) = 3.500,-- €
8.700,-- € x 40 %
- Abschreibung für Markierungsgerätschaften (liegt Abtl 112 vor) = 4.000,-- €
40.000,-- € X 10 %
- Gerätereparatur = 1.000,-- €
- Materialbedarf Farbe, Folie u. Heißplastik = 7.000,-- €
- Gesamtaufwand = 88.200,-- €

3. Wirtschaftlichkeitsnachweis:

Als Nachweis der Wirtschaftlichkeit wird der finanzielle Aufwand bei Durchführung in Eigenregie einer Vergabe gegenübergestellt. Voraussetzung ist dabei das sich aus Pkt. 2 ergebende Auftragsvolumen. Aufgrund der Verkehrsdichte und der Nutzungsdauer der Markierungen ist der jährliche Erneuerungsaufwand nahezu gleichbleibend.

	Kostenaufwand Vergabe	Kostenaufwand Eigenregie
Vergabevolumen	110.000 €	
Aufwand für Vergabe, Bauleitung, Abrechnung	11.000 €	
Gesamtaufwand	121.000 €	88.000 €
Kostensparnis		33.000 €

4. Bewertung:

Nach den Grundsätzen der Haushaltsführung sowie den einschlägigen Vergabegrundsätzen sind kommunale Dienststellen gehalten, Leistungen an den wirtschaftlichsten Bieter zu vergeben. Seitens Amt 66 wird anhand des vorgenannten Wirtschaftlichkeitsnachweises deshalb eine Fortführung der Ausführungspraxis in Eigenregie für Markierungsarbeiten vorgeschlagen. Zudem sind erhebliche Bedenken angebracht, dass eine Vergabe an Dritte eine vergleichbare Leistungserfüllung erzeugt.

Folgende wesentliche Gründe sprechen dabei dagegen:

- Der Markt an vorhandenen Fachfirmen ist nur minder besetzt, eine günstige Preisentwicklung deshalb unwahrscheinlich.
- Eine zeitnahe Ausführung kann nicht gewährleistet werden, da sich das Interesse der Fachfirmen auf Neubaumaßnahmen mit größerem und detaillierterem Umfang, nicht jedoch auf

Erneuerungsmaßnahmen in kleinem (z.B. Furten) und kleinstem (z.B. Parkwinkel, Symbolik, Haltebalken) Umfang konzentriert.

- Bedenken hinsichtlich der Ausführung sowie ein Wegfall der Gewährleistungsansprüche sind zu erwarten, da die Markierungsunterlage, sprich Fahrbahnbelag, aufgrund des Schadenbildes an den Erlanger Straßen nicht den erforderlichen Ansprüchen genügt.
- Markierungsarbeiten sind erheblich witterungsabhängig, Dispositionen deshalb erheblichem Wagnis unterworfen.

Um den Ansprüchen der Verkehrssicherungspflicht zu genügen und damit einer Amtspflichtverletzung der Stadt als Baulastträger vorzubeugen, ist deshalb eine Vergabe an Dritte in Ergänzung der nicht vorhandenen Wirtschaftlichkeit abzulehnen.

Seitens Amt 66 werden zudem Möglichkeiten untersucht, bei Durchführung von Markierungsarbeiten für städtische Dienststellen, z.B.

- Amt 23, fiskalische Flächen, z.B. Parkplätze
- Amt 24, z.B. Schulhöfe
- ESTW, Markierungen nach Aufgrabungen

eine Verbesserung der Einnahmesituation zu erzielen. "

Desweiteres wird seitens Abtl. 112. nach der Aufgabenkritik geprüft, inwieweit die Verkehrsrechtlichen Anordnungen zentralisiert werden können. Hier gibt es momentan eine Aufteilung der Aufgabe auf die Ämter 32 und 66.

Einsparung: 3,0 Planstellen

Sachgebiet 66-3, konstruktiver Ingenieurbau, Wasserbau:

Der direkte Vergleich hat hier keinen Unterschied zu den anderen Kommunen gebracht. Im Rahmen der Personalbemessungsuntersuchung nach HOAI, sollte auch dieses Sachgebiet mit untersucht werden, weil dieser Bereich teilweise mit Planungen beauftragt wird, welche dann nicht umgesetzt werden.

Sachgebiet 66-4, Elektrische Anlagen, Straßenbeleuchtung, Verkehrssignalanlagen

Ein direkter Vergleich war hier schlecht möglich, da der Bereich teilweise in anderen Städten komplett privatisiert bzw. nur noch Planungsaufgaben durch die Stadt wahrgenommen werden. Nach Aussage des Fachbereiches ist diese Zuordnung in vielen Kommunen jedoch bereits wieder rückläufig, da sie auf den Bereich überhaupt keinen Einfluss mehr hat und eigene Einsparpotentiale bzw. –Möglichkeiten gar nicht umsetzen kann. Zum jetzige Zeitpunkt konnten bzw. wollten die anderen Städte dahingehend keine Aussagen darüber machen, was die Straßenbeleuchtung die Kommune kostet.

Geamteinsparung: 4, 0 Planstelle

II. Als Anlage zum Beschluss Aufgabenkritik

Im Auftrag

T. Schäfer