

Standortoptimierung der Straßenmeistereien im Landkreis Reutlingen

Ergebnisbericht

im Auftrag des Landratsamtes Reutlingen

Standortoptimierung der Straßenmeistereien im Landkreis Reutlingen

Ergebnisbericht

im Auftrag des Landratsamtes Reutlingen

Dr.-Ing. Rainer Hess

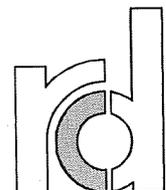
Dr.-Ing. Christian Holldorb

Dipl.-Ing. Nils Hüffmeier

Dipl.-Ing. (FH) Jana Heckmann

Karlsruhe, April 2007

**Durth Roos
Consulting GmbH**



Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
2.	Analyse	2
2.1	Landkreis Reutlingen	2
2.2	Straßenmeisterei (SM) Eningen	2
2.2.1	Standort und betreuter Bestand	2
2.2.2	Personalausstattung	4
2.2.3	Fahrzeugausstattung	8
2.2.4	Geräteausstattung	11
2.2.5	Tätigkeitsanalyse	14
2.2.6	Winterdienst	17
2.3	Straßenmeisterei (SM) Gauingen	18
2.3.1	Standort und betreuter Bestand	18
2.3.2	Personalausstattung	20
2.3.3	Fahrzeugausstattung	23
2.3.4	Geräteausstattung	26
2.3.5	Tätigkeitsanalyse	29
2.3.6	Winterdienst	32
2.4	Straßenmeisterei (SM) Münsingen	33
2.4.1	Standort und betreuter Bestand	33
2.4.2	Personalausstattung	34
2.4.3	Fahrzeugausstattung	37
2.4.4	Geräteausstattung	40
2.4.5	Tätigkeitsanalyse	43
2.4.6	Winterdienst	46

2.5	Betrachtung der Abgrenzungsfolgen	47
3.	Konzeption	50
3.1	Grundüberlegungen	50
3.1.1	Gebietsaufteilung und Standorte	50
3.1.2	Bauamtswerkstatt	51
3.1.3	Personalausstattung	52
3.1.4	Fahrzeugausstattung	54
3.1.5	Bauliche Anlagen	55
3.2	Konzept 0 (angepasster Ist-Fall)	55
3.3	Reduktion auf zwei Straßenmeistereien	60
3.3.1	Konzept 1	60
3.3.2	Konzept 2	65
3.3.3	Konzept 3	70
4.	Bewertung	76
4.1	Grundüberlegungen	76
4.1.1	Qualität der Aufgabenerfüllung	76
4.1.2	Personal-, Fahrzeug- und Gerätebedarf	77
4.1.3	Bauliche Anlagen	77
4.2	Kostenberechnung	78
4.2.1	Personalkosten	78
4.2.2	Fahrzeug- und Gerätekosten	79
4.2.3	Materialkosten	79
4.2.4	Standorte und bauliche Anlagen	79
4.2.5	Kostenersatz	80
4.3	Vergleichende Bewertung	82
4.3.1	Qualität der Aufgabenerfüllung	82

4.3.2	Notwendiger Personal-, Fahrzeug- und Gerätebedarf	85
4.3.3	Bauliche Anlagen	90
4.3.4	Jährliche Kosten	90
4.4	Umsetzungsempfehlung	93
	Verzeichnis von Literatur und Quellen	96
	Verzeichnis der Abbildungen	98
	Verzeichnis der Tabellen	100
	Verzeichnis der Anlagen	102

1. Einleitung

Infolge mehrerer Verwaltungsreformen in Baden-Württemberg stimmen derzeit die Grenzen der Zuständigkeitsbereiche der Landratsämter nicht mit denen der Streckennetze überein, die durch die den Landratsämtern zugehörigen Straßenmeistereien betreut werden. Es ist zu erwarten, dass diesbezüglich in den nächsten Jahren Bereinigungen vorgenommen werden. Dadurch wird sich die durch die Straßenmeistereien des Landkreises Reutlingen zu betreuende Streckenlänge verringern. Zur Zeit betreuen die Straßenmeistereien des Landkreises Strecken der benachbarten Landkreise Tübingen und Zollernalb mit. Andererseits werden keine Strecken des Landkreises Reutlingen durch fremde Straßenmeistereien betreut. Es kann davon ausgegangen werden, dass in Zukunft keine Arbeiten der Unterhaltung und Instandsetzung (UI-Leistungen) mehr für die benachbarten Landkreise übernommen werden müssen. Da nur ein geringfügiger Streckenzuwachs aus Baumaßnahmen und kein Streckenzuwachs aus anderen Landkreisen auftreten wird, muss vor diesem Hintergrund eine Neuordnung des zu betreuenden Streckennetzes untersucht werden. In der Folge ist auch eine Reduzierung der Standortanzahl nicht ausgeschlossen.

Aufgrund der vergleichsweise neuen Infrastruktur und der angegliederten Werkstatt soll der Standort Eningen weiterhin als Straßenmeisterei genutzt werden. Die betrieblichen Vor- und Nachteile der Standorte der beiden anderen Straßenmeistereien Gauingen und Münsingen sowie eines möglichen neuen Standortes müssen abgewogen werden. Ein wesentliches Kriterium bei der Entscheidung über eine Standortkonzeption stellt in der Regel die Tourenplanung für den Winterdienst dar. Mit Blick auf die Umsetzung der Untersuchungsergebnisse ist die Ausstattung sowie die Dimensionierung der Personal- und Fahrzeugstärken auf den zukünftigen Bedarf abzustimmen.

Die Untersuchung gliedert sich in drei wesentliche Schritte:

- Analyse der derzeitigen Situation unter Berücksichtigung zu erwartender Veränderungen im betreuten Streckennetz (getrennte Darstellung je Meisterei)
- Konzeption von mehreren Szenarien für eine wirtschaftliche Aufgabenerfüllung unter den geänderten Bedingungen (getrennte Darstellung je Konzept)
- Bewertung der entwickelten Szenarien hinsichtlich ihrer Umsetzungskosten und ihrer langfristigen Auswirkungen (vergleichende Darstellung)

2. Analyse

2.1 Landkreis Reutlingen

Der Landkreis Reutlingen liegt im östlichen, mittleren Baden-Württemberg und wird topografisch durch die Abbruchkante der Schwäbischen Alb sowie deren Hochflächen charakterisiert. Er ist über die zweibahnig ausgebaute Bundesstraße B 27 an die nördlich gelegene Autobahn BAB A 8 angebunden. In der Summe umfasst das Straßennetz 654 km Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, die eine Fläche von 1.094 Quadratkilometer erschließen. Mit 0,60 km/km² beziehungsweise 0,27 km/km² bezogen auf die Kreisstraßen liegt die Netzdichte leicht über dem Bundesdurchschnitt. Zur Zeit wird das Streckennetz durch die drei Straßenmeistereien Eningen, Gauringen und Münsingen betreut. Die klimatischen Randbedingungen in den Höhenlagen der Schwäbischen Alb unterscheiden sich erheblich von denen in tieferen Lagen. So liegt alleine der mittlere Jahreswert der Temperatur rund 2,5°C unter dem Mittelwert der tiefer gelegenen Bereiche. In Zusammenhang mit den starken Steigungen im Zuge der Albaufstiege stellt dies insbesondere den Straßenwinterdienst vor große Herausforderungen.

2.2 Straßenmeisterei (SM) Eningen

2.2.1 Standort und betreuter Bestand

Im nordwestlichen Bereich des Landkreises liegt die Stadt Reutlingen. Die Strecken in der Umgebung sowie die freien Strecken zwischen den Stadtteilen werden durch die Straßenmeisterei Eningen betreut. Die Straßenmeisterei hat ihren Standort in Eningen (südöstlich des Stadtgebietes) und einen Winterdienststützpunkt in Walddorfhäslach (nordwestlich des Stadtgebietes). Zur Zeit umfasst das zu betreuende Streckennetz 260,5 km. Aufgrund der Mehrstreifigkeit einiger Abschnitte ergibt sich daraus eine Unterhaltungslänge von 287,0 km, bestehend aus 118,8 km Bundesstraßen, 88,8 km Landesstraßen und 79,4 km Kreisstraßen. Damit liegt die Netzlänge innerhalb der für Baden-Württemberg gültigen Kriterien und über der vom Länderfachausschuss empfohlenen Untergrenze von 250 km. Größere Parkplätze liegen an den Bundesstraßen B 27 an der Kreisgrenze, an der B 312 südwestlich von Metzingen und an der B 464 in der Nähe des Stützpunktes. Für die Radwege übernehmen die Kommunen die Verantwortung. Abgesehen von den Straßen ist die Meisterei für 164 Brücken-, ein Tunnel- und 97 Stützbauwerke zuständig.

Hierunter sind mit dem Reichenbachtalviadukt im Zuge der B 27 und dem Neckartalviadukt im Zuge der B 464 Bauwerke, die besonderer Beachtung bedürfen. Mit einer Anzahl von 15 Beckenanlagen für die Entwässerung ist die Straßenmeisterei Eningen bei den Aufgaben mit mehrjährigem Turnus im Vergleich zu den anderen beiden Meistereien stärker belastet.

Verkehrsbelastung

Verkehrsdaten liegen für die Bundesstraßen im Streckennetz der Straßenmeisterei Eningen vor. Danach tritt in großen Teilen des Netzes ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 20.000 bis 50.000 Kraftfahrzeugen pro Tag auf. Nur nördlich von Metzingen und am südlichen Rand des Zuständigkeitsgebietes auf der B 312 sind Größenordnungen von 6.000 bis 10.000 Fahrzeugen pro Tag zu beobachten. Über einem DTV von 20.000 Kraftfahrzeugen pro Tag wird ein vierstreifiger Ausbau (Regelquerschnitt 20) und über 30.000 Kraftfahrzeuge pro Tag ein Ausbau mit Standstreifen (Regelquerschnitt 26) empfohlen. Besonders stark belastet sind die Ein- und Ausfallstraßen von Reutlingen und die B 27 als Verbindung in den Großraum Stuttgart. Diese Streckenabschnitte sind zweibahnig vierstreifig ausgebaut, entsprechen aber insbesondere südlich und westlich von Reutlingen nicht den genannten Empfehlungen. Ohne den Standstreifen lässt sich bei Arbeiten am Mittelstreifen keine zweistreifige Verkehrsführung realisieren. Trotzdem können Schwierigkeiten mit Staubildung an Arbeitsstellen in dem durch die Straßenmeisterei Eningen betreuten Streckennetz aufgrund des gerichteten (Berufs-)Verkehrs vermieden werden, wenn die Arbeitsplanung die Verkehrssituation berücksichtigt.

Änderungen durch Abgrenzung

Durch die Bereinigung der Zuständigkeitsgrenzen verliert die Straßenmeisterei Eningen 78,1 km Unterhaltungslänge an den Landkreis Tübingen. In der Folge ist sie nur noch für 208,9 km Unterhaltungslänge zuständig und liegt damit deutlich unter den Richtwerten des Regierungspräsidiums Tübingen sowie den Empfehlungen des Länderfachausschusses. Die Unterschreitung der Mindeststreckenlänge um mehr als 15 % lässt sich auch mit dem besonderen Aufwand aus der Betreuung der großen Zahl von Brückenbauwerken und dem Winterdienst auf den Albaufstiegen schlecht rechtfertigen. Die zentrale Lage des Standortes zum Streckennetz wird sich durch die Übergabe der Straßen an den Landkreis Tübingen weiter verbessern.

Änderungen durch Baumaßnahmen

Strecken Zugänge entstehen durch die zur Zeit im Bau befindliche Ortsumfahrung von Metzingen und Neuhausen im Zuge der B 28. Mit der Gesamtfertigstellung wird bis zum Jahr 2011 gerechnet. Darüber hinaus wird im Zuge der B 312 mittelfristig mit dem Bau des Scheibengipfeltunnels begonnen. Weitere Planungen bestehen für Ortsumfahrungen von Grafenberg im Zuge der B 313, Ohmenhausen im Zuge der L 384 und Pliezhausen-Gniebel im Zuge der K 6756. Abzüglich der in der Folge wegfallenden Streckenabschnitte ergibt sich daraus in der Summe ein Zuwachs an Unterhaltungslängen von 16,6 km.

Grundstück und bauliche Anlagen

Das Gelände der Straßenmeisterei ist Besitz des Landes Baden-Württemberg und durch den Landkreis Reutlingen angemietet. Bei dem Winterdienststützpunkt Walddorfhäslach handelt es sich um eine Bundesliegenschaft, die mietfrei genutzt werden kann. Sowohl Standort als auch Stützpunkt sind mit einer Salzlagerhalle und einem Soletank ausgestattet. Neben der Straßenmeisterei ist auf dem Gelände des Standortes die Bauamtswerkstatt untergebracht. Aufgrund der gemeinsamen Nutzung von Teilen der verschiedenen Fahrzeug- und Lagerhallen ist der zur Verfügung stehende Platz begrenzt.

Im Verlauf der Untersuchung wurden die baulichen Anlagen besichtigt. Abgesehen von dem Bürogebäude, das gerade neu gebaut und daher in sehr gutem Zustand ist, befinden sich die meisten Gebäude in einem mittleren bis guten Zustand. An einigen Gebäuden ist an Dächern und Toren mit Reparaturen zu rechnen. Die jährlichen Kosten für die Grundmiete einschließlich Betriebskostenvorauszahlungen und Kosten für Heizung und Warmwasser betragen derzeit rund 120.000 EUR.

2.2.2 Personalausstattung

In der Straßenmeisterei Eningen sind derzeit 33 Personen beschäftigt. Davon sind zwei für die Leitung, eine Halbtagskraft für die Verwaltung und je einer für Gehöft sowie Fahrzeug- und Geräterwartung tätig. Der Bauamtsgärtner ist für alle Meistereien zuständig, zentrale Geräte wie ein selbstfahrendes Mähgerät und die Kehrmaschine werden meistereiübergreifend eingesetzt und in der Regel von dem Personal der SM Eningen bedient. Wegen der hohen Zahl an Unfällen auf den Bundesstraßen wird ein Straßenwärter zusätzlich im Büro eingesetzt. Abzüglich der

Verwaltung und eines Mitarbeiters, der sich bereits in der Freistellungsphase der Altersteilzeit befindet, folgen daraus 29 Lohnbedienstete, woraus sich eine betreute Streckenlänge von 9,8 km pro Mitarbeiter ergibt. Unter Berücksichtigung der faktisch auf 28 reduzierten Personenzahl liegt das Ergebnis mit 10,2 km pro Mitarbeiter innerhalb des vom Regierungspräsidium Tübingen angegebenen Spanne von 10 bis 12 Streckenkilometern pro Mitarbeiter. Die Empfehlung zum gesamten Personalbestand von 20 bis 33 Mitarbeitern pro Straßenmeisterei wird eingehalten. In der Bewertung des Regierungspräsidiums vom 15.10.2003 wurde die SM Eningen als mit 7 Funktionsstellen auszustattende Straßenmeisterei eingestuft. Als Funktionsstellen sind in diesem Zusammenhang die Stellen der Streckenwarte und Kolonnenführer definiert.

Anzahl vor dem Hintergrund der Abgrenzung

Bei einer Bereinigung der Zuständigkeitsgrenzen werden Streckenkilometer an den benachbarten Landkreis abgegeben. In den Vereinbarungen ist darüber hinaus vorgesehen, bis zu acht Mitarbeiter sowie Fahrzeuge und Geräte zu übertragen. Die Verträge der Mitarbeiter lassen dies zu. Ohne eine Reduktion der Mitarbeiteranzahl liegt der Kennwert der pro Mitarbeiter betreuten Streckenlänge weit unter dem empfohlenen Wert. Mit einer Reduktion der Anzahl um acht Mitarbeiter kann erreicht werden, dass sowohl der Richtwert der zu betreuenden Streckenkilometer als auch die Spanne zum Gesamtpersonalbestand einer Straßenmeisterei eingehalten werden.

Altersstruktur des Unterhaltungspersonals

Die hohen Ansprüche in der Straßenunterhaltung an die physische Leistungsfähigkeit einerseits und das erforderliche Maß an Erfahrung andererseits erfordern eine ausgewogene Altersstruktur innerhalb einer Straßenmeisterei. In Eningen weist die Altersstruktur ohne die Verwaltungskräfte (Leitung und Büro) eine weitgehend gleichmäßige Verteilung auf (Abbildung 1).

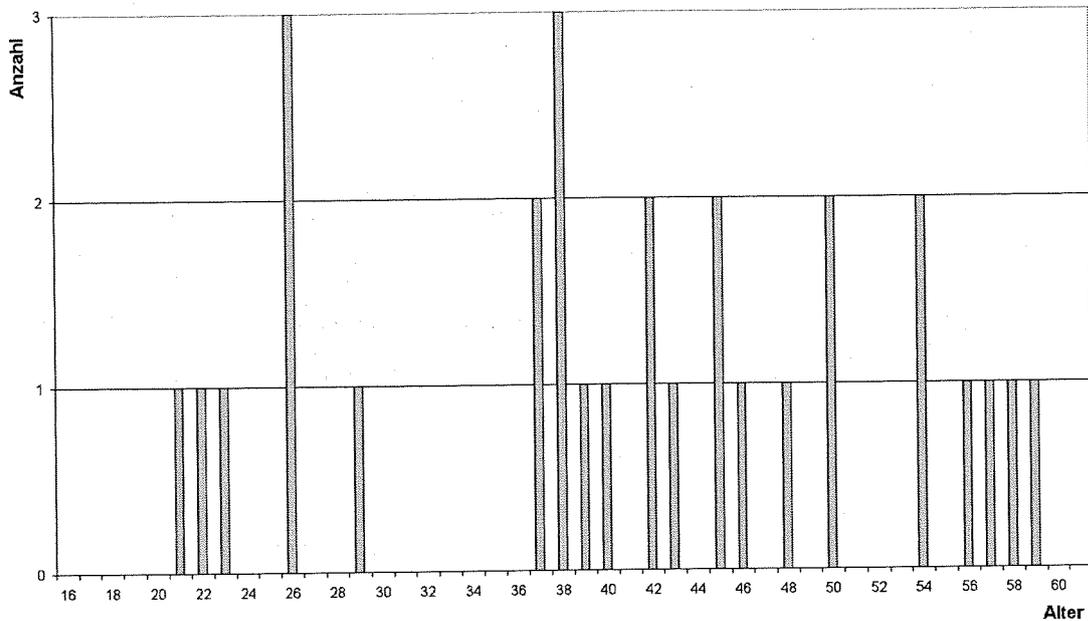


Abbildung 1: Altersstruktur des aktiven Unterhaltungspersonals in der SM Eningen

Aus der schwachen Besetzung der 70er Geburtsjahrgänge des letzten Jahrhunderts wird in absehbarer Zeit keine negative Auswirkung auf die Arbeiten erwachsen. Der Altersdurchschnitt innerhalb der Lohnbediensteten liegt bei 41 Jahren.

Aufbau und Organisation

Neben der Leitung, einem dauerhaft im Büro eingesetzten Mitarbeiter und einer halbtags eingesetzten Bürokraft, 0,5 Vollzeitäquivalente (VZÄ), sind ein Gerätehofverwalter, ein Kraftfahrzeugmechaniker und ein Gärtner ständig auf dem Gehöft in Eningen eingesetzt. Die Mitarbeiter für die Straßenunterhaltung sind in Streckenwarte, Kraftfahrer sowie in drei Kolonnen eingeteilt (Abbildung 2). Für alle Kolonnen gilt der Standort in Eningen als Sammelplatz.

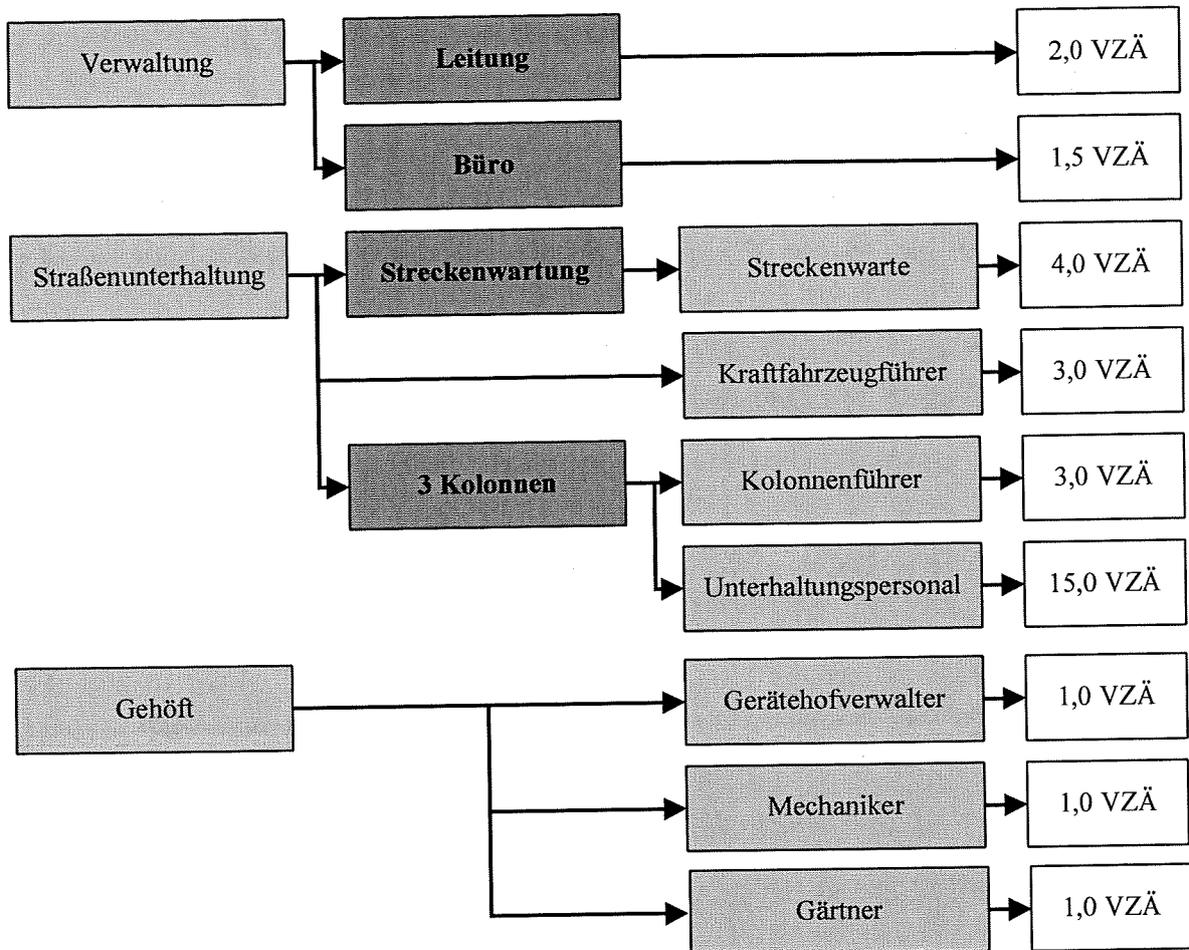


Abbildung 2: Organigramm der SM Eningen

Arbeitszeiten in der Straßenunterhaltung

Für alle Lohnbediensteten gilt eine wöchentliche Arbeitszeit von 39 Stunden. Die Arbeitszeit ist in drei Abschnitte mit einer Frühstücks- und einer Mittagspause unterteilt. An Freitagen entfällt die Arbeit am Nachmittag. Die Anzahl der Urlaubstage hängt vom Alter eines Mitarbeiters ab.

Wochentag	Arbeitszeit	Bemerkung
Montag – Donnerstag	07.00 – 09.00 Uhr	
	09.20 – 12.20 Uhr	
	13.00 – 16.30 Uhr	Summe 8,5 Std.
Freitag	07.00 – 09.00 Uhr	
	09.20 – 12.20 Uhr	Summe 5,0 Std.

Tabelle 1: Arbeitszeiten in der SM Eningen

2.2.3 Fahrzeugausstattung

Fahrzeugtyp	Kennzeichen	Bemerkung
PKW Opel Corsa	RT-2354	Dienstfahrzeug
Volkswagen T4	RT-2313	Bauamtsgärtner
Daimler Benz Sprinter	RT-2389	Streckenfahrzeug
Volkswagen 70x0D mit Pritsche	RT-2295	Streckenfahrzeug
Daimler Benz Sprinter	RT-2397	Streckenfahrzeug
Mercedes Benz 508 D-KA	RT-2125	MTW Ersatz in 2006
Volkswagen LT 35 TDI	RT-2267	MTW
Daimler Benz 609D Doppelkabine mit Pritsche	RT-2304	MTW
Daimler Chrysler Sprinter 211 CDI	RT-2291	Streckenfahrzeug
LKW MAN	RT-2010	Ladekran
LKW MAN	RT-2325	Ladekran
MGT Mercedes Benz 427/12	RT-2315	Unimog
MGT MAN 10.163 LAEK	RT-2130	LKW bis 14 t
MGT Daimler Chrysler 405/12	RT-2170	Unimog

Tabelle 2: Fahrzeuge der SM Eningen

Der Fahrzeugbestand der Straßenmeisterei Eningen setzt sich aus einem Personenkraftwagen (PKW) als Dienstfahrzeug für die Leitung, Transportern, zwei Lastkraftwagen (LKW) und drei Mehrzweckgeräteträgern (MGT) zusammen (Tabelle 2).

Von den Transportern werden drei als Streckenfahrzeuge genutzt, jeweils einer zur besonderen Verwendung und für den Gärtner und die anderen für den Mannschafts- und Materialtransport. Damit ist die Straßenmeisterei Eningen besser ausgestattet als es der Maßnahmenkatalog 8 des Länderfachausschusses in der Regelausstattung vorsieht. Ohne Berücksichtigung des für meiste-reiübergreifende Aufgaben eingesetzten Fahrzeugs entspricht die Ausstattung aber den Beschaf-fungsrichtlinien im Landkreis Reutlingen, nach denen neben einem Fahrzeug zur besonderen Verwendung je Bezirk ein MTW für die Streckenkontrolle und ein MTW für die Kolonne zur Verfügung stehen sollen. Darüber hinaus sind statt der in der Regelausstattung vorgesehenen zwei großen und einem so genannten kleinen Mehrzweckgeräteträger (Motorleistung bis 88 kW) zwei große Geräteträger und ein als Geräteträger nutzbarer LKW im Einsatz.

Fahrzeug	Kennzeichen	Alter [Jahren]	geplante Nutzung bis																
			2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019			
PKW																			
Opel Corsa 1,7 D City	RT-2354	9																	
Transporter																			
Volkswagen T4	RT-2313	14																	
Daimler Benz Sprinter	RT-2389	0																	
Volkswagen 70x0D	RT-2295	11																	
Daimler Benz Sprinter	RT-2397	0																	
Mercedes Benz 508 D-KA	RT-2125	14																	
Volkswagen LT 35 TDI	RT-2267	6																	
Daimler Benz 609D	RT-2304	18																	
Daimler-Chrysler Sprinter 211 CDI	RT-2291	3																	
LKW																			
MAN 19.314 FALK	RT-2010	5																	
MAN 17.240 HAK	RT-2325	18																	
MGT																			
Mercedes Benz 427/12	RT-2315	11																	
MAN 10.163 LAEK	RT-2130	9																	
Daimler-Chrysler Unimog 405/12	RT-2170	3																	

Tabelle 3: Alter der Fahrzeuge der SM Eningen

Die grün eingefärbten Balken in Tabelle 3 stellen die geplante Nutzungsdauer der Fahrzeuge dar, im Bereich der schraffierten Balken ist diese bereits überschritten. Mit Blick auf das Alter der Fahrzeuge handelt es sich bei der erhöhten Anzahl an Transportern um Überschneidungen bei der Beschaffung. Die geplante Nutzungsdauer der Fahrzeuge ist zum Teil überschritten. Die in der Regelausstattung für den Betrieb der Straßenmeisterei empfohlene und damit für die Aufgabenerfüllung entscheidende Fahrzeuganzahl ist allerdings neuwertig oder nahezu neuwertig. Unter Berücksichtigung der benötigten Fahrzeugart steht in der nächsten Zeit nur die Beschaffung eines Mehrzweckgeräteträgers als Investition im Bereich des Fuhrparks an.

Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge

Für die Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge spielen die Jahreseinsatzstunden eine erhebliche Rolle. Bei hoher Auslastung und somit hohen Jahreseinsatzstunden nehmen nur die variablen Kosten wie Treibstoff-, Schmierstoff-, Reparatur- und Wartungskosten zu, die festen Kosten wie Abschreibung, kalkulatorische Zinsen, Unterstellkosten und Schadenrückstellungen können auf eine höhere Anzahl an Einsatzstunden aufgeteilt werden. Anzustreben ist daher ein Wert von über 1.200 Jahreseinsatzstunden pro Fahrzeug.

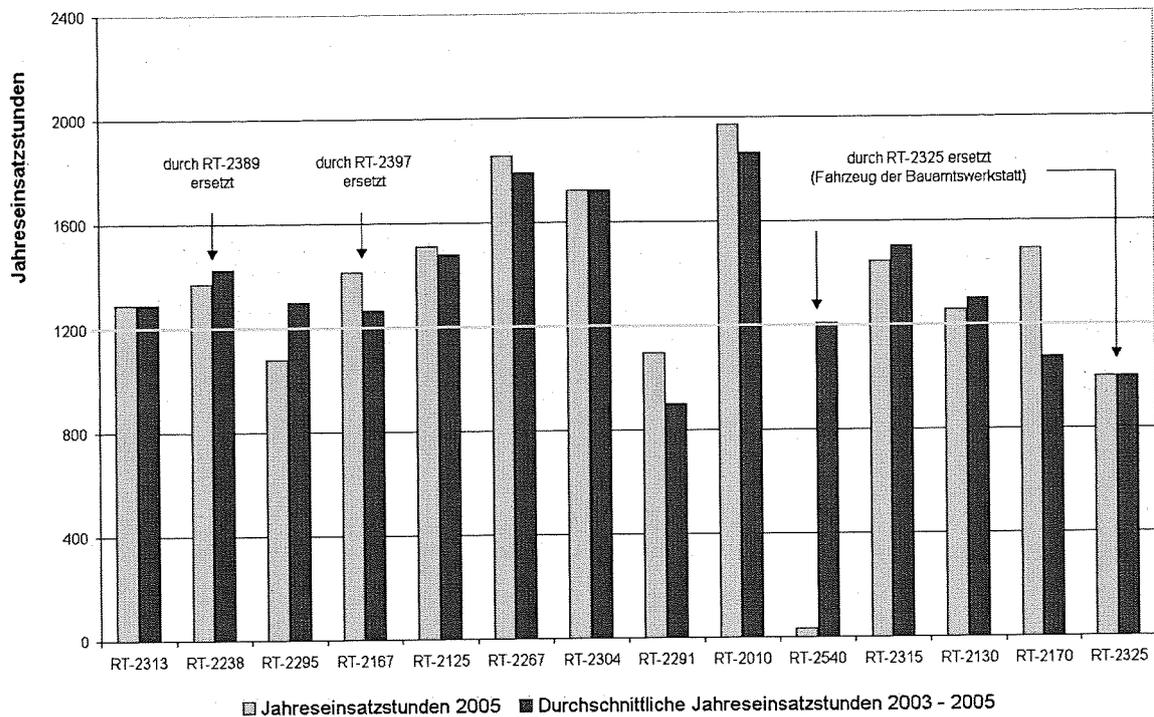


Abbildung 3: Jahreseinsatzstunden der Fahrzeuge der SM Eningen

Die Auswertung der erbrachten Einsatzstunden zeigt einen überwiegend wirtschaftlichen Einsatz der Fahrzeuge der Straßenmeisterei Eningen (Abbildung 3). Die Streckenfahrzeuge RT-2238 und RT-2167 wurden in diesem Jahr (2006) ausgesondert und durch gleichartige Modelle ersetzt. Der LKW RT-2540 wurde nach einem unfallbedingtem Totalschaden Anfang des Jahres 2005 ausgesondert und durch ein älteres aber sonst vergleichbares Fahrzeug (RT-2325) aus dem Fuhrpark der Bauamtswerkstatt ersetzt, welches sonst ausgesondert worden wäre. Es kann davon ausgegangen werden, dass auch der Einsatz der neuen Fahrzeuge wirtschaftlich ist. An den Fahrzeugen RT-2291 (Beschaffung in 2003) und RT-2295 lässt sich der Übergang mit zunehmendem Einsatz des neuen Fahrzeugs beobachten. Für die Großkehrmaschine RT-2189 kann der Richtwert von 1.200 Jahreseinsatzstunden nicht herangezogen werden. Da es sich um ein Gemeinschaftsgerät handelt, das im ganzen Landkreis eingesetzt wird, ist eine wirtschaftliche Nutzung im Rahmen des Möglichen anzunehmen.

Referenzdaten für einen Vergleich der geleisteten Einsatzstunden mit denen anderer Straßenmeistereien liegen nur für Großfahrzeuge mit einer Motorleistung von mehr als 88 kW vor. Die auf diesen Fahrzeugen erbrachten Einsatzstunden in der Straßenmeisterei Eningen betragen im

vergangenen Jahr (2005) 6.200 Stunden. Darin fehlen die Einsatzstunden des Lastkraftwagens RT-2540. Dafür sind allerdings die Einsatzstunden des in anderen Straßenmeistereien schwächer motorisierten dritten Mehrzweckgeräteträgers enthalten, so dass der Wert für eine vergleichende Betrachtung herangezogen werden kann. Unter Berücksichtigung der betreuten Netzlänge liegt diese Zahl leicht über den durchschnittlich zu erwartenden 5.500 Jahreseinsatzstunden.

2.2.4 Geräteausstattung

Für die Geräteausstattung der Straßenmeisterei Eningen ergibt sich die folgende Aufstellung (Tabelle 4). Mit vier Anhängern zur Sicherung der Arbeitsstellen und zwei Tiefladeanhängern zum Gerätetransport ist die Meisterei entsprechend den Empfehlungen im Maßnahmenkatalog 8 des Länderfachausschusses ausgestattet. Eine starke Abweichung ergibt sich durch die sechs zusätzlichen Anhängfahrzeuge. Da das Beladen durch die geringe Höhe des Ladebords bei Anhängern erleichtert wird, sind diese in erster Linie für den An- und Abtransport von Baumaterial oder Abfall vorgesehen.

Anhängefahrzeuge	Hersteller und Bezeichnung	Anzahl
Anhänger bis 2,0 t	Erath ER75 Kastenaufbau	2
	SIGG Fahrzeugbau 7 PK 22-E3	1
	SIGG Fahrzeugbau 12 S 26	1
	Fischer 1.2 TGS Plane und Spriegel	1
	Eigenbau Kastenaufbau	1
Tiefladeanhänger über 2,0 t	Müller ETS 5,5	1
	Hirth TD 109A	1
	Kronauer	1
Sicherungsanhänger Größe 1 (3,6 x 2,2m)	Horizont AT 84 LR	1
	Horizont AT 93 LR	1
Vorwarnanhänger	Horizont VWT 4 Prisma	1
Geräte für Sofortmaßnahmen am Straßenkörper		
Handspritzmaschine (Kaltbindemittel)	Eberling KS200	1
Fugenschneidemaschinen	Stihl TS 510 AV	1
	Wacker DFS 90	1
Auf- und Abbruchgeräte	Wacker BHF 30S	1
	Krause HM 12E	1
Walze, selbstfahrend bis 3,5 t	Kälble 3 WTV	1
Walze, handgeführt	Bomag BW 75S	1
Rüttelplatte	Wacker DPS 2350	1
	Wacker DVPN 75	1
Stampfgerät	Wacker DS 72 y	1
Thermofass für Heißmischgut	Geyer Typ 5000	1
Geräte für die Grünpflege		
Mähgerät, selbstfahrend (RT-2355)	Reform	1
Randstreifenmähergerät	Schmidt SBM-Z	1
Anbaumähgerät	Dücker Tandemmäher TM 25 M	1
Motormähgeräte, handgeführt	Holder M 710 Doppelmesser-Mähbalken	5
	Vogel und Not Jet-Junior	1
Mähmesser - Schärfmaschine	Menke Rasant MSV 90	1
Häcksler (RT-2276)	Schliesing 440 ZX	1

Geräte für die Reinigung		
Kehrmaschine (RT-2189)	Schörling TAZ-TA-Super/1722-39	1
Vorbaukehrmaschinen für LKW und MGT	Schmidt VKS-H-16	1
Leitpfostenwaschgerät	Pfau LPW2	1
Hochdruckwaschgerät für die Brücken- und Fahr- bahnunterhaltung	Ehrle KDW 1200 PK	1
Geräte für den Winterdienst		
Seitenschneesleuder für LKW und MGT	Schmidt S3 Zapfwellenantrieb	1
Vorbaupflüge für LKW und MGT	Schmidt CP 3 Räumbreite bis 3,0 m	1
	Schmidt CP 5	3
	Schmidt MF 5.3	1
	Küpper-Weisser LS 300	2
	Beilhack PV 30-4 Räumbreite bis 3,0 m	2
	Beilhack PV 26-3 Räumbreite bis 3,0 m	2
Trockensalz - Streuanhänger	Weisser WSTA-G-EL (Kapazität 3 m³)	3
	Weisser WSTA-G (Kapazität 3 m³)	1
Feuchtsalz - Streuautomaten für LKW	Küpper-Weisser STA/HD-1D90 FS (Kapazität 4 m³)	1
	Küpper-Weisser STA95 A40DFV (Kapazität 4 m³)	1
	Küpper-Weisser STA95 E50HFV (Kapazität 5 m³)	1
	Weisser STA-HD-HU90 FS5 (Kapazität 5 m³)	1
Feuchtsalz - Streuautomaten für MGT	Schmidt SST 20 FH (Kapazität 2 m³)	1
	Weisser STA-U-UELN 2 (Kapazität 2 m³)	1
	Schmidt Stratos S 21-AI (Kapazität 2 m³)	1
Ausstattung der Salz- und Solelagerplätze		
Förderbänder für Salz und Splitt	Bauch Spezial (Leistung 50 m³/h)	2
Radlader (RT-2017)	Kramer 303	1
Soleaufbereitungsanlagen	Südwestsalz GmbH Solmix 40 m³	1
	Speidel ZTS 2x10 m³	1
Sonstige Anlagen und Geräte		
Lichtsignalanlage mit Zubehör	Horizont Euro Signal Kabel	1
Wasserfass (Aufsatz mit Rahmen)	Schmidt Wassertank (Inhalt 2000 l)	1
Schlamm- und Wasserpumpe	Kawasaki IP 500 ISEKI	1
Hochdruckreinigungsgeräte mit Zubehör	Ehrle HD 838	1
	Kärcher HDS 895 S	1
Notstromaggregate (transportabel)	Bosch G 4600	1
	Bosch G 4700	1

Tabelle 4: Geräteausstattung der SM Eningen

Zur Grünpflege ist die Straßenmeisterei Eningen mit einer Anbaumähkombination, mehreren handgeführten Motormähgeräten und seit 2006 mit einem selbstfahrenden Mähgerät, welches meistereiübergreifend eingesetzt wird, ausgestattet. Der Häcksler (Anhänger RT-2276) wird meistereiübergreifend eingesetzt. Für die Reinigung der zu unterhaltenden Streckenabschnitte steht ein Vorbaukehrgerät und ein Leitpfostenwaschgerät zur Verfügung. Die Kehrmachine wird meistereiübergreifend im ganzen Landkreis eingesetzt. Bis auf die Tatsache, dass statt eines zweiten Anbaumähgerätes ein selbstfahrendes vorhanden ist, entspricht dies der Regelausstattung. Zusätzlich verfügt die Meisterei über ein Hochdruckwaschgerät zur Brücken- und Fahrbahnunterhaltung sowie zur Reinigung des Tunnelbauwerkes im Zuge der B 312.

Infolge der klimatischen Verhältnisse in der Region ist die Ausstattung mit Winterdienstgeräten deutlich besser als in den Empfehlungen des Länderfachausschusses (Maßnahmenkatalog MK 8) vorgeschlagen. Für den Winterdienst verfügt die Straßenmeisterei Eningen über eine Schneeschleuder sowie Vorbaupflüge und Streugeräte für die vollständige Ausstattung von elf Fahrzeugen. Sechs der Vorbaupflüge und Streugeräte stehen den unter Vertrag genommenen Winterdienstunternehmern zur Verfügung. An den beiden Lagerorten stehen jeweils Förderbänder für das Laden von Trockensalz und je eine Feuchtsalzanlage zur Verfügung. Im Standort wird darüber hinaus ein Radlader vorgehalten.

2.2.5 Tätigkeitsanalyse

Alle durchgeführten Tätigkeiten werden getrennt nach Personalstunden, Fahrzeug- und Gerätekosten, Materialkosten und externen Rechnungen erfasst. Auswertungen erfolgen nach den landesweit eingeführten Tätigkeitsgruppen

- Sofortmaßnahmen am Straßenkörper,
- Grünpflege,
- Reinigung,
- Winterdienst,
- Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung,
- Weitere streckenbezogene Leistungen,

- Nicht streckenbezogene Tätigkeiten,
- Fahrzeug- und gerätebezogene Tätigkeiten,
- Interne Tätigkeiten und
- Kosten und Tätigkeiten an Materiallagern.

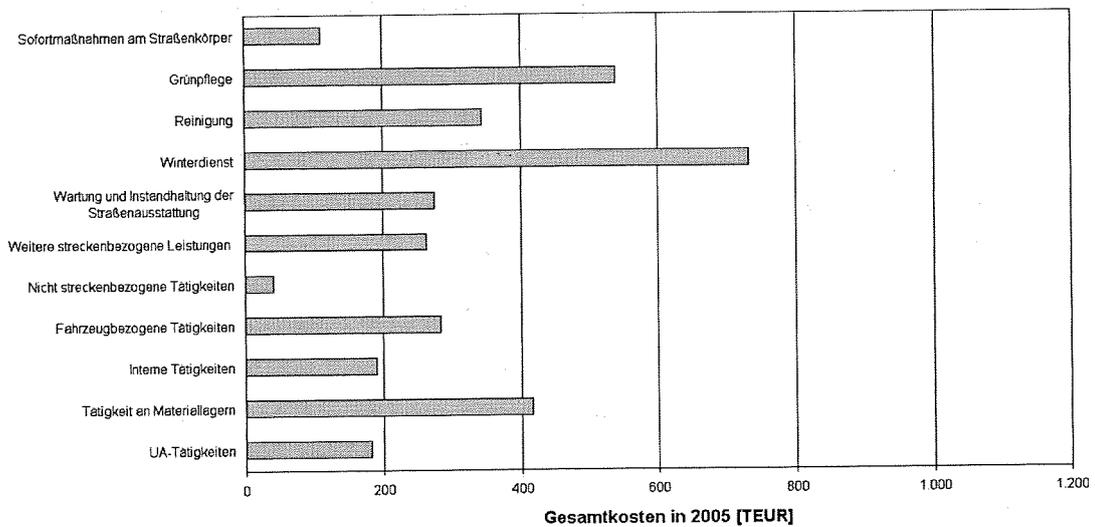


Abbildung 4: Gesamtkosten der Tätigkeitsgruppen in der SM Eningen

Erwartungsgemäß bildet der Winterdienst den größten Kostenfaktor in den Gesamtkosten der Straßenmeisterei Eningen (Abbildung 4). Diese Ausprägung folgt aus den klimatischen Verhältnissen in der Region. Da dieser Leistungsbereich zum Teil von eingesetzten Fremdunternehmern abgedeckt wird, lässt sich dieser Aufgabenschwerpunkt in dem Vergleich der auf die Tätigkeitsgruppen gebuchten Personalstunden nicht wiederfinden (Abbildung 5).

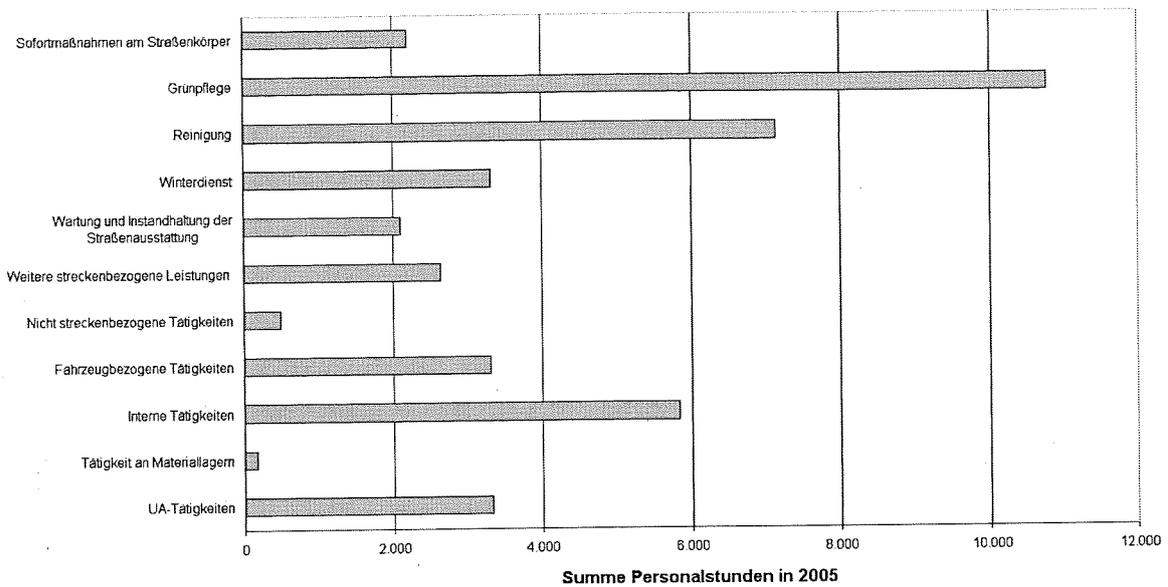


Abbildung 5: Personalstunden der Tätigkeitsgruppen in der SM Eningen

Größere Stundenanteile treten bei den Leistungen der Grünpflege und der Reinigung auf. Ein so hoher Stundenanteil für den Leistungsbereich Reinigung ist ungewöhnlich und auf den Tunnel im Zuständigkeitsbereich und den erhöhten Aufwand bei der Absicherung von zweibahnigen Straßen zurückzuführen.

Der drittgrößte Anteil der Stunden ist unter interne Tätigkeiten gebucht. Hierunter fallen allerdings auch die Zeiten von Urlaub und weiteren sozialen Aspekten. Für allgemeine Tätigkeiten der Straßenunterhaltung und die Unterhaltung des Gehöfts sind im Jahr 2005 nur etwa ein Drittel der insgesamt für interne Tätigkeiten ausgewiesenen Stunden angefallen.

Tätigkeitsgruppe / Leistungsbereich	Anteil Personaleinsatzstunden SM Eningen	Vergleichswert für die Anteile in SM
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	6,9 %	18 %
Grünpflege	26,7 %	16 %
Reinigung	14,3 %	11 %
Winterdienst	6,3 %	4 %
Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung	4,8 %	5 %
Weitere streckenbezogene Leistungen	5,8 %	7 %
Nicht streckenbezogene Leistungen	35,1 %	39 %

Tabelle 5: Anteile der Personaleinsatzstunden in der SM Eningen

Eine Betrachtung der auf die einzelnen Tätigkeitsgruppen entfallenden Anteile an Personaleinsatzstunden als Durchschnittswerte über die letzten drei Jahre (Tabelle 5) lässt Vergleiche mit anderen Straßenmeistereien zu. Auffällig ist hier der besonders niedrige Anteil in der Tätigkeitsgruppe Sofortmaßnahmen am Straßenkörper. Entsprechend höher sind die Anteile bei Grünpflege, Reinigung und Winterdienst.

2.2.6 Winterdienst

Am Standort der Straßenmeisterei Eningen steht eine Salzlagerhalle mit einer Kapazität von 1.000 t Trockensalz und ein Soletank mit einer Kapazität von 40 m³ zur Verfügung. Der Winterdienststützpunkt in Walddorfhäslach (Bullenbank) ist mit einer Hallenkapazität für Trockensalz von 800 t und einer Feuchtsalzanlage mit zwei stehenden Soletanks mit jeweils 10 m³ Volumen ausgestattet.

Für den Winterdienst sind neben den eigenen Fahrzeugen ab 2004/2005 fünf Fahrzeuge von Fremdunternehmern eingesetzt gewesen, die durch Pflüge und Streugeräte der Meisterei ausgestattet werden (Tabelle 6). Ein Streuanhänger wird als Reserve vorgehalten.

Fahrzeug	Ladekapazität für Streugut	Bemerkung
LKW RT-2010	5,0 m ³	
LKW RT-2325	5,0 m ³	
LKW Fremdunternehmer	4,0 m ³	
LKW Fremdunternehmer	4,0 m ³	
MGT RT-2130	2,0 m ³	
MGT RT-2170	2,1 m ³	
MGT RT-2315	2,0 m ³	
Anhänger RT-2742 Reserve	3,0 m ³	Nur Trockensalz
Anhänger RT-2762 gezogen durch Fremdunternehmer	3,0 m ³	Nur Trockensalz
Anhänger RT-2686 gezogen durch Fremdunternehmer	3,0 m ³	Nur Trockensalz
Anhänger RT-2817 gezogen durch Fremdunternehmer	3,0 m ³	Nur Trockensalz

Tabelle 6: Winterdienstfahrzeuge SM Eningen

Änderung durch Abgrenzung

Bei dem abzugebenden Gebiet handelt es sich um den westlichen Randbereich des betreuten Streckennetzes. In der Folge der Streckenabgabe verbessert sich die zentrale Lage des Standortes in Eningen weiter.

2.3 Straßenmeisterei (SM) Gauingen

2.3.1 Standort und betreuter Bestand

Auf der Albhochfläche im südlichen Bereich des Landkreises Reutlingen wird das Streckennetz durch die Straßenmeisterei Gauingen betreut. Sie hat ihren Standort in Gauingen bei Zwiefalten (im Südosten des betreuten Gebietes) und einen Stützpunkt in Bernloch (am Nordrand des betreuten Gebietes). Zur Zeit umfasst das zu betreuende Streckennetz 263,8 km. Aufgrund der Mehrstreifigkeit einiger Abschnitte ergibt sich daraus eine Unterhaltungslänge von 265,6 km, zusammengesetzt aus 49,5 km Bundesstraßen, 80,7 km Landesstraßen und 135,4 km Kreisstraßen. Damit liegt die Netzlänge innerhalb der für Baden-Württemberg gültigen Kriterien und über der vom Länderfachausschuss empfohlenen Untergrenze von 250 km. Parkplätze werden besonders im Verlauf der B 312 im Zuge der Strecken mitbearbeitet und können daher nicht einzeln aus den Unterlagen ermittelt werden. Wie im gesamten Landkreis liegt die Betreuung der Radwege in der Verantwortung der Kommunen. Abgesehen von den Straßen ist die Meisterei für 37 Brücken und neun Regenwasserbecken zuständig. Darunter sind zwei größere Brückenbauwerke im Zuge der B 313 in beziehungsweise bei Trochtelfingen.

Verkehrsbelastung

Verkehrsdaten liegen im Bereich der Straßenmeisterei Gauingen ebenfalls für die Bundesstraßen vor. Danach sind die B 312 und B 313 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 4.000 bis 8.000 Kraftfahrzeugen pro Tag belastet. Mit einem einbahnig zweistreifigen Ausbau (Regelquerschnitte 9,5 oder 10,5) entspricht der Ausbauzustand den Empfehlungen. Infolge der geringen Verkehrsbelastungen sind Behinderungen durch Arbeitsstellen der Straßenunterhaltung unwahrscheinlich.

Änderung durch Abgrenzung

Durch die Bereinigung der Zuständigkeitsgrenzen verliert die Straßenmeisterei Gauingen 36,3 km Strecken- und Unterhaltungslänge an den Zollernalbkreis. In der Folge hat sie nur noch 229,3 km Strecke zu betreuen und liegt damit wie die Straßenmeisterei Eningen unter den Richtwerten des Regierungspräsidiums sowie den Empfehlungen des Länderfachausschusses. Die Unterschreitung fällt mit unter zehn Prozent allerdings geringer aus als im Bereich der Straßenmeisterei Eningen. Die dezentrale Lage des Standortes wird durch die Übergabe der Straßen an den Landkreis Zollernalb abgeschwächt. In Kombination mit dem ganzjährig betriebenen Stützpunkt in Bernloch verbessert sich die Erreichbarkeit im Gebiet erheblich.

Änderung durch Baumaßnahmen

Strecken Zugänge könnten in weiter zeitlicher Ferne durch Ortsumfahrungen von Pfronstetten, Tigerfeld und Huldstetten im Zuge der B 312 entstehen. Absehbare Zugänge gibt es keine.

Grundstück und bauliche Anlagen

Beide Gelände, das des Standortes und das des Stützpunktes, sind im Besitz des Landes Baden-Württemberg und durch den Landkreis Reutlingen angemietet. Auf beiden Geländen steht eine Salzlagerhalle und ein Soletank zur Verfügung. Für die Winterdienstgeräte fehlt es an Unterstellmöglichkeiten, so dass aus der Lagerung über den Sommer nach Aussage der Beschäftigten über die Benutzung für den Winterdienst hinaus zusätzlicher Instandsetzungsbedarf entsteht. Auf dem Gelände der Straßenmeisterei wird eine Tankstelle unterhalten, weil in der Umgebung keine Einrichtungen mit einer Versorgungsmöglichkeit in der Nacht existieren (*die Tankstelle wurde inzwischen geschlossen*).

Im Verlauf der Untersuchung wurden die baulichen Anlagen besichtigt. Die meisten Gebäude befinden sich in mittlerem Zustand. Zeitnahe Sanierungsmaßnahmen sind bezüglich der Tore und Dächer erforderlich. Die jährlichen Kosten der beiden Gelände für die Grundmiete einschließlich Betriebskostenvorauszahlung und Kosten für Heizung und Warmwasser betragen derzeit rund 53.000 EUR.

2.3.2 Personalausstattung

In der Straßenmeisterei Gauingen sind derzeit 24 Mitarbeiter beschäftigt. Davon sind zwei für die Leitung, eine Halbtagskraft für die Verwaltung und je einer für Gehöft sowie Fahrzeug- und Geräteausstattung tätig. Abzüglich der Verwaltung folgen daraus 21 Mitarbeiter in der Straßenunterhaltung, wobei sich von den Mitarbeitern bereits drei in der Freistellungsphase der Altersteilzeit befinden. Somit ergibt sich eine Anzahl des aktiven Unterhaltungspersonals von 18 Mitarbeitern. Die Stellen eines Kolonnenführers und eines Streckenwartes sind derzeit nicht besetzt. Mit 14,7 Streckenkilometern pro Mitarbeiter wird der Richtwert des Regierungspräsidiums Tübingen von 10 bis 12 km je Lohnbediensteten deutlich überschritten. Bezüglich der Größe einer Straßenmeisterei werden die Empfehlungen mit mindestens 20 Personen im aktiven Dienst nicht eingehalten. In der Bewertung des Regierungspräsidiums vom 15.10.2003 wurde die SM Gauingen als mit sechs Funktionsstellen auszustattende Straßenmeisterei eingestuft.

Anzahl vor dem Hintergrund der Abgrenzung

Bei einer Bereinigung der Zuständigkeitsgrenzen reduziert sich die Gesamtlänge der betreuten Strecken. Danach ergibt sich pro Mitarbeiter ein Wert von 12,7 Streckenkilometern, der die Richtwerte des Regierungspräsidiums immer noch leicht überschreitet. Vor diesem Hintergrund sollten keine Mitarbeiter in den benachbarten Landkreis Zollernalb versetzt werden, es ist jedoch vorgesehen, Fahrzeuge und Geräte zu übertragen.

Altersstruktur des Unterhaltungspersonals

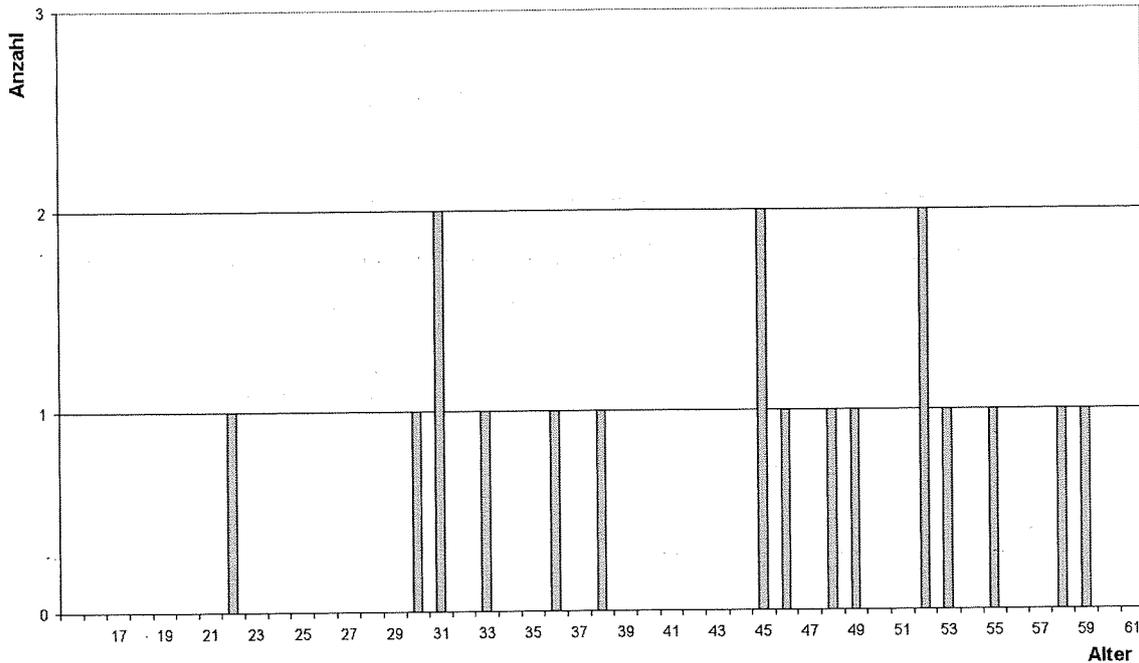


Abbildung 6: Altersstruktur des aktiven Unterhaltungspersonals in der SM Gauingen

Die hohen Ansprüche in der Straßenunterhaltung an die physische Leistungsfähigkeit einerseits und das nötige Maß an Erfahrung andererseits erfordern eine ausgewogene Altersstruktur innerhalb einer Straßenmeisterei. In Gauingen weist die Altersstruktur eine sehr gut ausgewogene Verteilung auf (Abbildung 6). Der Altersdurchschnitt ohne die Verwaltungskräfte (Leitung und Büro) liegt bei 44 Jahren.

Aufbau und Organisation

Neben der Leitung und einer halbtags eingesetzten Bürokraft ist ein Gerätehofverwalter sowie ein Kraftfahrzeugmechaniker ständig auf dem Gehöft in Gauingen eingesetzt. Die Mitarbeiter für die Straßenunterhaltung sind in Streckenwarte, Kraftfahrer sowie in drei Kolonnen eingeteilt (Abbildung 7). Zwei der Kolonnen sammeln sich in Gauingen, die dritte auf dem Stützpunkt in Bernloch.

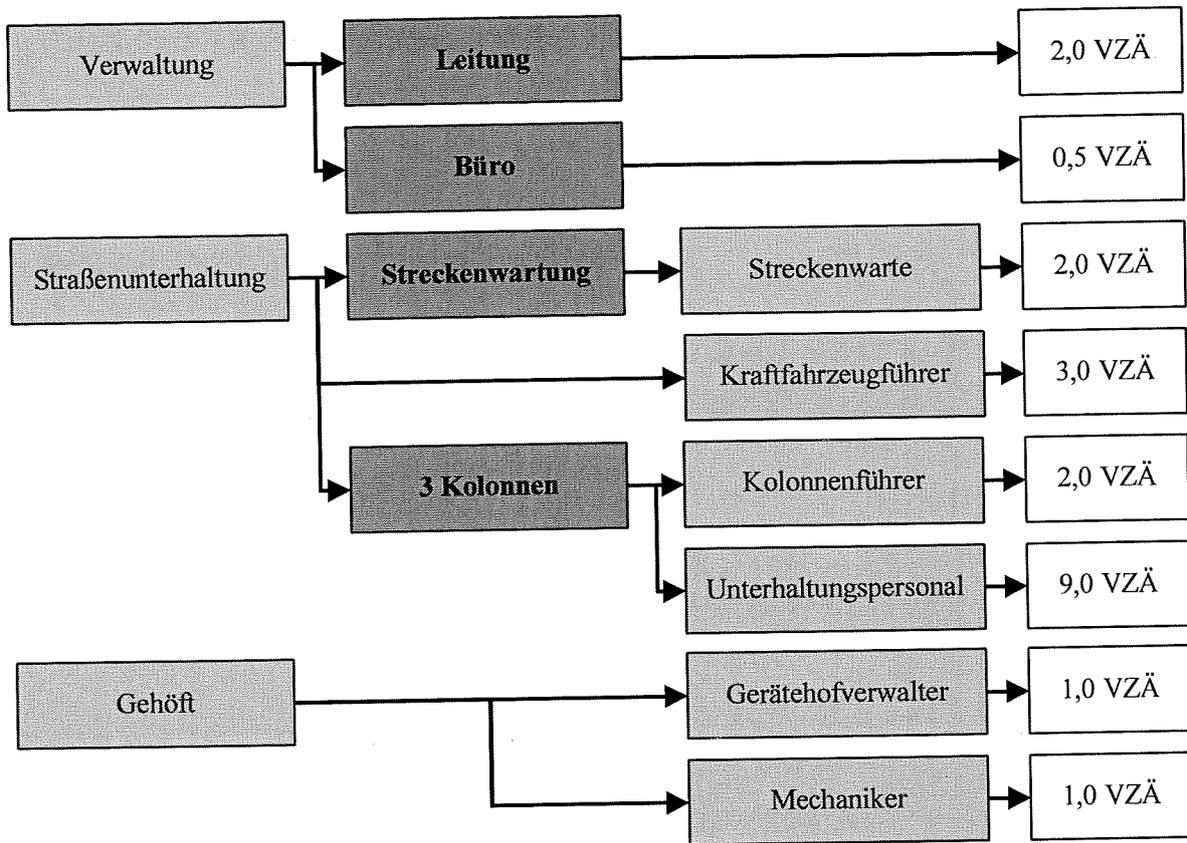


Abbildung 7: Organigramm der SM Gauingen

Arbeitszeiten in der Straßenunterhaltung

Die wöchentliche Arbeitszeit für die Lohnbediensteten liegt bei 39 Stunden. Wie in den anderen beiden Straßenmeistereien ist die Arbeitszeit in drei Abschnitte mit einer Frühstücks- und einer Mittagspause unterteilt. An Freitagen entfällt die Arbeit am Nachmittag (Tabelle 7). Die Anzahl der Urlaubstage hängt vom Alter eines Mitarbeiters ab.

Im Sommer kann von der Arbeitszeitregelung abgewichen werden. Bei Einschichtbetrieb beginnt die Arbeit dann eine Stunde früher. Pausen und Arbeitsende verschieben sich entsprechend. Um die Tageshelligkeit besser auszunutzen, erfolgt darüber hinaus für etwa sechs Wochen montags bis donnerstags ein Zweischichtbetrieb mit wöchentlichem Tausch der Schichten (Tabelle 7). Dies ist insbesondere für den Bereich der Grünpflege notwendig, da im Einschichtbetrieb der Turnus für den Intensivbereich in der Wachstumsperiode nicht eingehalten werden kann.

Wochentag	Arbeitszeit	Bemerkung
Montag – Donnerstag	07.00 – 09.00 Uhr	
	09.20 – 12.20 Uhr	
	13.00 – 16.30 Uhr	Summe 8,5 Std.
Freitag	07.00 – 09.00 Uhr	
	09.20 – 12.20 Uhr	Summe 5,0 Std.
Zweischichtbetrieb für Mäharbeiten		
Montag - Donnerstag Frühschicht	05.00 – 13.30 Uhr	Inkl. 45 oder 3x15 Min Pause
Montag - Donnerstag Spätschicht	13.15 – 21.45 Uhr	Inkl. 45 oder 3x15 Min Pause
Freitag nur eine Schicht	07.00 – 12.20 Uhr	Inkl. 20 Min Pause.
Sommerregelung		
Montag – Donnerstag	06.00 – 08.00 Uhr	
	08.20 – 11.20 Uhr	
	12.00 – 15.30 Uhr	Summe 8,5 Std.
Freitag	06.00 – 08.00 Uhr	
	08.20 – 11.20 Uhr	Summe 5,0 Std.
Bei Zweischichtbetrieb UND Sommerregelung wird der Freitag angepasst:		
Freitag	06.00 – 11.20 Uhr	Inkl. 20 Min Pause

Tabelle 7: Arbeitszeiten in der SM Gauingen

2.3.3 Fahrzeugausstattung

Fahrzeugtyp	Kennzeichen	Bemerkung
PKW Opel Corsa	RT-2023	Dienstfahrzeug
Volkswagen T4	RT-2197	Streckenfahrzeug, Ersatz in 2006
Volkswagen 70x02D TD	RT-2009	Streckenfahrzeug
Daimler Chrysler Sprinter 311CDI	RT-2320	
Volkswagen LT 35 TDI	RT-2271	
Daimler Chrysler Sprinter 211CDI	RT-2294	
LKW MAN	RT-2186	Ersatz in 2006
MGT Mercedes Benz U 1600/427/105-13	RT-2372	
MGT Mercedes Benz 427/12	RT-2309	
MGT Daimler Chrysler U 400	RT-2340	

Tabelle 8: Fahrzeuge der SM Gauingen

Der Fahrzeugbestand der Straßenmeisterei Gauingen setzt sich aus einem Personenkraftwagen (PKW), Transportern, einem Lastkraftwagen (LKW) und drei Mehrzweckgeräteträgern (MGT) zusammen (Tabelle 8).

Zwei der Transporter dienen als Streckenfahrzeuge, die anderen drei für den Mannschafts- und Materialtransport. Mit nur einem schweren Lastkraftwagen ist die Straßenmeisterei Gauingen etwas schlechter ausgestattet als es der Maßnahmenkatalog 8 des Länderfachausschusses in der Regelausstattung vorsieht. In der praktischen Ausführung der Aufgaben kann das durch einen dritten großen Mehrzweckgeräteträger aufgefangen werden. Der Meisterei in Gauingen stehen statt der in der Regelausstattung vorgesehen zwei großen und einem so genannte kleinen Mehrzweckgeräteträger (Motorleistung bis 88 kW) drei große Geräteträger zur Verfügung.

Ein Blick auf das Alter der Fahrzeuge zeigt einige, bei denen die geplante Nutzungsdauer überschritten ist (Abbildung 7). Bei den meisten ist eine Ersatzbeschaffung allerdings für 2006 geplant oder bereits erfolgt. Abgesehen von den im laufenden Jahr ersetzten Fahrzeugen steht in der nächsten Zeit nur die Beschaffung eines Mehrzweckgeräteträger als Investition im Bereich des Fuhrparks an. Um die vom Länderfachausschuss für den Betrieb einer Straßenmeisterei empfohlene Regelausstattung zu erhalten, müsste darüber hinaus gegebenenfalls ein zweiter schwerer Lastkraftwagen angeschafft werden.

Fahrzeug	Kennzeichen	Alter [Jahren]	geplante Nutzungsdauer bis																
			2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019			
PKW																			
Opel Corsa1,7 D	RT-2023	5																	
Transporter																			
Volkswagen 70X0D	RT-2238	13																	
Volkswagen 70x02D TD	RT-2009	8																	
Daimler-Chrysler Sprinter 311CDI	RT-2320	1																	
Volkswagen LT 35 TDI	RT-2271	6																	
Daimler-Chrysler Sprinter 211CDI	RT-2294	3																	
LKW																			
MAN	RT-2186	15																	
MGT																			
Mercedes Benz U 1600	RT-2372	9																	
Mercedes Benz 427/12	RT-2309	14																	
Daimler-Chrysler U 400	RT-2340	1																	

Tabelle 9: Alter der Fahrzeuge der SM Gauingen

Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge

Für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge werden in der Regel die Jahreseinsatzstunden herangezogen. Bei hoher Auslastung und somit einer großen Zahl von Einsatzstunden nehmen nur variable Kosten wie Treibstoff-, Schmierstoff-, Reparatur- und Wartungskosten zu, die festen Kosten wie Abschreibung, kalkulatorische Zinsen, Unterstellkosten und Schadenrückstellungen können auf eine höhere Anzahl von Einsatzstunden verteilt werden. Anzustreben ist ein Wert von über 1.200 Einsatzstunden pro Fahrzeug und Jahr.

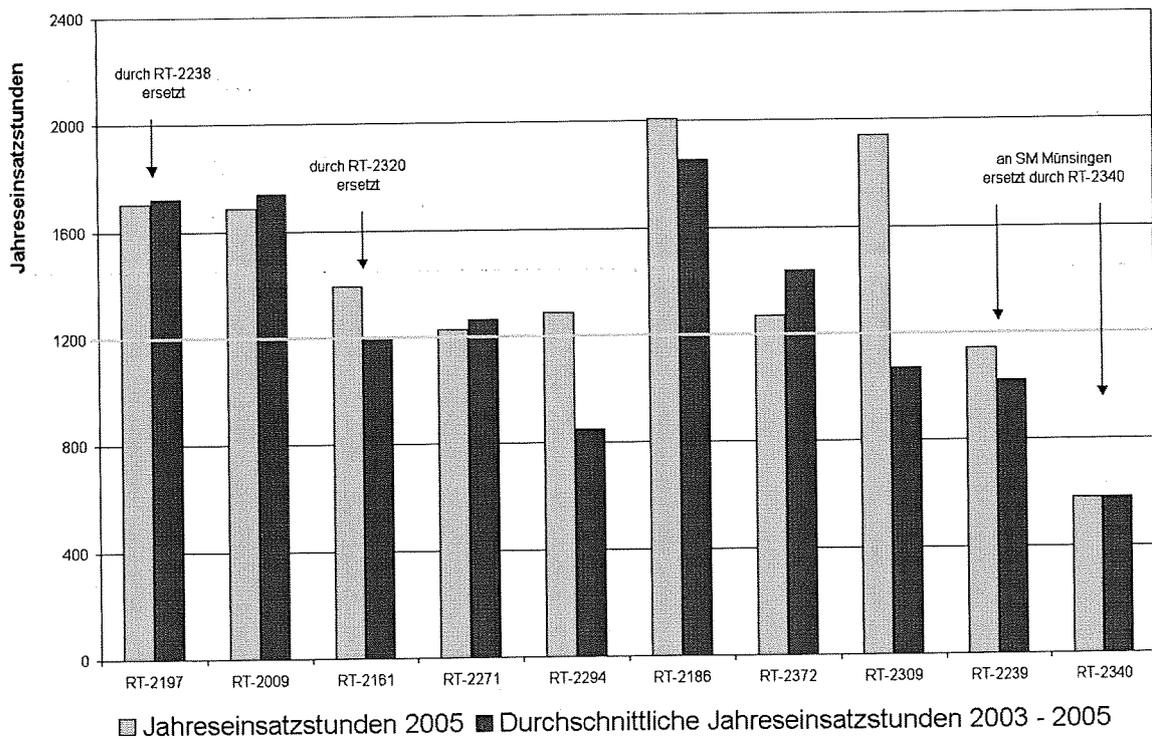


Abbildung 8: Jahreseinsatzstunden der Fahrzeuge der SM Gauingen

Die Auswertung der erbrachten Einsatzstunden zeigt einen wirtschaftlichen Einsatz der Fahrzeuge der Straßenmeisterei Gauingen (Abbildung 8). Der Transporter RT-2294 wurde im Jahr 2003 in Dienst gestellt und erreicht daher im Jahresdurchschnitt die angestrebte Einsatzstundenzahl noch nicht. Mit etwa 1.300 Einsatzstunden in 2005 ist anzunehmen, dass sich der Richtwert in Zukunft einstellt. Für den Mehrzweckgeräteträger RT-2340 liegt keine volle Jahreseinsatzstundenzahl vor, weil dieser erst im August 2005 in Dienst gestellt wurde. Hochgerechnet auf das Jahr wird das Fahrzeug etwa 1.400 Stunden eingesetzt werden, woraus ein wirtschaftlicher Einsatz resultieren würde.

Referenzdaten für einen Vergleich der geleisteten Einsatzstunden mit denen anderer Straßenmeistereien liegen nur für Großfahrzeuge mit einer Motorleistung von mehr als 88 kW vor. Die auf diesen Fahrzeugen erbrachten Einsatzstunden in der Straßenmeisterei Gauingen betragen im vergangenen Jahr (2005) 6.900 Stunden. Darin sind die Einsatzstunden des dritten Mehrzweckgeräteträgers enthalten. Abhängig davon, welcher der drei Mehrzweckgeräteträger als zu hoch motorisiertes Fahrzeug aus der Berechnung herausgenommen wird, stellt sich für das Jahr 2005 eine Zahl von 5.000 bis 5.700 Einsatzstunden ein. Unter Berücksichtigung der von Gauingen betreuten Netzlänge erreicht diese Zahl die durchschnittlich zu erwartenden 5.500 Jahreseinsatzstunden genau. Darin kann eine Bestätigung für die Aussage gesehen werden, dass der fehlende schwere Lastkraftwagen durch Fahrten mit anderen Großfahrzeugen ausgeglichen wird.

2.3.4 Geräteausstattung

Zum Gerätebestand der Straßenmeisterei Gauingen gehören die folgenden Ausstattungen (Tabelle 10). Mit nur zwei Sicherungsanhängern, dafür aber vier Tiefladeanhängern entspricht die Ausstattung nicht den Empfehlungen im Maßnahmenkatalog 8 des Länderfachausschusses. Die geringe Anzahl an Sicherungsanhängern folgt aus den fast ausschließlich einbahnigen Straßenquerschnitten im Netz der Straßenmeisterei. Die beiden zusätzlichen Tiefladeanhänger dienen zum Transport der Walze und des Wasserfasses. Letzteres wird in anderen Meistereien auf einem Lastkraftwagen transportiert beziehungsweise benutzt. Mit den weiteren Anhängfahrzeugen zeigt sich die schon in Eningen beobachtete Abweichung.

Anhängefahrzeuge	Hersteller und Bezeichnung	Anzahl
Anhänger bis 2,0 t	Erath ER 75	2
	Fischer 1.2 TGS	3
Tiefladeanhänger über 2,0 t	Kronauer, Nutzlast bis 3 t für Walzen	1
	Gaiser GE50	2
	Hirth TD 109A	1
Sicherungsanhänger Größe 1 (3,6 x 2,2m)	Horizont AT 84 LR	1
Sicherungsanhänger Größe 2 (2,5 x 1,7m)	Horizont FA 2	1
Anhänger mit Wassertank	Weiser STA/UA 2,5	1
Geräte für Sofortmaßnahmen am Straßenkörper		
Handspritzmaschine (Kaltbindemittel)	Eberling KS200 PS	1
Elektrohammer (hohe Schlagleistung)	Wacker EH 23/220	1
Fugenschneider	Wacker DFS 90	1
Walze	Kälble 3 WTV	1
Tandemwalze	Bomag BW 75S C4	1
Rüttelplatten	Wacker DPS 3050	1
	Wacker DPU 2950Y	1
Stampfer	Wacker DS 72Y	1
Geräte für die Grünpflege		
Randstreifenmähergerät	Schmidt SBM-Z	1
Böschungsmähergerät	Dücker TM 25	1
Mähmesser-Schärfmaschine	Menke Rasant	1
Motormähergeräte, handgeführt	Holder M 710 Doppelmesser-Mähbalken	2
	Holder M 710 K	1
	Vogel und Not Jet II FH7	2
	Vogel und Not Jet III	1
Geräte für die Reinigung		
Vorbaukehrmaschine für LKW und MGT	Drutzel Kommunaltechnik DVK-U-220H	1
Leitpfostenwaschgerät	Pfau LPW-2	1
Hochdruckwaschgerät für die Brücken- und Fahr- bahnunterhaltung	Ehrle KDW 1200 PK	1

Geräte für den Winterdienst		Hersteller und Bezeichnung	
Seitenschneesleuder für LKW und MGT	Schmidt S3 Zapfwellenantrieb		1
Keilpflüge für LKW und MGT	Schmidt K5 Räumbreite bis 3,0 m		1
	Schmidt K3 Räumbreite bis 2,6 m		1
Vorbaupflüge für LKW und MGT	Schmidt CP5 Räumbreite bis 3,0 m		4
	Küpper-Weisser LS300 e Räumbreite über 3,0 m		3
	Schmidt CP3 Räumbreite bis 2,6 m		3
	Schmidt E3U Räumbreite bis 2,6 m		1
Trockensalz - Streuanhänger	Weisser WSTA-G (Kapazität 3 m³)		2
	Weisser STA-Auf. G90 (Kapazität 3 m³)		1
Feuchtsalz - Streuautomaten für LKW	Küpper-Weisser STA-HD-1D90 FS 5 (Kapazität 5 m³)		3
	Küpper-Weisser STA80 E40WFF (Kapazität 5 m³)		1
Feuchtsalz - Streuautomat für MGT	Weisser STA-HD-HU90 FS 2 (Kapazität 2 m²)		2
Ausstattung der Salz- und Solelagerplätze			
Förderband für Salz und Splitt	Bauch Spezial (Leistung bis 50 m³/h)		1
Radlader (RT-2117)	Kramer 420		1
Soleaufbereitungsanlagen	Südwestsalz GmbH Solmix 40 m³		1
	Südwestsalz GmbH Solmix 2x13 m³		1
Sonstige Anlagen und Geräte			
Lichtsignalanlage mit Zubehör	Berghaus MPB 400 Funkgesteuert		1
Hochdruckreinigungsgerät mit Zubehör	Ehrle HD840 Etronic		1
	Wap Neptune 3-33 X		1
Notstromaggregat (transportabel)	Bosch G600		1
Streugutbehälter	Speidel GFK 2000 LTR		1

Tabelle 10: Geräteausstattung der SM Gauingen

Für die Grünpflege stehen der Straßenmeisterei Gauingen zwei Anbaumähgeräte und mehrere handgeführte Motormähgeräte zur Verfügung. Für die Reinigung der zu unterhaltenden Streckenabschnitte werden ein Vorbaukehrgerät und ein Leitpfostenwaschgerät eingesetzt. Damit unterschreitet die Meisterei die empfohlene Regelausstattung um ein Anbaukehrgerät, welches sich in einer häufigeren Anforderung der Großkehrmaschine des Landkreises auswirken müsste. Die Meisterei verfügt über ein Hochdruckwaschgerät zur Brücken- und Fahrbahnunterhaltung.

Infolge der klimatischen Verhältnisse in der Region ist die Ausstattung mit Winterdienstgeräten deutlich besser als in den Empfehlungen des Länderfachausschusses (MK 8) vorgesehen. Für

besondere Schneefallereignisse auf der Hochfläche der Schwäbischen Alb stehen der Meisterei neben einer Schneeschleuder auch zwei Keilpflüge zur Verfügung. Daneben sind Vorbaupflüge und Streugeräte für die vollständige Ausstattung von neun Fahrzeugen vorhanden. Fünf der Vorbaupflüge und Streugeräte stehen den unter Vertrag genommenen Winterdienstunternehmern zur Verfügung. Auf dem Stützpunkt in Bernloch wird die Beladung mit Trockensalz über das Förderband vorgenommen und am Standort mit dem Radlader. In der Folge bleibt für das Laden von Trockensalz keine Rückfallebene. An beiden Lagerorten ist darüber hinaus eine Feuchtsalzanlage installiert.

2.3.5 Tätigkeitsanalyse

Alle durch die Mitarbeiter ausgeführten Tätigkeiten werden getrennt nach Personalstunden, Fahrzeug- und Gerätekosten, Materialkosten und externen Rechnungen erfasst. Auswertungen erfolgen nach den landesweit eingeführten Tätigkeitsgruppen

- Sofortmaßnahmen am Straßenkörper,
- Grünpflege,
- Reinigung,
- Winterdienst,
- Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung,
- Weitere streckenbezogene Leistungen,
- Nicht streckenbezogene Tätigkeiten,
- Fahrzeug- und gerätebezogene Tätigkeiten,
- Interne Tätigkeiten und
- Kosten und Tätigkeiten an Materiallagern.

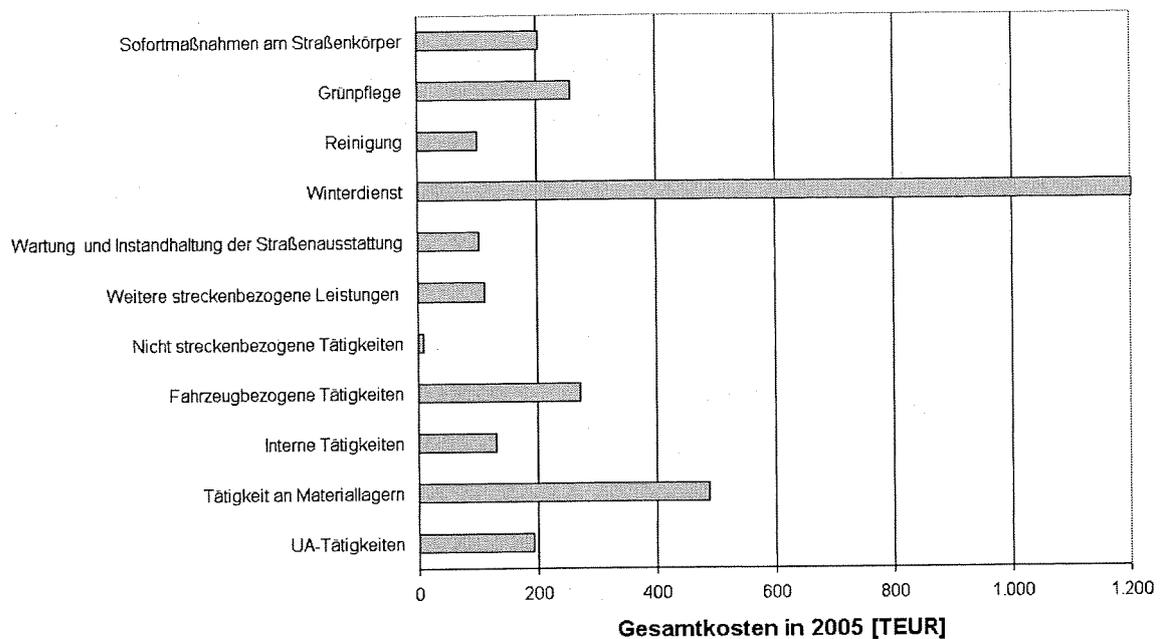


Abbildung 9: Gesamtkosten der Tätigkeitsgruppen in der SM Gauingen

Erwartungsgemäß bildet der Winterdienst den größten Kostenfaktor in den Gesamtkosten der Straßenmeisterei Gauingen (Abbildung 9). Diese Ausprägung folgt aus den klimatischen Verhältnissen in der Region und ist durch die Lage des betreuten Streckennetzes auf der Hochfläche der Schwäbischen Alb noch sehr viel deutlicher ausgeprägt als in der Straßenmeisterei Eningen.

Da dieser Leistungsbereich zum Teil von eingesetzten Fremdunternehmern abgedeckt wird, lässt sich der Aufgabenschwerpunkt in dem Vergleich der auf die einzelnen Tätigkeitsgruppen gebuchten Personalstunden nicht so ausgeprägt wiederfinden (Abbildung 10). Vergleichbar große Zahlen von Personaleinsatzstunden treten bei den Leistungen der Grünpflege, bei Sofortmaßnahmen am Straßenkörper und den internen Tätigkeiten auf. Im Vergleich zur Meisterei in Eningen fällt der Anteil an Grünpflege deutlich niedriger aus, da die Vegetationsperiode auf den Hochflächen der Schwäbischen Alb kürzer ist. Ungewöhnlich niedrig ist die Anzahl der unter interne Tätigkeiten gebuchten Personalstunden. Da hierunter auch die Zeiten von Urlaub und weiteren sozialen Aspekten fallen, könnte das eine Folge der geringen Beschäftigtenzahl sein.

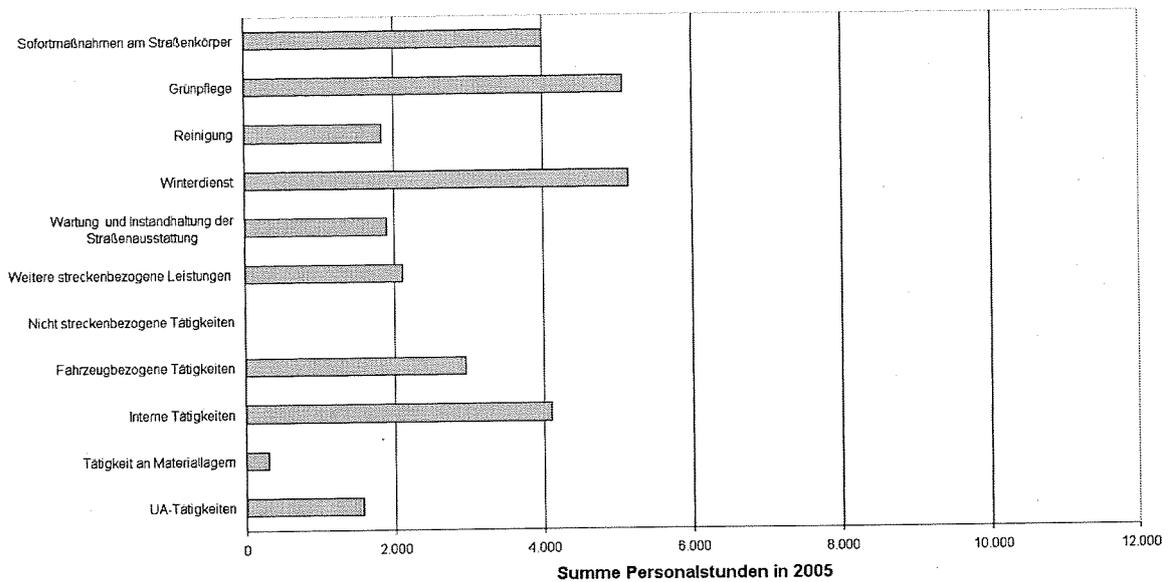


Abbildung 10: Personalstunden der Tätigkeitsgruppen in der SM Gauingen

Vergleiche mit anderen Straßenmeistereien können auch über die Anteile der auf die einzelnen Tätigkeitsgruppen entfallenden Personaleinsatzstunden erfolgen (Tabelle 11). In den über die letzten drei Jahre gemittelten Werten fällt erwartungsgemäß der große Anteil im Winterdienst auf, der über geringeren Personaleinsatz bei den Sofortmaßnahmen am Straßenkörper und der Reinigung ausgeglichen wird. Wie auch in der Straßenmeisterei Eningen ist der Anteil der nicht streckenbezogenen Leistungen geringer als im Vergleich mit anderen Meistereien.

Tätigkeitsgruppe / Leistungsbereich	Anteil Personaleinsatzstunden SM Gauingen	Vergleichswert für die Anteile in SM
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	11,8 %	18 %
Grünpflege	17,8 %	16 %
Reinigung	6,5 %	11 %
Winterdienst	16,0 %	4 %
Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung	6,9 %	5 %
Weitere streckenbezogene Leistungen	6,9 %	7 %
Nicht streckenbezogene Leistungen	34,1 %	39 %

Tabelle 11: Anteile der Personaleinsatzstunden in der SM Gauingen

2.3.6 Winterdienst

Am Standort der Straßenmeisterei Gauingen steht eine Salzlagerhalle mit einer Kapazität von 1.200 t Trockensalz und ein Soletank mit einer Kapazität von 40 m³ zur Verfügung. Der Stützpunkt in Bernloch ist mit einer Hallenkapazität für Trockensalz von 1.000 t und einer Feuchtsalzanlage mit zwei stehenden Soletanks mit jeweils 13 m³ Volumen ausgestattet.

Fahrzeug	Ladefähigkeit für Streugut	Bemerkung
LKW RT-2186	5,0 m ³	Ab 2007 4,0 m ³
LKW Fremdunternehmer	5,0 m ³	
LKW Fremdunternehmer	4,0 m ³	
LKW Fremdunternehmer	4,0 m ³	
MGT RT-2372	2,0 m ³	
MGT RT-2309	2,0 m ³	
MGT RT-2340	2,7 m ³	
MGT Fremdunternehmer	3,0 m ³	Ausstattung von Gemeinde
Anhänger RT-2714 gezogen durch Fremdunternehmer	3,0 m ³	Nur Trockensalz
Anhänger RT-2745 gezogen durch Fremdunternehmer	3,0 m ³	Nur Trockensalz
Anhänger RT-2091 Reserve	3,0 m ³	Nur Trockensalz

Tabelle 12: Winterdienstfahrzeuge SM Gauingen

Für den Winterdienst sind neben den eigenen Fahrzeugen fünf Fremdunternehmer eingesetzt, die von der Meisterei ausgestattet werden, und einer mit eigenem Fahrzeug und eigener Ausrüstung. Über die für den Regelfall geplanten neun Ausstattungen hinaus wird ein Trockensalz-Streuanhänger in Reserve vorgehalten (Tabelle 12).

Änderung durch Abgrenzung

Bei dem abzugebenden Gebiet handelt es sich um den am weitesten von Standort und Stützpunkt entfernten Bereich. Das Gebiet stimmt ungefähr mit dem Zuständigkeitsbereich eines der Winterdienstunternehmer mit Lastkraftwagen überein.

2.4 Straßenmeisterei (SM) Münsingen

2.4.1 Standort und betreuter Bestand

Für den nordöstlichen Bereich des Landkreises ist die Straßenmeisterei Münsingen zuständig. Mit ihrem Standort in Münsingen (im Osten des Landkreises und im Südosten des betreuten Gebietes) und einem Stützpunkt in Bad Urach (im Nordwesten des Zuständigkeitsbereiches) betreut sie ein Straßennetz von 243,6 km. Davon sind 55,8 km Bundesstraßen, 91,0 km Landesstraßen und 96,8 km Kreisstraßen. Da im Bereich der SM Münsingen keine mehrstreifigen Straßenabschnitte zu betreuen sind, ist die Streckenlänge mit der Unterhaltungslänge gleichzusetzen. Damit liegt die Netzlänge anders als bei den Meistereien in Eningen und Gauingen geringfügig unter dem empfohlenen Wert von 250 km je Straßenmeisterei. Parkplätze werden im Zuge der Strecken mitbearbeitet und können daher nicht einzeln aus den Unterlagen ermittelt werden. Wie im gesamten Landkreis liegt die Betreuung der Radwege in kommunaler Verantwortung. Abgesehen von den Straßen ist die Meisterei für 41 Brücken und fünf Regenwasserbecken zuständig. Besonders herausragende Bauwerke sind nicht zu betreuen, dafür aber wie im Bereich der Straßenmeisterei Eningen eine Reihe von Strecken mit großen Steigungen im Zuge der Albaufstiege insbesondere bei Bad Urach.

Verkehrsbelastung

Verkehrsdaten liegen im Bereich der Straßenmeisterei Münsingen für die Bundesstraßen vor. Danach sind die B 28 und B 465 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 4.000 bis 8.000 Kraftfahrzeugen pro Tag belastet. Nur in Münsingen selbst und auf der B 28 von und nach Reutlingen treten zwischen Bad Urach und Metzingen größere DTV von bis zu 15.000 Fahrzeugen pro Tag auf. Mit einem zweistreifigen Ausbau (Regelquerschnitte 9,5 oder 10,5) entspricht der Ausbauzustand des Streckennetzes den Empfehlungen der deutschen Richtlinien für die Anlage von Straßen. Insbesondere auf der B 28 muss bei der Arbeitsplanung auf die Verkehrssituation Rücksicht genommen werden. Aufgrund des gerichteten (Berufs-)Verkehrs lassen sich Behinderungen durch Arbeitsstellen der Straßenunterhaltung allerdings vermeiden. Eine besonders kritische Stelle im Netz bildet der Verkehrsknoten in der Stadt Bad Urach.

Änderung durch Abgrenzung

Durch die zu erwartende Bereinigung der Zuständigkeitsgrenzen erfolgt keine Veränderung.

Änderung durch Baumaßnahmen

Strecken Zugänge werden durch den Ausbau der L 230 zwischen Auingen und Magolsheim zu einem Autobahnzubringer für die BAB A 8 beziehungsweise über die B 28 in Richtung Osten entstehen. Abzüglich der wegfallenden Streckenabschnitte ergibt sich daraus eine Verminderung der Unterhaltungslänge von 0,9 km. In Planung ist die Ortsumfahrung von Böttingen.

Grundstück und bauliche Anlagen

Das Gelände der Straßenmeisterei ist im Besitz des Landes Baden-Württemberg und durch den Landkreis Reutlingen angemietet. Bei dem Stützpunkt in Bad Urach handelt es sich um eine Bundesliegenschaft, die mietfrei genutzt werden kann. Sowohl Standort als auch Stützpunkt sind mit einer Salzlagerhalle und einem Soletank ausgestattet. Für die Winterdienstgeräte fehlt es an Unterstellmöglichkeiten. Am Standort in Münsingen stehen Flächen für eine Erweiterung zur Verfügung, die der Stadt Münsingen gehören. Aufgrund der Verwaltungsreform wurde der bereits angeforderte Grunderwerb gestoppt.

Im Verlauf der Untersuchung wurden die baulichen Anlagen besichtigt. Die meisten Gebäude befinden sich in gutem Zustand. In nächster Zeit ist mit der Sanierung eines Daches zu rechnen. Die jährlichen Kosten für die Grundmiete einschließlich Betriebskostenvorauszahlung und Kosten für Heizung und Warmwasser betragen derzeit rund 56.000 EUR.

2.4.2 Personalausstattung

Das Personal der Straßenmeisterei Münsingen umfasst derzeit 26 Mitarbeiter. Davon sind zwei für die Leitung, eine Halbtagskraft für die Verwaltung und je einer für Gehöft sowie Fahrzeug- und Geräteausstattung tätig. Ohne die Verwaltung sind in der Straßenunterhaltung demnach 23 Personen beschäftigt. Daraus ergibt sich eine betreute Streckenlänge von 10,6 km pro Mitarbeiter. Dieser Wert liegt innerhalb der vom Regierungspräsidium vorgegebenen Spanne. Ebenfalls eingehalten werden die Empfehlungen für den Gesamtpersonalbestand von 20 bis 33 Mitarbeitern pro Straßenmeisterei. In der Bewertung des Regierungspräsidiums vom 15.10.2003 wurde die SM Münsingen als mit 7 Funktionsstellen auszustattende Straßenmeisterei bewertet.

Altersstruktur des Unterhaltungspersonals

Ohne Berücksichtigung der Verwaltungskräfte (Leitung und Büro) weist die Altersstruktur in der Straßenmeisterei Münsingen eine gleichmäßige Verteilung auf (Abbildung 11). Mit dieser Verteilung und einem Altersdurchschnitt von 42 Jahren kann den hohen Ansprüchen in der Straßenunterhaltung an die physische Leistungsfähigkeit einerseits und an das erforderliche Maß an Erfahrung andererseits genügt werden. Drei Mitarbeiter befinden sich in der Blockphase der Altersteilzeit und werden im Jahr 2007 freigestellt.

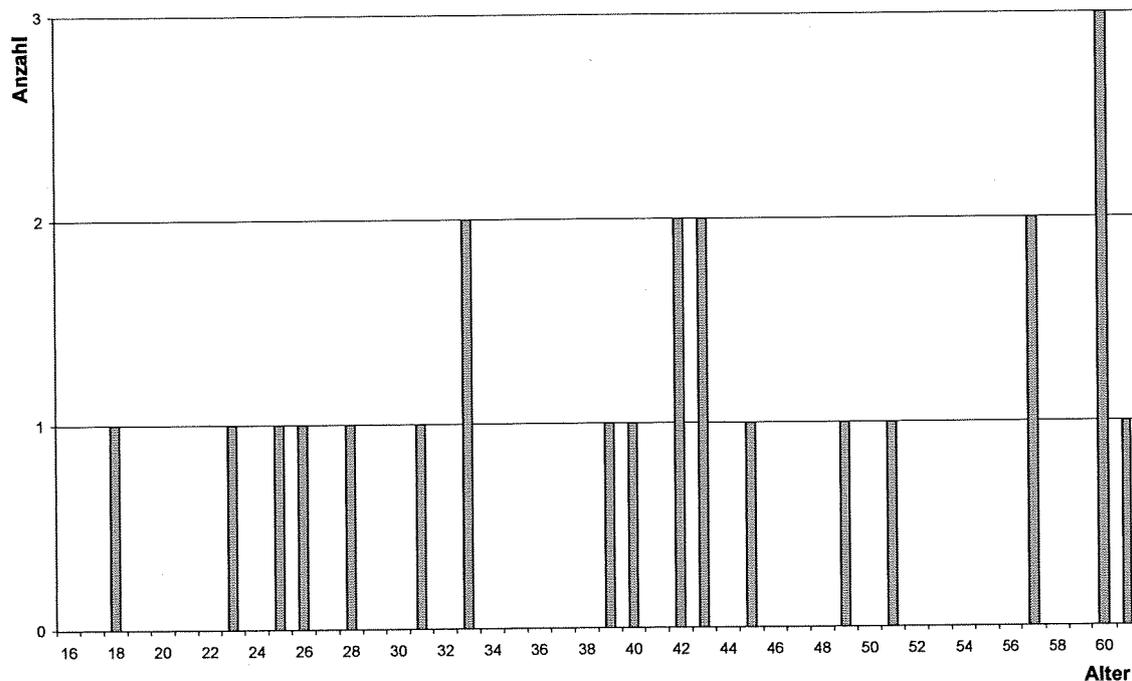


Abbildung 11: Altersstruktur des aktiven Unterhaltungspersonals in der SM Münsingen

Aufbau und Organisation

Ein Gerätehofverwalter und ein Kraftfahrzeugmechaniker werden ständig auf dem Gehöft in Münsingen eingesetzt. Die Mitarbeiter für die Straßenunterhaltung sind in Streckenwarte, Kraftfahrer und in drei Kolonnen eingeteilt (Abbildung 12). Zwei der Kolonnen sammeln sich in Münsingen, eine dritte auf dem Stützpunkt in Bad Urach.

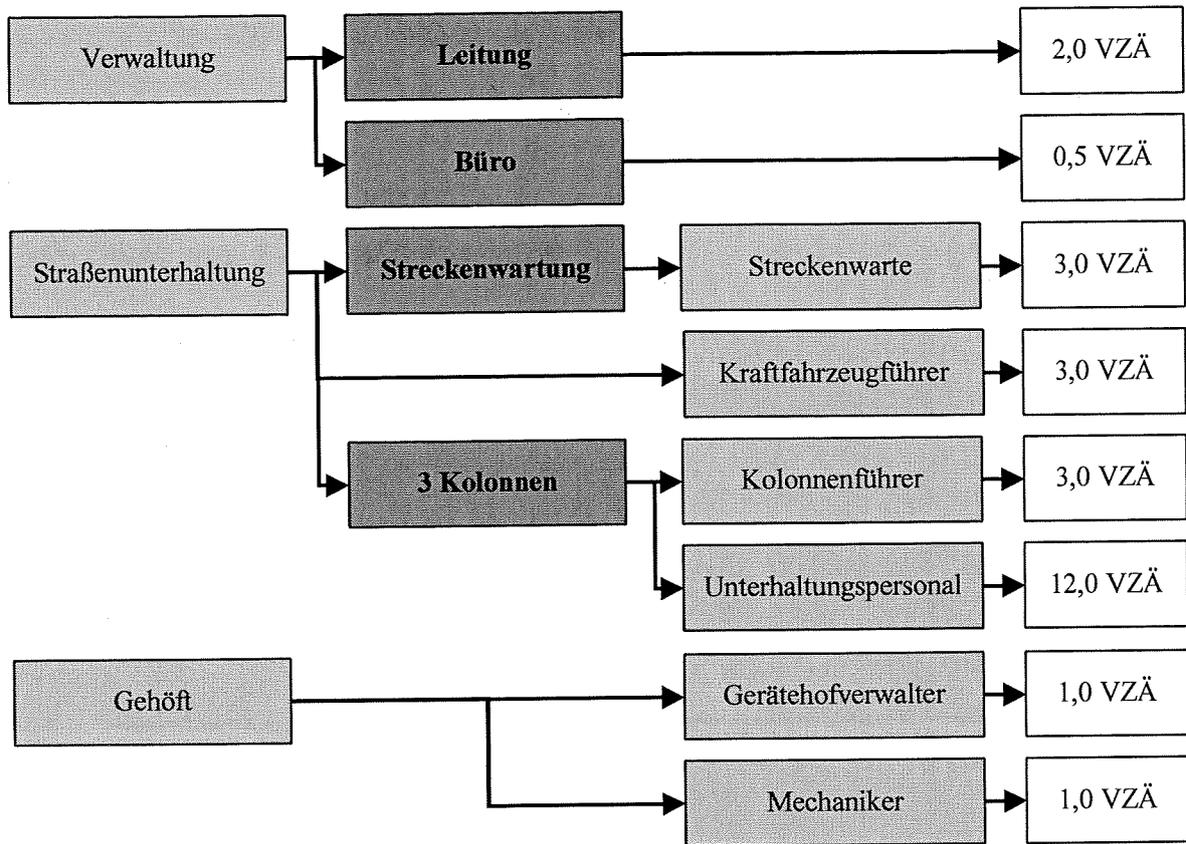


Abbildung 12: Organigramm der SM Münsingen

Arbeitszeiten in der Straßenunterhaltung

Wochentag	Arbeitszeit	Bemerkung
Montag - Donnerstag	07.00 – 09.00 Uhr	
	09.20 – 12.20 Uhr	
	13.00 – 16.30 Uhr	Summe 8,5 Std.
Freitag	07.00 – 09.00 Uhr	
	09.20 – 12.20 Uhr	Summe 5,0 Std.

Tabelle 13: Arbeitszeiten in der SM Münsingen

Wie im ganzen Landkreis beträgt die wöchentliche Arbeitszeit für alle Lohnbediensteten 39 Stunden. Sie ist in drei Abschnitte mit einer Frühstücks- und einer Mittagspause unterteilt. An Freitagen entfällt die Arbeit am Nachmittag. Die Anzahl der Urlaubstage ist vom Alter eines Mitarbeiters abhängig.

2.4.3 Fahrzeugausstattung

Der Fahrzeugbestand der Straßenmeisterei Münsingen setzt sich aus einem Personenkraftwagen (PKW), Transportern, zwei Lastkraftwagen (LKW) und drei Mehrzweckgeräteträgern (MGT) zusammen (Tabelle 14).

Fahrzeugtyp	Kennzeichen	Bemerkung
PKW Opel Corsa1,7 D	RT-2448	Dienstfahrzeug
Volkswagen 70x1C	RT-2069	
Volkswagen 70x10D	RT-2306	
Daimler Benz 507D	RT-2162	
Daimler Chrysler 310D Sprinter DOKA	RT-2085	
Daimler Chrysler Sprinter 311 CDI	RT-2068	
Daimler Chrysler Sprinter 311 CDI	RT-2067	
LKW MAN 19.314 FALK	RT-2469	
LKW MAN 10-220 LE	RT-2303	
MGT Mercedes Benz	RT-2174	
MGT Mercedes Benz 427/12	RT-2239	Mit Freischneider für alle SM
MGT Mercedes Benz U1600	RT-2428	

Tabelle 14: Fahrzeuge der SM Münsingen

Mit sechs Transportern für die Streckenkontrolle sowie Mannschafts- und Materialtransport und drei Mehrzweckgeräteträgern wäre die Meisterei besser ausgestattet als es der Maßnahmenkatalog 8 des Länderfachausschusses in der Regelausstattung vorsieht. Ein Mehrzweckgeräteträger mit Freischneider wird meistereiübergreifend im ganzen Landkreis eingesetzt.

Fahrzeug	Kennzeichen	Alter [Jahren]	geplante Nutzungsdauer bis																
			2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019			
PKW																			
Opel Corsa 1,7 D	RT-2448	6																	
Transporter																			
Volkswagen 70x1C	RT-2069	13																	
Volkswagen 70x0D	RT-2306	12																	
Daimler Benz 507D	RT-2162	18																	
Daimler-Chrysler 310 D Sprinter DOKA	RT-2085	7																	
Daimler-Chrysler Sprinter 311CDI	RT-2068	2																	
Daimler-Chrysler Sprinter 311CDI	RT-2067	2																	
LKW																			
MAN 19.314 FALK	RT-2469	7																	
MAN 10.220 LE	RT-2303	1																	
MGT																			
Mercedes Benz	RT-2174	15																	
Mercedes Benz U1600	RT-2239	14																	
Mercedes Benz 427/12	RT-2428	11																	

Tabelle 15: Alter der Fahrzeuge der SM Münsingen

Wie in den anderen beiden Straßenmeistereien des Landkreises Reutlingen sind auch in Münsingen statt der in der Regelausstattung vorgesehenen zwei großen und einem so genannten kleinen Mehrzweckgeräteträger (Motorleistung bis 88 kW) nur große Geräteträger im Einsatz.

Im Vergleich zu den beiden anderen Meistereien ist der Fuhrpark der Straßenmeisterei Münsingen recht alt. Sowohl für zwei der Transporter als auch für zwei der Mehrzweckgeräteträger ist die geplante Nutzungsdauer bereits überschritten (Tabelle 15). Für einen Mehrzweckgeräteträger ist die Ersatzbeschaffung bereits beantragt; des Weiteren ist der Ersatz eines Transporters im Jahr 2006 geplant. Mindestens zwei der Transporter und zwei weitere Mehrzweckgeräteträger sind in naher Zukunft zu ersetzen. Es folgt hieraus entsprechender Investitionsbedarf für den Fahrzeugbereich.

Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge

Für die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugeinsatzes können die Jahreseinsatzstunden einen entscheidenden Hinweis geben. Bei hoher Auslastung und folglich einer großen Zahl an Einsatzstunden nehmen nur die variablen Kosten wie Treibstoff-, Schmierstoff-, Reparatur- und Wartungskosten zu, die festen Kosten wie Abschreibung, kalkulatorische Zinsen, Unterstellkosten und Schadenrückstellungen können auf eine höhere Anzahl von Stunden verteilt werden. Anzustreben ist ein Wert von mehr als 1.200 Jahreseinsatzstunden pro Fahrzeug.

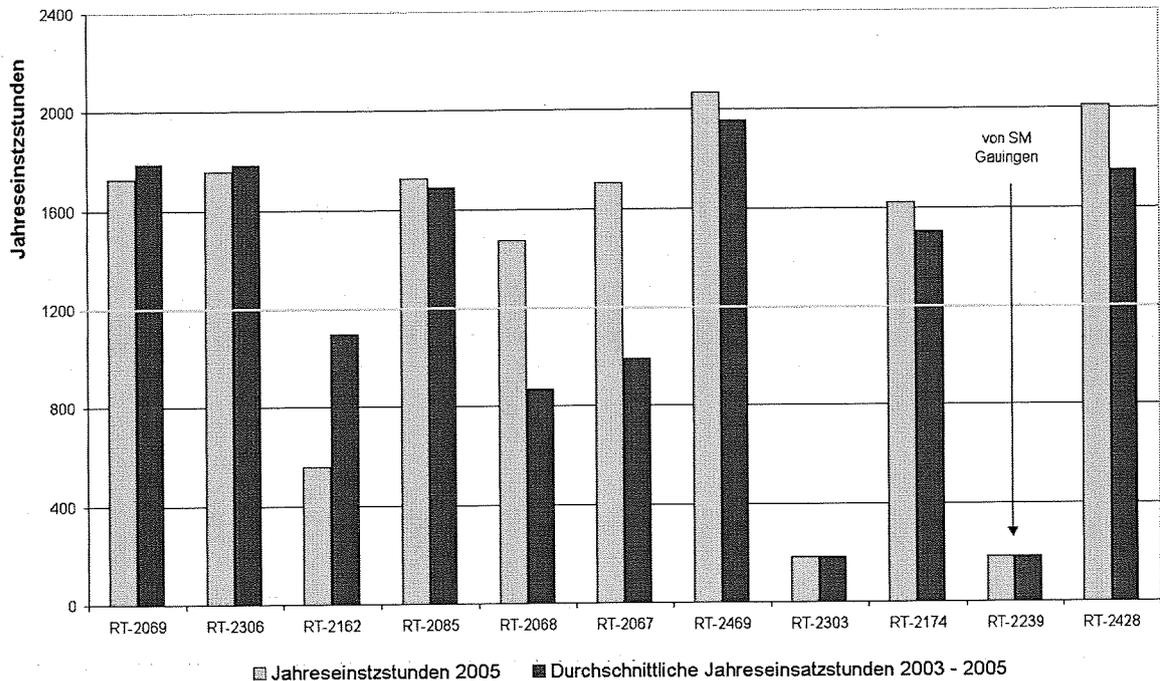


Abbildung 13: Jahreseinsatzstunden der Fahrzeuge der SM Münsingen

Die Auswertung der erbrachten Einsatzstunden zeigt, dass alle Fahrzeuge mit Ausnahme des überzähligen Transporters RT-2162 sehr wirtschaftlich eingesetzt werden (Abbildung 13). Die beiden Transporter RT-2068 und RT-2067 wurden erst in 2004 in Dienst gestellt und erreichen daher im Jahresdurchschnitt über die letzten drei Jahre den angestrebten Wert nicht. Angesichts der Werte für 2005 ist davon auszugehen, dass sich der Richtwert zukünftig einstellt. Sowohl der schwere Lastkraftwagen RT-2303 als auch der von der Straßenmeisterei in Gauringen übernommene Mehrzweckgeräteträger RT-2239 wurden erst gegen Ende des Jahres 2005 in den Betrieb übernommen. Beide Fahrzeug werden hochgerechnet über 2000 Einsatzstunden pro Jahr erreichen und damit ebenfalls wirtschaftlich eingesetzt sein.

Referenzdaten für einen Vergleich der geleisteten Einsatzstunden mit denen anderer Straßenmeistereien liegen nur für Großfahrzeuge mit einer Motorleistung von mehr als 88 kW vor. Bei einer Hochrechnung der Einsatzstunden für den vierten, neuen Mehrzweckgeräteträger als Lastkraftwagen und unter Vernachlässigung der Einsatzstunden des dritten, zu hoch motorisierten Mehrzweckgeräteträgers betragen die im vergangenen Jahre (2005) auf diesen Fahrzeugen erbrachten Einsatzstunden in der Straßenmeisterei Münsingen gut 7.000 Stunden. Auch unter Be-

rücksichtigung der betreuten Netzlänge liegt diese Zahl deutlich über den durchschnittlich zu erwartenden 5.200 Stunden pro Fahrzeug und Jahr. Ein Grund hierfür könnte in dem inzwischen aufgegebenen Truppenübungsplatz Münsingen liegen, der infolge fehlender Straßenverbindungen im Vergleich zu anderen Straßenmeistereien im Durchschnitt längere Anfahrtswege verursacht.

2.4.4 Geräteausstattung

Zur Geräteausstattung der Straßenmeisterei Münsingen gehören die nachfolgend aufgestellten Fahrzeuge und Geräte (Tabelle 16). Mit fünf Anhängern zur Sicherung von Arbeitsstellen und zwei Tiefladeanhängern zum Gerätetransport unterscheidet sich die Ausstattung der Meisterei nur unwesentlich von der durch den Länderfachausschuss empfohlenen Regelausstattung. Ein darüber hinaus vorhandener zusätzlicher Anhänger dient dem Transport des Wasserfasses, das in anderen Meistereien auf einem Lastkraftwagen transportiert beziehungsweise benutzt wird. Mit den weiteren Anhängfahrzeugen zum An- und Abtransport von Baumaterialien und Abfall zeigt sich die in den anderen beiden Meistereien des Landkreises beobachtete Abweichung.

Anhängerfahrzeuge	Hersteller und Bezeichnung	Anzahl
Anhänger bis 2,0 t	Erath ER75	2
	SIGG Fahrzeugbau 7 PK 33-E3	1
	Fischer	1
	SIGG 16PL 31 T3	1
2-achs. 3-Seiten-Kipper bis 8,0 t	Müller KDU	1
Sicherungsanhänger Größe 1 (3,6 x 2,2m)	SIGG Fahrzeugbau 26 PL 36-T3	1
Tiefladeanhänger über 2,0 t	Gaiser TE2	1
	Kronauer	1
	Auwärter TTH 10,6	1
Sicherungsanhänger Größe 2 (2,5 x 1,7m)	Horizont FA 2	1
Anhänger mit Wassertank	Weisser WSTA-C mit Wasserfass	1
Geräte für Sofortmaßnahmen am Straßenkörper		
Spritzmaschine	Maus 89A 15-00	1
Fugenschneider	Kraumendahl Wakra KF 6D	1
Hydraulikhammer	Krupp HM 12 E	2
Tandemwalze	Bomag Bw-120-AD	1
Doppelvibrationswalze, handgeführt	Bomag 75S	1
Rüttelplatten	Bosch BP1600B	1
	Wacker DVPN 75	1
Dieselstampfer (72 kg)	Wacker DS 72 y	1
Geräte für die Grünpflege		
Randstreifenmähergerät	Schmidt SBM-Z	1
Böschungsmähergeräte	Mulag FME 700	1
Wallheckenschere Frontausleger	Mulag ME 600	1
Mähmesser Schärmmaschine	Menke Rasant	1
Motormähergeräte, handgeführt	Holder M 710	3
	Vogel und Not Jet-Junior	2
	Vogel und Not Jet III	1
Geräte für die Reinigung		
Anbaukehrgerät	Schmidt VKS 24-H	1
Hochdruckwaschgerät für Brücken- und Fahr- bahnunterhaltung	Ehrle KDW 1200-P	1
Leitpfostenwaschgerät	Pfau LPW-2	1
Hochdruckreiniger	Kärcher HDS 798C	1

Geräte für den Winterdienst		
Schneefräse für LKW	Schmidt VF 26Z	1
Seitenschneesleuder für LKW und MGT	Schmidt S3 Zapfwellenantrieb	1
Keilpflug für LKW und MGT	Schmidt E 3.2	1
Vorbaupflüge für LKW und MGT	Schmidt CP3 Räumbreite bis 3,0	2
	Schmidt CP5	4
	Schmidt Tarron MS 32.1	1
	Schmidt Vector MS 33	1
	Schmidt Vector MS 36	1
	Beilhack PV 30-4 Räumbreite bis 3,0 m	1
Trockensalz - Streuanhänger	Weisser WSTA-G (Kapazität 3 m³)	2
	Weisser WSTA-G-EL68 (Kapazität 3 m³)	1
	Küpper-Weisser STA 2G90 (Kapazität 3 m³)	1
Feuchtsalz - Streuautomat für LKW	Weisser STA-HD-H90 FS 5 (Kapazität 5 m³)	1
	Schmidt STRATOS S 40 PALN (Kapazität 4 m³)	1
	Küpper-Weisser STA 95 E40 DFV (Kapazität 4 m)	1
	Küpper-Weisser STA 80 E40 DFF (Kapazität 4 m)	1
Feuchtsalz - Streuautomat für MGT	Weisser STA-HD-HU90 FS 2 (Kapazität 2 m)	3
Ausstattung der Salz- und Solelagerplätze		
Förderbänder für Salz und Splitt	Bauch Spezial (Leistung bis 50 m³/h)	2
Radlader (RT-2436)	Atlas AR 70/2	1
Soleaufbereitungsanlagen	Südwestsalz GmbH Solmix 40 m³	1
	Speidel Inhalt 2x11,5 m³	1
Sonstige Anlagen und Geräte		
Lichtsignalanlage mit Zubehör	Berghaus MPB400	1
Hochdruckreiniger	WAP Alto Neptuno 3-33	1
Notstromaggregat (transportabel)	Bosch 4KVA	1

Tabelle 16: Geräteausstattung der SM Münsingen

Für die Grünpflege entspricht die Ausstattung der Straßenmeisterei Münsingen mit drei Anbaumähgeräten sowie mehreren handgeführten Motormähgeräten den Vorgaben für die Regelausstattung einer Straßenmeisterei. Bei den Geräten zur Reinigung von Strecken ist sie mit einem Anbaukehrgeräten und einem Leitpfostenwaschgerät so ausgestattet, wie es im Maßnahmenkatalog 8 vom Länderfachausschuss vorgesehen ist. Zusätzlich hierzu steht ein Hochdruckwaschgerät für Brücken zur Verfügung.

Vor dem Hintergrund der unter schwierigen klimatischen Verhältnissen zu betreuenden elf Albaufstiege ist die Ausstattung der Straßenmeisterei Münsingen mit Winterdienstgeräten deutlich besser als in den Empfehlungen des Länderfachausschusses (MK 8) in der Regelausstattung vorgesehen. Im Gegensatz zur Straßenmeisterei Gauingen verfügt Münsingen über eine Schneefräse sowie eine Schneeschleuder und einen Keilpflug für besondere Schneefallereignisse. Darüber hinaus sind Vorbaupflüge und Streugeräte für die vollständige Ausstattung von zehn Winterdienstfahrzeugen vorhanden. Sechs Vorbaupflüge und Streugeräte stehen den unter Vertrag genommenen Winterdienstunternehmern zur Verfügung. An den beiden Lagerorten stehen jeweils Förderbänder für das Laden von Trockensalz und je eine Feuchtsalzanlage zur Verfügung. Am Standort in Münsingen wird darüber hinaus ein Radlader vorgehalten.

2.4.5 Tätigkeitsanalyse

Alle durch die Mitarbeiter ausgeführten Tätigkeiten werden getrennt nach Personalstunden, Fahrzeug- und Gerätekosten, Materialkosten und externen Rechnungen erfasst. Auswertungen erfolgen nach den landesweit eingeführten Tätigkeitsgruppen

- Sofortmaßnahmen am Straßenkörper,
- Grünpflege,
- Reinigung,
- Winterdienst,
- Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung,
- Weitere streckenbezogene Leistungen,
- Nicht streckenbezogene Tätigkeiten,
- Fahrzeug- und gerätebezogene Tätigkeiten,
- Interne Tätigkeiten und
- Kosten und Tätigkeiten an Materiallagern.

Erwartungsgemäß bildet der Winterdienst den größten Kostenfaktor in den Gesamtkosten der Straßenmeisterei Münsingen (Abbildung 14). Diese Ausprägung folgt aus den klimatischen Verhältnissen in der Region. Da dieser Leistungsbereich zum Teil von eingesetzten Fremdunternehmern abgedeckt wird, lässt sich dieser Aufgabenschwerpunkt in dem Vergleich der auf die Tätigkeitsgruppen gebuchten Personalstunden nicht so ausgeprägt wiederfinden (Abbildung 15). Größere Stundenanteile treten bei den Leistungen der Grünpflege und den internen Tätigkeiten auf. Unter interne Tätigkeiten fallen allerdings auch die Zeiten von Urlaub und weiteren sozialen Aspekten. Für allgemeine Tätigkeiten der Straßenunterhaltung und die Unterhaltung des Gehöfts sind im Jahr 2005 nur etwa ein Drittel der ausgewiesenen Stunden angefallen.

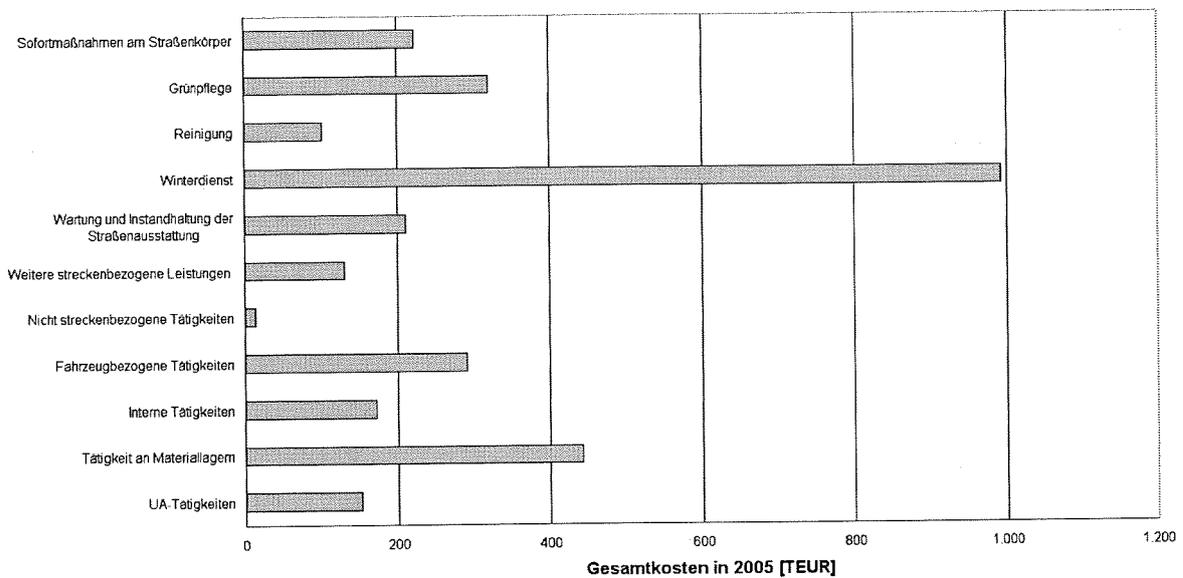


Abbildung 14: Gesamtkosten der Leistungsbereiche in der SM Münsingen

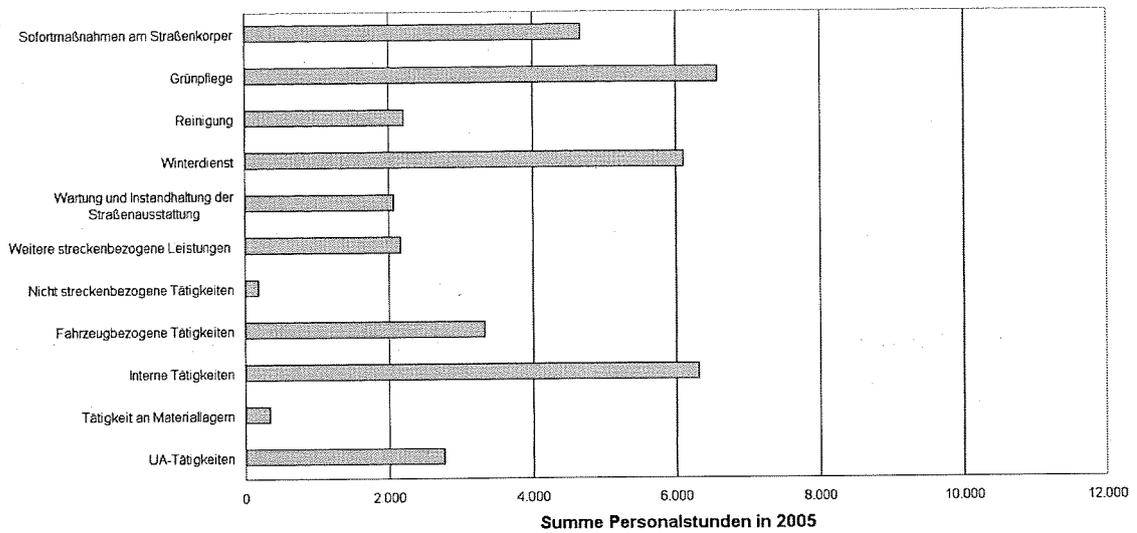


Abbildung 15: Personalstunden der Leistungsbereiche in der SM Münsingen

Eine Betrachtung der auf die einzelnen Gruppen entfallenden Anteile an Personaleinsatzstunden (Tabelle 17) lässt Vergleiche mit anderen Straßenmeistereien zu. Im Durchschnitt der Jahre 2003 bis 2005 ist der infolge der klimatischen Verhältnisse dominante Winterdienst ablesbar. Ein Ausgleich entsteht über geringere Einsatzstundenanteile bei Sofortmaßnahmen am Straßenkörper und in der Reinigung. Auch in der Straßenmeisterei Münsingen ist ein niedriger Anteil an nicht streckenbezogenen Leistungen zu beobachten.

Tätigkeitsgruppe / Leistungsbereich	Anteil Personaleinsatzstunden SM Münsingen	Vergleichswert für die Anteile in SM
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	12,8 %	18 %
Grünpflege	21,7 %	16 %
Reinigung	7,3 %	11 %
Winterdienst	13,2 %	4 %
Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung	5,3 %	5 %
Weitere streckenbezogene Leistungen	5,7 %	7 %
Nicht streckenbezogene Leistungen	34,0 %	39 %

Tabelle 17: Anteile der Personaleinsatzstunden in der SM Münsingen

2.4.6 Winterdienst

Am Standort der Straßenmeisterei Münsingen steht eine Salzlagerhalle mit einer Kapazität von 1.000 t Trockensalz und ein Soletank mit einer Kapazität von 40 m³ zur Verfügung. Der Stützpunkt in Bad Urach ist mit einer Hallenkapazität für Trockensalz von 1.200 t und einer Feuchtsalzanlage mit zwei stehenden Soletanks mit jeweils 11,0 m³ Volumen ausgestattet.

Fahrzeug	Ladekapazität für Streugut	Bemerkung
LKW RT-2469	5,0 m ³	
LKW Fremdunternehmer	4,0 m ³	
LKW Fremdunternehmer	4,0 m ³	
LKW Fremdunternehmer	4,0 m ³	
MGT RT-2303 oder RT-2239	2,5 m ³	
MGT RT-2174	2,0 m ³	
MGT RT-2428	2,0 m ³	
Anhänger RT-2644 Reserve	3,0 m ³	Nur Trockensalz
Anhänger RT-2802 gezogen durch Fremdunternehmer	3,0 m ³	Nur Trockensalz
Anhänger RT-2863 gezogen durch Fremdunternehmer	3,0 m ³	Nur Trockensalz
Anhänger RT-2490 gezogen durch Fremdunternehmer	3,0 m ³	Nur Trockensalz

Tabelle 18: Winterdienstfahrzeuge SM Münsingen

Für den Winterdienst sind neben den eigenen Fahrzeugen sechs Fremdunternehmer eingesetzt, die durch Vorbaupflüge und Streugeräte der Meisterei ausgestattet werden. Über die für den Regelfall geplanten zehn Ausstattungen hinaus wird ein Trockensalz-Streuanhänger in Reserve vorgehalten (Tabelle 18).

2.5 Betrachtung der Abgrenzungsfolgen

Nach einer Abgrenzung der Zuständigkeitsbereiche werden alle drei Straßenmeistereien des Landkreises Reutlingen unterhalb der Richtwerte des Regierungspräsidiums bezüglich der zu betreuenden Streckenlänge liegen. Während diese Unterschreitung in den Straßenmeistereien Gauingen und Münsingen gering ausfällt, wird die Straßenmeisterei Eningen nur drei Viertel der geforderten Mindestlänge zu betreuen haben. Die gesamte Unterhaltungslänge des zu betreuenden Netzes im Landkreis Reutlingen wird dann 681,8 Kilometer betragen. Rein rechnerisch lassen sich daraus zwei Straßenmeistereien mit jeweils 340,9 km bilden, deren Netzlänge dann geringfügig über dem vom Regierungspräsidium vorgegebenen Maximalwert von 333 km liegt. Ob eine solche Aufteilung organisatorisch sinnvoll zu realisieren ist, wird die weitere Untersuchung zeigen müssen.

Anpassungen der Personal-, Fahrzeug- und Geräteausstattung

Auf dem Gelände der Straßenmeisterei Eningen besteht eine gemeinsame Bauamtswerkstatt der drei Landkreise Reutlingen, Tübingen und Zollernalb. Die Leitung wird durch einen Mitarbeiter des Landratsamtes in Reutlingen übernommen, der zugleich die Stelle des Kfz-Sachbearbeiters wahrnimmt. In der Bauamtswerkstatt arbeiten zwei Mechaniker und ein Lackierer sowie eine Person für die Verwaltungstätigkeiten. Nach der Bewertung des Regierungspräsidiums vom 15.10.2003 ist für alle drei Straßenmeistereien des Landkreises Reutlingen bei den Funktionsstellen jeweils ein Mechaniker vorgesehen. Das Alter der Beschäftigten in der Bauamtswerkstatt liegt ausnahmslos unter 50 Jahren. Über Bestand und Auflösung der Bauamtswerkstatt liegt eine Vereinbarung zwischen den beteiligten Landkreisen vor. Darin ist eine eventuelle Personalübernahme durch die Landkreise geregelt. Infolge dieser Vereinbarung muss die Bauamtswerkstatt in der bestehenden Organisationsform mindestens bis Ende 2007 und längstens bis Ende 2009 aufrecht erhalten werden.

In der Straßenunterhaltung sind 72 Lohnbedienstete tätig. Um die Richtwerte des Regierungspräsidiums bezüglich der maximalen Größe einer Straßenmeisterei und der mindestens pro Mitarbeiter zu betreuenden Streckenlänge einzuhalten, müsste die Mitarbeiterzahl auf 66 oder weniger reduziert werden. Auf dem Wege der natürlichen Altersentwicklung ist ein solches Ziel innerhalb von fünf bis sieben Jahren zu erreichen (Abbildung 16). Bei der vertraglich vereinbar-

ten Versetzung von Mitarbeitern der Meisterei Eningen in den Landkreis Tübingen lässt sich diese Zahl umgehend einstellen.

Für die konkrete Betrachtung müssen diese theoretischen Überlegungen um weitere Aspekte ergänzt werden: Erstens sind die Qualifikationen der Mitarbeiter zu berücksichtigen und mit den bei einer möglichen Reduzierung der Anzahl von Straßenmeistereien zu besetzenden Funktionen abzugleichen. Zweitens wirkt sich ein über mehr als fünf Jahre bestehender Einstellungsstopp nicht nur negativ auf die Alterstruktur aus, sondern könnte auch einen Mangel an qualifiziertem Personal für entscheidende Aufgaben nach sich ziehen.

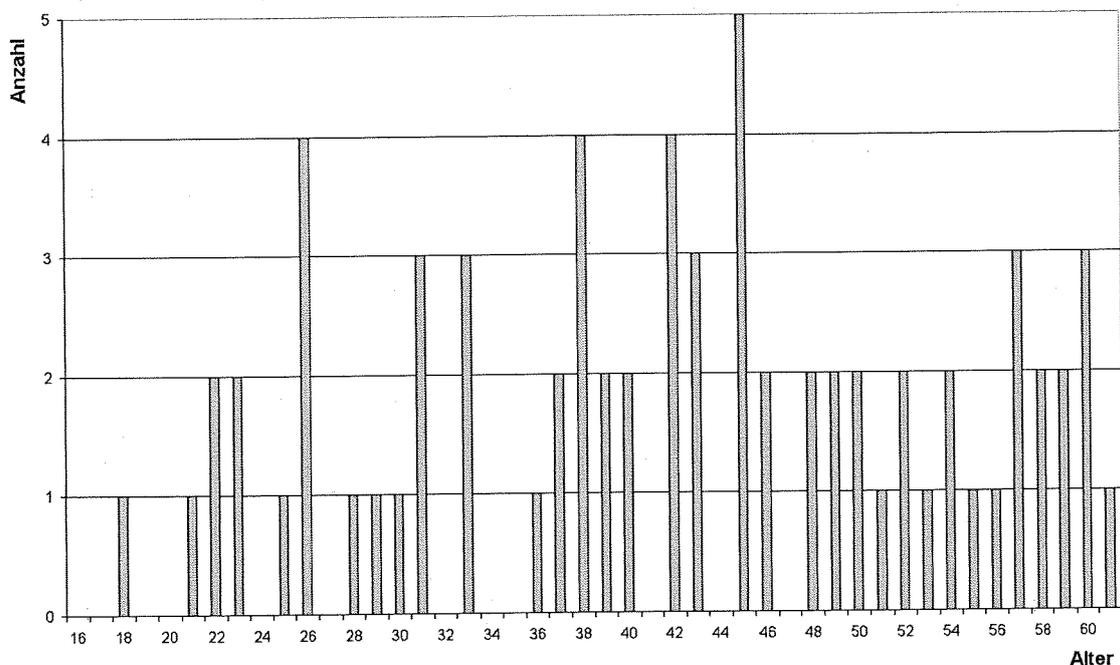


Abbildung 16: Altersstruktur des Straßenunterhaltungspersonals im Landkreis Reutlingen

Im Vergleich zu Anpassungen im Personalbereich ist die Anpassung der Fahrzeug- und Geräteausstattung unkritisch. Bei einer Erhaltung von drei Straßenmeistereien im Landkreis kann eine gemeinsame Nutzung von großen Fahrzeugen und Großgeräten eine wirtschaftliche Aufgabenerfüllung fördern. Die nach einer Reduzierung der Anzahl von Straßenmeistereien entstehenden sehr großen Einheiten würden auf der anderen Seite eine höhere Bemessung der Fahrzeug- und

Geräteausstattung rechtfertigen. Mit der Zeit könnte ein nach der Übertragung von Fahrzeugen und Geräten an die benachbarten Landkreise möglicherweise bestehender Überhang durch Aussonderung und eine verzögerte Beschaffung abgebaut werden.

Organisatorische Anpassungen

Ein wesentliches Entscheidungskriterium wird in der weiteren Untersuchung die Einsatzplanung für den Winterdienst darstellen. Wenn eine Reduzierung der Anzahl von Straßenmeistereien nicht nur formal erfolgen soll, also dabei alle Standorte und Stützpunkte erhalten bleiben würden, müssen die Richtwerte des Regierungspräsidiums bezüglich der Zugriffszeiten von höchstens 30 Minuten gegen die Investitionen in einen neuen Standort oder Stützpunkt abgewogen werden. Überlegungen über Bedarf und Gelände für eine Bauamtswerkstatt werden einbezogen.

Grundsätzlich sind organisatorische Anpassungen auch über eine Erhöhung der Vergabeanteile denkbar. Voraussetzung für die Vergabe von Arbeiten in der Straßenunterhaltung ist neben der Bereitschaft auf der Seite der öffentlichen Verwaltung auch das Vorhandensein und die regelmäßige Verfügbarkeit privater Unternehmen. In der Regel kann bei Tätigkeiten für Wartung und Instandsetzung der Straßenausstattung (Markierung, Schutzplanken und Verkehrszeichen) sowie bei Arbeiten im Rahmen der baulichen Unterhaltung von einem ausreichenden Wettbewerb ausgegangen werden. Kleinere bauliche Unterhaltungsmaßnahmen sollten allerdings weiterhin selbst ausgeführt werden, da ansonsten der Kontrollaufwand zu groß wird. Im Winterdienst liegt der Vergabeanteil bereits auf dem wirtschaftlich maximal zweckmäßigen Niveau.

3. Konzeption

3.1 Grundüberlegungen

Für die Szenarientwicklung zur Standortkonzeption für die Straßenmeistereien im Landkreis Reutlingen lassen sich allgemeine Grundlagen für die Gebietsaufteilung, die Personal- und Fahrzeugausstattung und die baulichen Anlagen herausarbeiten. Sie folgen einerseits aus den Richtwerten des zuständigen Regierungspräsidiums und andererseits aus grundsätzlichen Überlegungen zur Aufgabenerfüllung unter den gegebenen, individuellen Rahmenbedingungen im Landkreis Reutlingen. Diese allgemeinen Grundlagen werden in allen Standortkonzepten berücksichtigt und daher im Folgenden konzeptübergreifend erläutert.

3.1.1 Gebietsaufteilung und Standorte

Eine Konzentration des Straßenbetriebsdienstes im Landkreis Reutlingen in einer Meisterei würde zu einer sehr hohen Netzlänge und in der Folge sehr hohen Mitarbeiterzahl führen, so dass zur Einhaltung einer akzeptablen Führungsspanne eine weitere Leitungsebene notwendig wird. Eine zentrale Meisterei mit mehreren Stützpunkten und gesteigertem Einsatz von Fremdunternehmern ist zwar theoretisch denkbar, wird aber keine bekannte Größe für eine Meisterei erreichen. Die Erfahrungen zeigen, dass bei zunehmender Größe Schwierigkeiten bei der Kommunikation auftreten, die theoretisch nur durch Änderungen und Modernisierungen der Abläufe vermieden werden können, in diesem Fall dann aber auf geringe Akzeptanz bei den Anwendern stoßen. Weiter treten bei zu vielen Stützpunkten oder Stützpunkten mit sehr starker Personalbesetzung (mehr als eine Kolonne) Effekte eines Eigenlebens auf, was Reibungsverluste in der Leistungserstellung verursacht. Für den Landkreis Reutlingen sind daher weiterhin mindestens zwei Straßenmeistereien zu empfehlen.

Bei der Festlegung der zu betreuenden Gebiete der einzelnen Straßenmeistereien wird unter anderem eine möglichst gleichmäßige Aufteilung der Unterhaltungslängen des Streckennetzes angestrebt. Aufgrund der topografischen Randbedingungen und der ungleich verteilten Verkehrsstärken im Landkreis Reutlingen ist es jedoch nicht möglich, den Meistereien jeweils vergleichbare Netze in Bezug auf die Streckencharakteristik zuzuordnen. Es werden vielmehr Streckennetze mit unterschiedlichen Randbedingungen hinsichtlich der Höhenlagen und der Ver-

kehrsstärken zu betreuen sein. Um dem betrieblichen Mehraufwand durch die Betreuung der Alaufstiege und der höheren Verkehrsbelastung im nördlichen Teil des Landkreises sowie dem dort zu erwartenden Zuwachs an Unterhaltungslänge gerecht zu werden, wird für die in diesem Bereich zuständige Meisterei eine etwas geringere Unterhaltungslänge vorgesehen.

Werden nach einer Übertragung von Strecken an die benachbarten Landkreise alle drei Straßenmeistereien beibehalten, können die zu betreuenden Unterhaltungslängen durch geringfügige Anpassungen der Zuständigkeitsgrenzen wieder gleichmäßig verteilt werden. Für die Szenarientwicklung der Konzepte mit zwei Meistereistandorten erweist sich eine allgemeine Nord-Südeinteilung der zu betreuenden Gebiete als günstigste Möglichkeit. Begründet durch die Lage der Verkehrsachsen würde sich aus einer West-Ost-Einteilung der Gebiete eine unzweckmäßige Aufteilung der Zuständigkeiten im Winterdienst insbesondere für die Strecken mit hoher Verkehrsbedeutung ergeben. Hieraus folgt die Beibehaltung des Meistereistandes Eningen für den nördlichen Bereich des Landkreises in allen Konzepten. Bei nur zwei Meistereistandorten ist wegen der fehlenden Fahrmöglichkeit durch den aufgegebenen Truppenübungsplatz eine Zuordnung des Stützpunktes Bad Urach zur Meisterei in Eningen zweckmäßig. Vor diesem Hintergrund können die Gebiete um Münsingen und Gauingen nur zu einer Meisterei gehören, da sonst die angestrebte gleichmäßige Verteilung der Unterhaltungslängen nicht gewährleistet ist.

Neben der Aufteilung der Unterhaltungslängen haben die Tourenplanung im Winterdienst und die Zugriffszeit im Sommerdienst einen wesentlichen Einfluss. Das Kriterium der maximalen Zugriffszeit wird hierbei stärker gewichtet als die mögliche Reduktion der Anzahl von Stützpunkten. In der Einsatzplanung für den Winterdienst ist unter Umständen ein Nachladestützpunkt ausreichend, für die Einhaltung der Zugriffszeiten müssen aber Personal und Fahrzeuge vor Ort stationiert sein. Somit bleiben bei allen Konzepten Stützpunktstandorte bei allen Meistereien erforderlich. In Abhängigkeit von der Lage der Standorte und Stützpunkte sind Änderungen im Verlauf der Zuständigkeitsgrenze sinnvoll.

3.1.2 Bauamtswerkstatt

Die Kapazität der Bauamtswerkstatt wurde ursprünglich für sechs Meistereien aus drei Landkreisen ausgelegt. In Anbetracht der zu erwartenden Anpassung des Zuständigkeitsbereiches und der damit verknüpften Reduzierung des Arbeitsanfalls liegt es nahe, eine Integration der

Bauamtswerkstatt in die Straßenmeisterei Eningen vorzunehmen und diese im Bedarfsfall mit übergreifenden Aufgaben zu betrauen.

Für eine Straßenmeisterei mit einer Netzlänge von rund 300 km sind ein bis anderthalb Mechaniker vorgesehen. Auf dieser Grundlage wird für die Personalbemessung eine Anzahl von drei Mechanikern für den Landkreis Reutlingen vorgesehen, die je nach Konzept unterschiedlich bei den Meistereien stationiert sind. Diese Anzahl der Mechaniker ist als Sockelkapazität anzusehen, um eine Vollausslastung des Personals zu gewährleisten. Bedarfsspitzen können und sollen durch zusätzliche qualifizierte Mitarbeiter des Unterhaltungspersonals oder Aufträge an ortsansässige Werkstätten ausgeglichen werden.

Der Leiter der Bauamtswerkstatt ist derzeit schon zur Hälfte für das Kreis-Straßenbauamt Reutlingen tätig. Für die Personalausstattung wird zu Grunde gelegt, dass dieser zukünftig ganz im Kreis-Straßenbauamt Reutlingen beschäftigt sein wird. Das Aufgabengebiet kann das Fuhrparkmanagement, die Fahrzeug- und Gerätebeschaffung, die fachliche Leitung des Werkstättenpersonals der Meistereien inklusive der Umsetzung der Arbeitssicherheit umfassen.

3.1.3 Personalausstattung

Aus den Richtwerten des Regierungspräsidiums sind sowohl die Unterhaltungslänge je Lohnbedienstetem als auch die Spanne für die Gesamtzahl der Mitarbeiter einer Straßenmeisterei zu übernehmen. Daneben werden spezifische Ansätze für die Verhältnisse im Landkreis Reutlingen berücksichtigt sowie der bei hohem Aufwand im Winterdienst zielführende Einsatz von Fremdunternehmern, um eine möglichst gleichmäßige Auslastung des eigenen Personals zu erreichen. Folgende übergreifende Parameter und Annahmen werden als Grundlagen zur Personalausstattung festgelegt:

- Unterhaltungslänge je Lohnbedienstetem: 10 bis 12 km
- Gesamtzahl der Lohnbediensteten je Meisterei: 20 bis 33 Personen
- Eine Kolonne an ständig besetzten Stützpunkten
- Integration der Bauamtswerkstatt in die Straßenmeisterei Eningen
- Ersatz fehlender Ressourcen für den Winterdienst durch Fremdunternehmer

Die Abschätzung des Personalbedarfs innerhalb der einzelnen Konzepte orientiert sich an der derzeitigen Personalausstattung unter der Berücksichtigung des geänderten Aufgabenumfangs. Hieraus ergeben sich folgende Ansätze:

- je Meisterei
 - ein Leiter und ein Stellvertreter sowie Verwaltungskräfte
 - ein Gerätehofverwalter
 - ein Mechaniker (bei drei Meistereien) beziehungsweise
 - 1,5 Mechaniker im Durchschnitt (bei zwei Meistereien).
- je Bezirk
 - ein Streckenwart
 - eine Kolonne bestehend aus Kolonnenführer und vier bis fünf Mitarbeitern.

Nach der Bewertung des Regierungspräsidiums vom 15.10.2003 bezüglich der zu besetzenden Funktionsstellen ist für ausgewählte Meistereien mit einer Gesamtnote größer 95 zusätzlich zu einem Streckenwart je Meisterei ein Streckenwart zur besonderen Verwendung vorgesehen. Dies betrifft die Meistereien Eningen und Münsingen, die Meisterei Gauingen wurde in den Bereich der Regelmeistereien eingeordnet und soll somit lediglich über einen Streckenwart je Bezirk verfügen. Derzeit hat die Meisterei Münsingen keinen Streckenwart zur besonderen Verwendung. Grundsätzlich wird die Zuordnung eines Streckenwartes zu einem Kolonnenbezirk und der gleichzeitige Einsatz eines Streckenwartes zur besonderen Verwendung als parallele Ausübung zweier Modelle zur Strecken- und Bauwerkskontrolle angesehen. Daraus folgt ein erhöhter Personalbedarf, der im Weiteren nicht fortgeschrieben wird. Unter Beibehaltung aller drei Meistereien (Konzept 0) wird die Größe der Kolonnenbezirke zwar verringert, ihre Anzahl aber beibehalten. Vor dem Hintergrund dieser Auswirkung der gleichmäßigen Verteilung der Unterhaltungslängen ist es auch für die Meisterei Eningen möglich, auf den Streckenwart zur besonderen Verwendung zu verzichten.

3.1.4 Fahrzeugausstattung

Die Abschätzung des Fahrzeugbedarfs innerhalb der einzelnen Konzepte orientiert sich im Allgemeinen an der derzeitigen Ausstattung und der Auslastung der Fahrzeuge bezogen auf die neue Gebietsaufteilung. Hieraus ergeben sich folgende Ansätze zur Fahrzeugausstattung:

- je Streckenwart ein MTW und ein Anhänger
- je Kolonne ein MTW und ein Anhänger
- Gärtner der Meisterei Eningen ein MTW
- An- und Aufbaugeräte entsprechend Aufgabenumfang und Fahrzeugausstattung
- je Meisterei
 - mindestens zwei LKW und zwei Geräteträger
 - mindestens drei LKW und drei Geräteträger bei großer Unterhaltungslänge

Bei den folgenden Geräten ist langfristig nur ein Gerät je Meisterei notwendig:

- Vorbaukehrmaschine
- Leitpfostenwaschgerät
- Hochdruckwaschgerät
- Randstreifenmähergerät
- Auslegermähergerät

Einige Spezialgeräte wie das selbstfahrende Mähergerät, der Häcksler, die Astschere für Gehölzpflege und die selbstfahrende Kehrmaschine werden weiterhin meistereiübergreifend eingesetzt und müssen somit nur einmal für den gesamten Landkreis vorgehalten werden. Da ein Verzicht auf diese Geräte nicht ohne grundlegende Umorganisation möglich ist, wird eine wirtschaftliche Nutzung im Rahmen des Möglichen angenommen. Anpassungen der Fahrzeug- und Geräteausstattung sollten in der Regel durch den Verzicht auf Ersatzbeschaffungen realisiert werden.

3.1.5 Bauliche Anlagen

Die Grundstücke der drei Meistereien und des Stützpunktes in Bernloch befinden sich derzeit im Besitz des Landes Baden-Württemberg und sind durch den Landkreis Reutlingen angemietet. Die Standorte Walddorfhäslach und Bad Urach sind Bundesliegenschaften und können mietfrei genutzt werden. In Zusammenhang mit der Standortoptimierung der Straßenmeistereien erscheint es sinnvoll, die bereits bestehenden Gelände weiterhin anzumieten, da ein Erwerb auf Grundlage der bisher seitens des Landes Baden-Württemberg genannten Kaufpreise wirtschaftlich nicht lohnend ist. Im Falle einer Neuerrichtung eines Meistereii- oder Stützpunktstandortes wird es als sinnvoll angesehen, die hierzu erforderlichen Grundstücke käuflich zu erwerben.

Generell sollten alle verwaltungseigenen Fahrzeuge und Geräte in den Meistereien oder Stützpunkten stationiert sein. Für die Winterdienstgeräte werden bei den Meistereien und Stützpunkten geeignete Unterstellmöglichkeiten für die Sommermonate geschaffen, falls diese noch nicht vorhanden sind. Die Unterbringung von Winterdienstgeräten bei den Fremdundertnehmern wird aus mehreren Gründen nicht in Erwägung gezogen. Zum Einen ist zu berücksichtigen, dass die Reparatur und Instandsetzung der Winterdienstgeräte in den Sommermonaten an den Meistereii-standorten erfolgt und somit eine Unterbringung der Geräte bei den Fremdundertnehmern weitere Transporte erfordert; zum Anderen ist anzunehmen, dass eine derartige Einlagerung der Geräte seitens des Fremdundertnehmers nicht kostenfrei erfolgen wird. Ferner ist zu beachten, dass bei einem Wegfall oder Wechsel von Fremdundertnehmern daraus erheblicher organisatorischer Aufwand resultieren kann. Für die Geräte sollten Unterstellmöglichkeiten vorhanden sein, die sie vor Witterungseinflüssen insbesondere Sonneneinstrahlung schützen.

3.2 Konzept 0 (angepasster Ist-Fall)

Das Konzept 0 beinhaltet im Wesentlichen die Beibehaltung der bestehenden Meistereii- und Stützpunktstandorte im Landkreis Reutlingen. Durch die Bereinigung der Zuständigkeitsgrenzen zwischen den Kreisen verlieren die Straßenmeistereien Eningen und Gauingen Anteile des ursprünglich zu betreuenden Streckennetzes, was zur Folge hat, dass die Unterhaltungslängen der jeweiligen Meistereien ungleich verteilt sind. Durch eine Anpassung der Zuständigkeitsgrenzen zwischen den Straßenmeistereien wird im Konzept 0 diesbezüglich ein Ausgleich vorgenommen.

Gebietsaufteilung

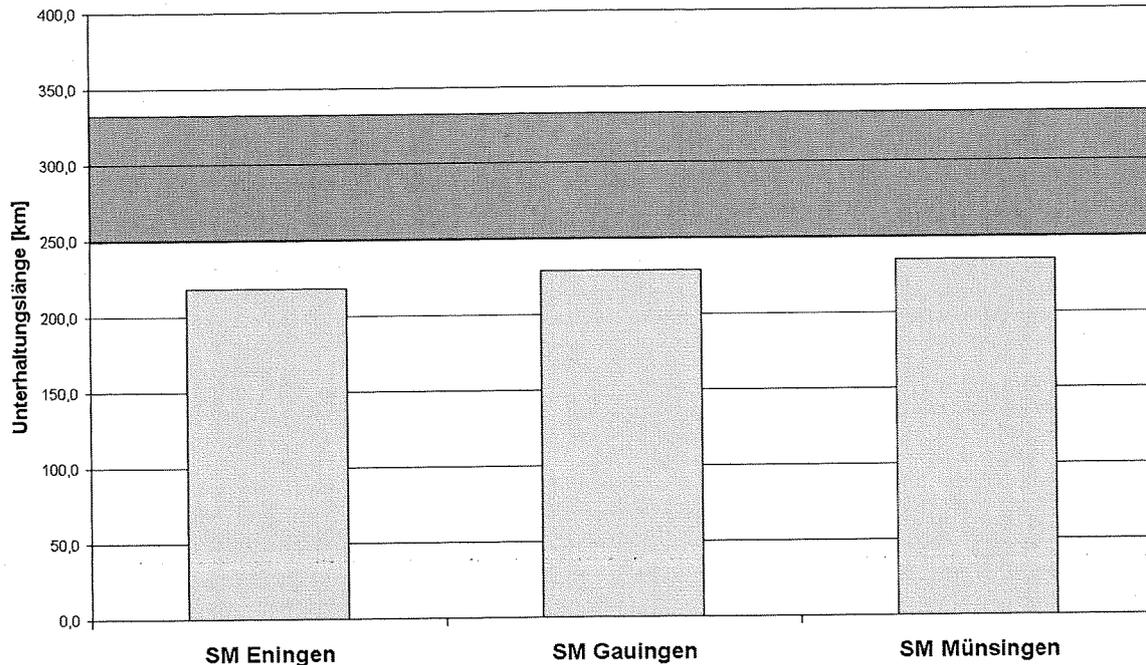


Abbildung 17: Unterhaltungslängen Konzept 0

Die bestehenden Zuständigkeitsgrenzen der Straßenmeistereien bleiben weitestgehend erhalten (Anlage 1). Veränderungen erfolgen für einzelne Streckenabschnitte im Bereich Genkingen und nördlich von Engstingen. Durch diese Umverteilung der Streckenabschnitte wird erreicht, dass alle drei Meistereien im Landkreis Reutlingen in etwa gleiche Unterhaltungslängen zu betreuen haben. Für den Standort Eningen ist aufgrund des betrieblichen und verkehrlichen Schwerpunktes und des zu erwartenden Streckenzuwachses eine etwas geringere Unterhaltungslänge vorgesehen. Demnach ist die Meisterei Eningen nach der Anpassung der Gebietsgrenzen für 218,0 km zuständig, die Meisterei Gauingen für 228,8 km und die Meisterei Münsingen für 235,0 km Unterhaltungslänge. Diese Werte unterschreiten den vom Regierungspräsidium vorgegebenen Richtwert von 250 bis 333 km Netzlänge je Meisterei (Abbildung 17).

Personalausstattung

Unter Berücksichtigung der geänderten Leistungsmenge orientiert sich die Abschätzung des Personalbedarfs am derzeitigen Personalbestand. Im Verwaltungsbereich ergeben sich im Ver-

gleich zum Ist-Bestand keine Änderungen; je Meisterei sind jeweils ein Meistereileiter und ein Stellvertreter sowie eine Halbtagskraft für die Verwaltung tätig. In der Meisterei Eningen wird die aufgrund erhöhter Unfallzahlen im Zuständigkeitsbereich beschäftigte zusätzliche Verwaltungskraft beibehalten. Unter Einhaltung der in Kapitel 3.1.3 definierten Ansätze zur Personalbemessung ergibt sich im Bereich des aktiven Unterhaltungspersonals eine erforderliche Gesamtanzahl von 61 Beschäftigten (Abbildung 18), die sich aus jeweils 21 Lohnbediensteten in den Meistereien Eningen und Münsingen und 19 Lohnbediensteten in der Meisterei Gauingen zusammensetzt.

In Eningen werden alle drei Kolonnen am Meistereistandort stationiert. Für die Meistereien Münsingen und Gauingen ist hingegen vorgesehen, wie bisher je eine Kolonne an den ständig besetzten Stützpunkten Bad Urach und Bernloch zu stationieren. Bei ausschließlicher Betrachtung der Personenzahl könnte in der SM Gauingen das Personal auch in nur zwei Kolonnen eingeteilt werden. Dies hätte jedoch den Nachteil, dass entweder die Kolonnenstärke ungleichmäßig wäre, da in Bernloch weniger UI-Personal benötigt wird, oder dass bei gleichmäßiger Kolonnenstärke ein hoher Personalanteil nicht am Meistereistandort stationiert wäre. Im Konzept 0 sind für die SM Gauingen aus den genannten organisatorischen Gründen daher weiterhin drei Kolonnen mit den entsprechenden Funktionsstellen erforderlich.

Nach der Umverteilung der Streckenabschnitte ergeben sich für die einzelnen Meistereien Werte im Bereich von 10,4 km bis 12,0 km Unterhaltungslänge je Lohnbedienstetem, die sich innerhalb der Richtwerte des Regierungspräsidiums (10 bis 12 km/MA) bewegen.

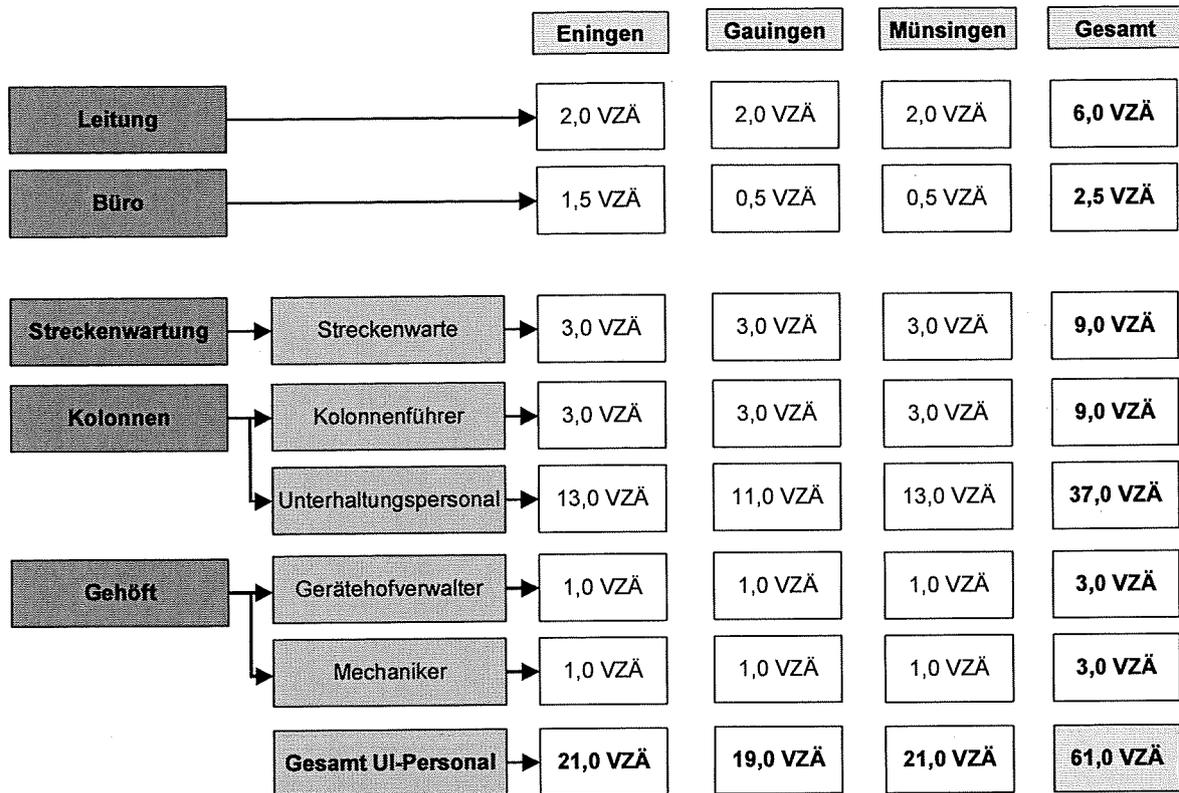


Abbildung 18: Personalausstattung Konzept 0

Fahrzeug- und Geräteausstattung

Die Abschätzung des Fahrzeugbedarfs orientiert sich an den in Kapitel 3.1.4 definierten Ansätzen zur Fahrzeugausstattung. So ergibt sich für den Landkreis Reutlingen insgesamt ein Fahrzeugbedarf von sechs Lastkraftwagen, sieben Mehrzweckgeräteträgern und 19 Mannschaftstransportwagen, die gleichmäßig auf die Meistereien verteilt werden (Tabelle 19). Der dritte Mehrzweckgeräteträger bei der Straßenmeisterei Münsingen begründet sich durch die dort stationierte Astschere zur Gehölzpflege, welche meistereiübergreifend eingesetzt wird. Bei der Meisterei Eningen ist zusätzlich ein MTW für den dort stationierten Gärtner vorgesehen.

	Eningen	Gauingen	Münsingen	Gesamt LK Reutlingen
LKW	2	2	2	6
MGT	2	2	3	7
MTW	7	6	6	19

Tabelle 19: Fahrzeugausstattung Konzept 0

Es wird somit ein Lastkraftwagen mehr benötigt als bisher vorgesehen, da die Meisterei Gauingen derzeit entgegen der empfohlenen Fahrzeugausstattung nur über einen Lastkraftwagen verfügt. Die Anzahl der erforderlichen Mannschaftstransportwagen bleibt unverändert. Der Bestand der Mehrzweckgeräteträger kann im Vergleich zum derzeitigen Bestand um zwei Fahrzeuge reduziert werden.

Für die Geräteausstattung der einzelnen Meistereien ergeben sich abgesehen von den im Sinne der Vereinbarung zwischen den Landkreisen abzugebenden Geräten keine weiteren Änderungen. Da innerhalb des Konzeptes 0 alle drei Meistereistandorte beibehalten werden, müssen auch viele An- und Aufbaugeräte, wie beispielsweise eine Vorbaukehrmaschine oder ein Randstreifenmähergerät, weiterhin dreifach vorgehalten werden.

Für den Winterdienst sind als Ergebnis der kapazitiven Abschätzung der Tourenplanung bei Konzept 0 insgesamt 26 Schneepflüge und Streugeräte erforderlich, von denen je 14 Stück von Fremdunternehmern genutzt werden. Die verbleibenden zwölf Pflüge und Streugeräte sind gleichmäßig auf die drei Meistereie- und drei Stützpunktstandorte aufgeteilt. Durch die Feinplanung für den Winterdienst können sich geringfügige Änderungen bezüglich dieser Zuordnung ergeben.

Bauliche Anlagen

Nach den in Kapitel 3.1.5 beschriebenen Grundüberlegungen in Bezug auf die baulichen Anlagen der Straßenmeistereien und Stützpunkte wird davon ausgegangen, dass die bisher genutzten Grundstücke weiterhin vom Land Baden-Württemberg angemietet werden. Dies betrifft für das Konzept 0 die Gelände der drei bestehenden Straßenmeistereien und des Stützpunktes Bernloch. Auch die mietfreien Gelände des Winterdienststützpunktes Walddorfhäslach und des ständig besetzten Stützpunktes Bad Urach werden weiterhin genutzt.

Im Bereich der Sozial- und Sanitärräume werden durch die geplante Umverteilung des Personals keine Erweiterungen notwendig. An den Standorten Eningen und Münsingen reduziert sich die Anzahl des dort stationierten UI-Personals, für die Meisterei Gauingen ist lediglich ein Mitarbeiter mehr im Vergleich zum derzeitigen Personalbestand vorgesehen.

Aus der Ermittlung des zukünftigen Fahrzeugbedarfs der drei Meistereien ergibt sich für die Standorte Eningen und Gauingen ein um drei beziehungsweise ein Fahrzeug reduzierter Be-

stand, die Fahrzeuganzahl am Standort Münsingen bleibt unverändert in Bezug auf die derzeitige Ausstattung. Somit werden im Bereich der Fahrzeugunterstände keine Erweiterungen erforderlich. In Bezug auf die Einlagerung der Winterdienstgeräte über die Sommermonate werden zusätzliche Unterstellmöglichkeiten benötigt, da diese in Ermangelung geeigneter Unterstände bisher auf freiem Gelände gelagert werden.

3.3 Reduktion auf zwei Straßenmeistereien

In Anbetracht der reduzierten Strecken- und Unterhaltungslängen wird in der Szenarienentwicklung zur Standortkonzeption auch die Neuordnung des zu betreuenden Streckennetzes auf zwei verbleibende Meistereistandorte oder auf einen bestehenden und einen neuen Meistereistandort untersucht. Die entsprechenden Konzepte mit nur zwei Meistereistandorten, aber unterschiedlichen Ansätzen in Bezug auf die Gebietsaufteilung und die Standortwahl werden in den folgenden Kapiteln erläutert.

3.3.1 Konzept 1

Als Standorte für die Straßenmeistereien sind Eningen und Münsingen vorgesehen, das Gelände der Meisterei Gauingen wird als Stützpunkt genutzt und dem Meistereistandort Münsingen zugeordnet. Die Salzhalle in Walddorfhäslach und der ständig besetzte Stützpunkt Bad Urach werden weiterhin genutzt und liegen im Zuständigkeitsbereich der Meisterei Eningen. Der Stützpunkt Bernloch wird aufgegeben.

Gebietsaufteilung

Aufgrund des nordöstlich von Münsingen gelegenen ehemaligen Militärgebietes ergibt sich die in Anlage 2 dargestellte Aufteilung der Zuständigkeiten im östlichen Bereich des Landkreises Reutlingen. So wird das Straßennetz südlich des Militärgebietes von der Meisterei Münsingen betreut, das Gebiet nördlich davon wird der Straßenmeisterei Eningen zugeordnet, die hierfür über den Stützpunkt Bad Urach verfügt. Im weiteren Verlauf wurde die Grenze der Zuständigkeiten der bestehenden Topografie angepasst. Hieraus ergibt sich, dass die Meisterei Eningen die tiefer gelegenen Gebiete und die Alaufstiege zu betreuen hat; die Hochebene auf der Schwäbischen Alb fällt in den Zuständigkeitsbereich der Meisterei Münsingen. Bedingt durch die Lage des Stützpunktes Gauingen wird der südwestliche Netzteil im Bereich um Trochtelfin-

gen und Erpfingen der Meisterei Eningen zugeordnet, da andernfalls die Forderung einer maximalen Zugriffszeit von 30 Minuten nicht eingehalten werden kann. Für den Standort Eningen ist aufgrund des betrieblichen und verkehrlichen Schwerpunktes und des zu erwartenden Streckenzuwachses eine etwas geringere Unterhaltungslänge vorgesehen. Durch diese Gebietsaufteilung hat die Meisterei Eningen zukünftig 330,4 km und die Meisterei Münsingen 351,4 km Unterhaltungslänge zu betreuen. Im Vergleich zu den Richtwerten des Regierungspräsidiums bezüglich der Unterhaltungslängen liegt der Wert von 351,4 km für die Meisterei Münsingen knapp über dem empfohlenen Maximalwert von 333 km für eine Straßenmeisterei, die Unterhaltungslänge von 330,4 km der Meisterei Eningen hält den Richtwert ein (Abbildung 19). Diese geringe Überschreitung lässt sich jedoch bei nur zwei Meistereistandorten ebenso wie die Unterschreitung des Minimalwertes bei drei Meistereistandorten nicht vermeiden.

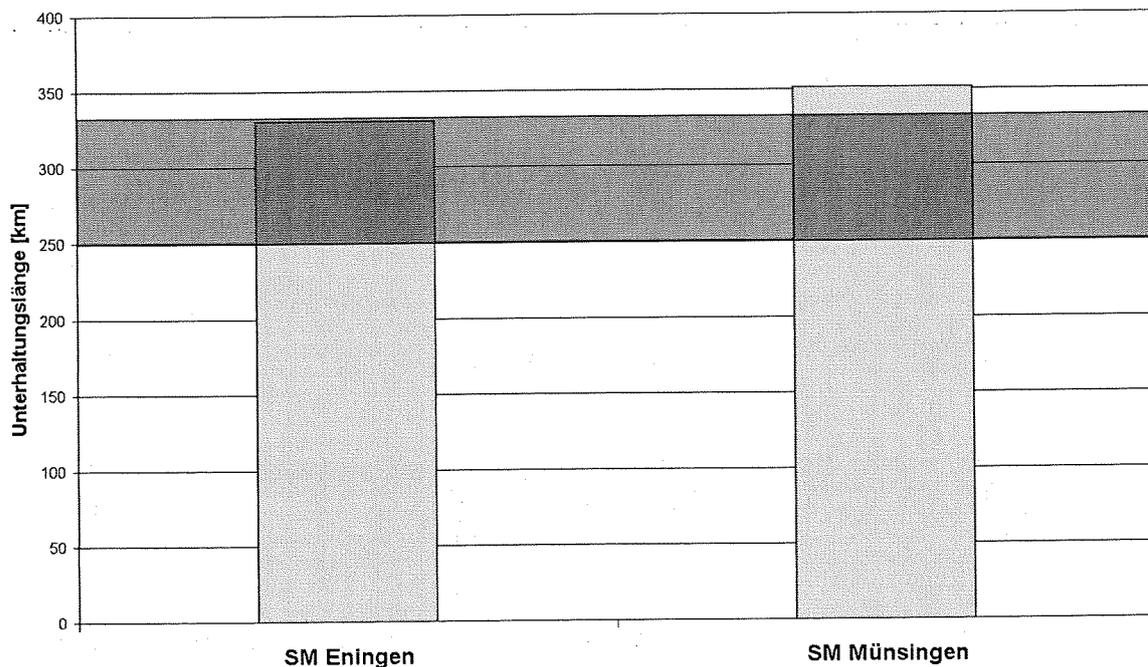


Abbildung 19: Unterhaltungslängen Konzept 1

Personalausstattung

Durch die Reduktion von drei auf zwei Straßenmeistereien im Landkreis Reutlingen ergibt sich im Bereich der Meistereileitung ein geringerer Personalbedarf. Da aufgrund der neu definierten Zuständigkeitsbereiche ein größeres Netz je Meisterei zu betreuen sein wird, ist mit zusätzli-

chem Verwaltungsaufwand zu rechnen. In diesem Zusammenhang wird für Bürotätigkeiten jeweils eine Vollzeitstelle vorgesehen. In der Meisterei Eningen wird die aufgrund erhöhter Unfallzahlen im Zuständigkeitsbereich beschäftigte zusätzliche Verwaltungskraft beibehalten. Unter Einhaltung der in Kapitel 3.1.3 definierten Ansätze zur Personalbemessung ergibt sich im Bereich des Unterhaltungspersonals eine erforderliche Gesamtanzahl von 60 Beschäftigten (Abbildung 20), die sich aus 31 Lohnbediensteten in der Meisterei Eningen und 29 Lohnbediensteten in der Meisterei Münsingen zusammensetzt. Der vom Regierungspräsidium vorgegebene Maximalwert von 33 Lohnbediensteten zur Personalausstattung einer Straßenmeisterei wird somit eingehalten. In Zusammenhang mit den neu verteilten Streckenabschnitten ergeben sich für die einzelnen Meistereien Werte im Bereich von 10,7 km bis 12,1 km Unterhaltungslänge je Lohnbedienstetem, wobei der Wert von 12,1 km Unterhaltungslänge je Mitarbeiter die Richtwerte des Regierungspräsidiums leicht überschreitet.

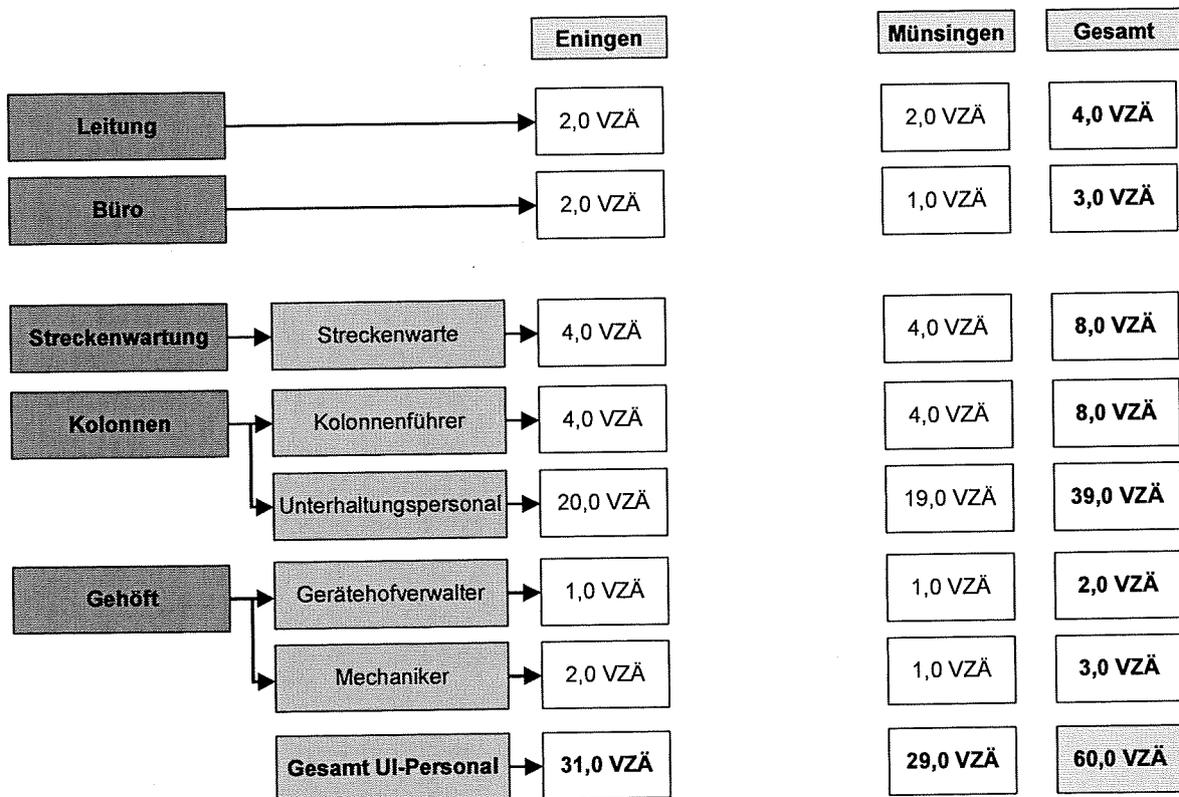


Abbildung 20: Personalausstattung Konzept 1

Fahrzeugausstattung

Die Abschätzung des Fahrzeugbedarfs orientiert sich an den in Kapitel 3.1.4 definierten Ansätzen zur Fahrzeugausstattung. So ergibt sich für den Landkreis Reutlingen insgesamt ein Fahrzeugbedarf von sechs Lastkraftwagen, sieben Mehrzweckgeräteträgern und 17 Mannschaftstransportwagen, die gleichmäßig auf die zwei Meistereien verteilt werden (Tabelle 19). Der vierte Mehrzweckgeräteträger bei der Straßenmeisterei Münsingen begründet sich durch die dort stationierte Astschere zur Gehölzpflege, welche meistereiübergreifend eingesetzt wird. Bei der Meisterei Eningen ist zusätzlich ein MTW für den dort stationierten Gärtner vorgesehen.

Es wird somit ein Lastkraftwagen mehr benötigt als bisher vorhanden, da die Meisterei Gauingen abweichend von der empfohlenen Fahrzeugausstattung derzeit nur über einen Lastkraftwagen verfügt. Die Anzahl der Mannschaftstransportwagen und Mehrzweckgeräteträger kann jeweils um zwei Fahrzeuge reduziert werden.

	Eningen	Münsingen	Gesamt LK Reutlingen
LKW	3	3	6
MGT	3	4	7
MTW	9	8	17

Tabelle 20: Fahrzeugausstattung Konzept 1

Für den Gerätebestand der einzelnen Meistereien ergeben sich aufgrund der Reduktion von drei auf zwei Meistereistandorte Änderungen in der Ausstattung, da diverse An- und Aufbaugeräte, wie beispielsweise eine Vorbaukehrmaschine oder ein Randstreifenmähergerät, künftig nur noch zweifach vorgehalten werden müssen.

Für den Winterdienst sind als Ergebnis der kapazitiven Abschätzung der Tourenplanung bei Konzept 1 insgesamt 26 Schneepflüge und Streugeräte erforderlich, von denen je 14 Stück von Fremdunternehmern genutzt werden. Die verbleibenden zwölf Pflüge und Streugeräte sind unterschiedlich auf die Meistereien- und Stützpunktstandorte aufgeteilt. So sind für den Winterdienststützpunkt Walddorfhäslach und die Meisterei Eningen jeweils zwei und für den Stützpunkt Bad Urach jeweils ein Pflug und ein Streugerät vorgesehen. In der Meisterei Münsingen werden jeweils vier und am zugehörigen Stützpunkt Gauingen jeweils drei Pflüge und Streuge-

räte vorgehalten. Durch die Feinplanung für den Winterdienst können sich geringfügige Änderungen bezüglich dieser Zuordnung ergeben.

Bauliche Anlagen

Nach den in Kapitel 3.1.5 beschriebenen Grundüberlegungen in Bezug auf die baulichen Anlagen der Straßenmeistereien und Stützpunkte wird davon ausgegangen, dass die bisher genutzten Grundstücke weiterhin vom Land Baden-Württemberg angemietet werden. Dies betrifft für das Konzept 1 die Standorte Eningen, Gauingen und Münsingen. Da das Gelände der bisherigen Meisterei Gauingen künftig als Stützpunkt genutzt werden soll, kann der Standort Bernloch aufgegeben werden. Die mietfreien Standorte Walddorfhäslach und Bad Urach werden weiterhin genutzt.

In der Meisterei Eningen erhöht sich die Anzahl des UI-Personals von 29 auf 31 Mitarbeiter. Da davon jedoch eine zusätzlich Kolonne mit sechs Mitarbeitern dem Standort Bad Urach zugeordnet wird, erhöht sich die Anzahl des in Eningen stationierten Personals im Vergleich zum derzeitigen Zustand nicht, so dass die Sozial- und Sanitärräume ausreichend sind. Auch die Gesamtzahl des UI-Personals der Meisterei Münsingen steigt von derzeit 23 auf 29 Mitarbeiter, wovon jedoch sechs bis sieben Mitarbeiter am zukünftigen Stützpunkt Gauingen stationiert werden sollen. Daher wird in der Konzeption davon ausgegangen, dass am Standort Münsingen ebenfalls ausreichende Sozial- und Sanitärräume vorhanden sind.

Bezüglich des zukünftigen Fahrzeugbedarfs der Meistereien Eningen und Münsingen ergeben sich Änderungen bei dem jeweiligen Fahrzeugbestand. Am Standort Eningen werden ein Lastkraftwagen und ein Mehrzweckgeräteträger mehr im Vergleich zum derzeitigen Fahrzeugbestand stationiert sein. Es ist davon auszugehen, dass durch die Integration der Bauamtswerkstatt in die Straßenmeisterei Eningen Unterstellmöglichkeiten für die zusätzlichen Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Dem Standort Münsingen werden zukünftig ein Lastkraftwagen und zwei Mannschaftstransportwagen mehr zugeordnet. Da die Fahrzeuge zum Teil am Stützpunkt Gauingen stationiert werden, sind die bestehenden Fahrzeugunterstände ausreichend. In Bezug auf die Einlagerung der Winterdienstgeräte über die Sommermonate werden für die Meisterei Münsingen zusätzliche Unterstellmöglichkeiten benötigt, da die Geräte in Ermangelung geeigneter Unterstände bisher auf freiem Gelände gelagert werden.

Durch die Umwandlung der Meisterei Gauingen zu einem Stützpunkt werden die baulichen Anlagen wie Verwaltungs- und Sozialräume nur noch zum Teil benötigt. Da die Salzhalle jedoch im hinteren Teil des Geländes liegt, ist es voraussichtlich nicht möglich, Teilflächen des Gehöfts abzugeben. Das an der Einfahrt gelegene Wohngebäude mit Büroteil könnte aber zum Großteil anderweitig genutzt werden.

3.3.2 Konzept 2

Wie bei Konzept 1 wird für Konzept 2 die Beibehaltung der Meisterei Eningen und die Umwandlung der Meisterei Gauingen in einen ständig besetzten Stützpunkt zu Grunde gelegt. Der Unterschied liegt in der Wahl des Standortes für die Meisterei, welche für den südlichen und östlichen Bereich des Landkreises Reutlingen zuständig ist. In Konzept 2 wird neben Eningen ein neuer Meistereistandort in Gomadingen vorgesehen. Die bestehende Meisterei in Münsingen wird aufgegeben, das Gehöft in Gauingen wird zu einem Stützpunkt umgewandelt, der dem Standort Gomadingen zugeordnet ist. Der derzeitige Winterdienststützpunkt Walddorfhäslach und der ständig besetzte Stützpunkt Bad Urach bleiben bestehen und liegen im Zuständigkeitsbereich der Meisterei Eningen.

Gebietsaufteilung

Die Aufteilung der Zuständigkeitsbereiche in Konzept 2 (Anlage 3) ist deckungsgleich mit den festgelegten Grenzen des Konzeptes 1. Mit der neuen Meisterei Gomadingen wurde für den südöstlichen Bereich des Landkreises ein Standort gewählt, der weitaus zentraler in dem zu betreuenden Gebiet liegt als das östlich gelegene Münsingen. Die Lage an der L 249/L 230 sichert darüber hinaus den schnellen Zugriff auf die Bundesstraßen B 312 und B 313 mit hoher verkehrlicher Bedeutung. Wie in Konzept 1 ist für den Standort Eningen aufgrund des betrieblichen und verkehrlichen Schwerpunktes und der zu erwartenden Streckenzuwächse eine etwas geringere Unterhaltungslänge vorgesehen. Durch diese Gebietsaufteilung wird die Meisterei Eningen zukünftig 330,4 km Unterhaltungslänge und die neue Meisterei Gomadingen 351,4 km Unterhaltungslänge zu betreuen haben.

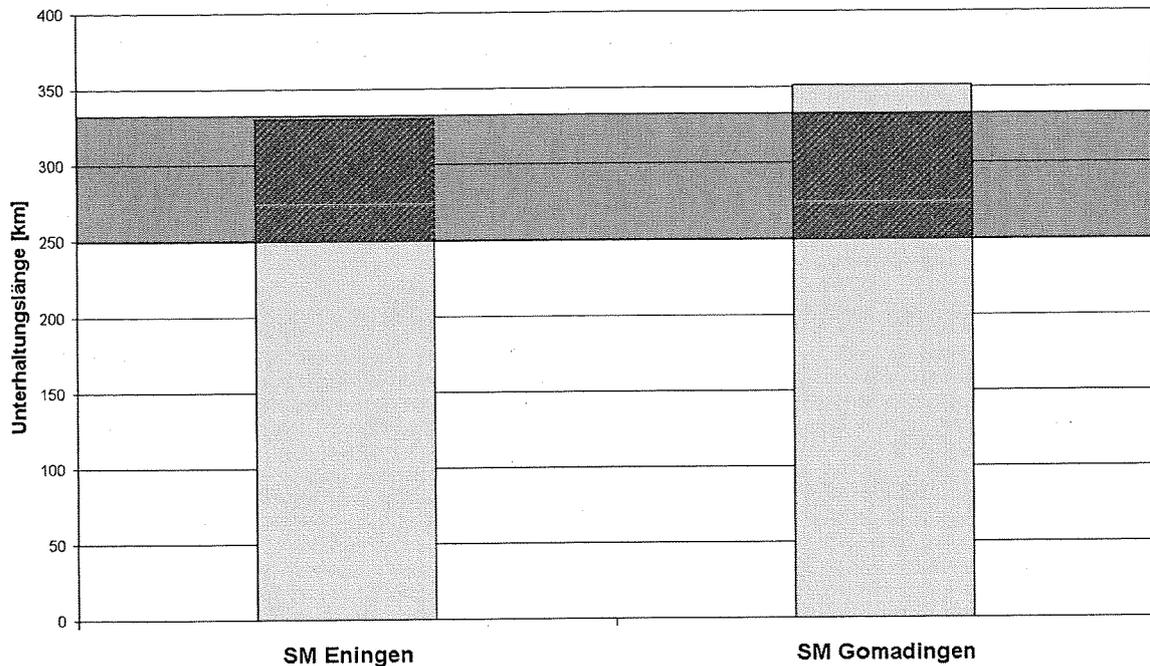


Abbildung 21: Unterhaltungslängen Konzept 2

Im Vergleich zu den Richtwerten des Regierungspräsidiums bezüglich der Unterhaltungslängen liegt der Wert von 351,4 km für die Meisterei Gomadingen knapp über dem empfohlenen Maximalwert von 333 km für eine Straßenmeisterei, die Unterhaltungslänge von 330,4 km der Meisterei Eningen liegt innerhalb der Richtwerte (Abbildung 21).

Personalausstattung

Durch die Reduktion von drei auf zwei Straßenmeistereien im Landkreis Reutlingen ergibt sich im Bereich der Meistereileitung ein geringerer Personalbedarf. Da aufgrund der neu definierten Zuständigkeitsbereiche ein größeres Netz je Meisterei zu betreuen sein wird, ist mit zusätzlichem Verwaltungsaufwand zu rechnen. In diesem Zusammenhang wird für Bürotätigkeiten jeweils eine Vollzeitstelle vorgesehen. In der Meisterei Eningen wird die aufgrund erhöhter Unfallzahlen im Zuständigkeitsbereich beschäftigte zusätzliche Verwaltungskraft beibehalten.

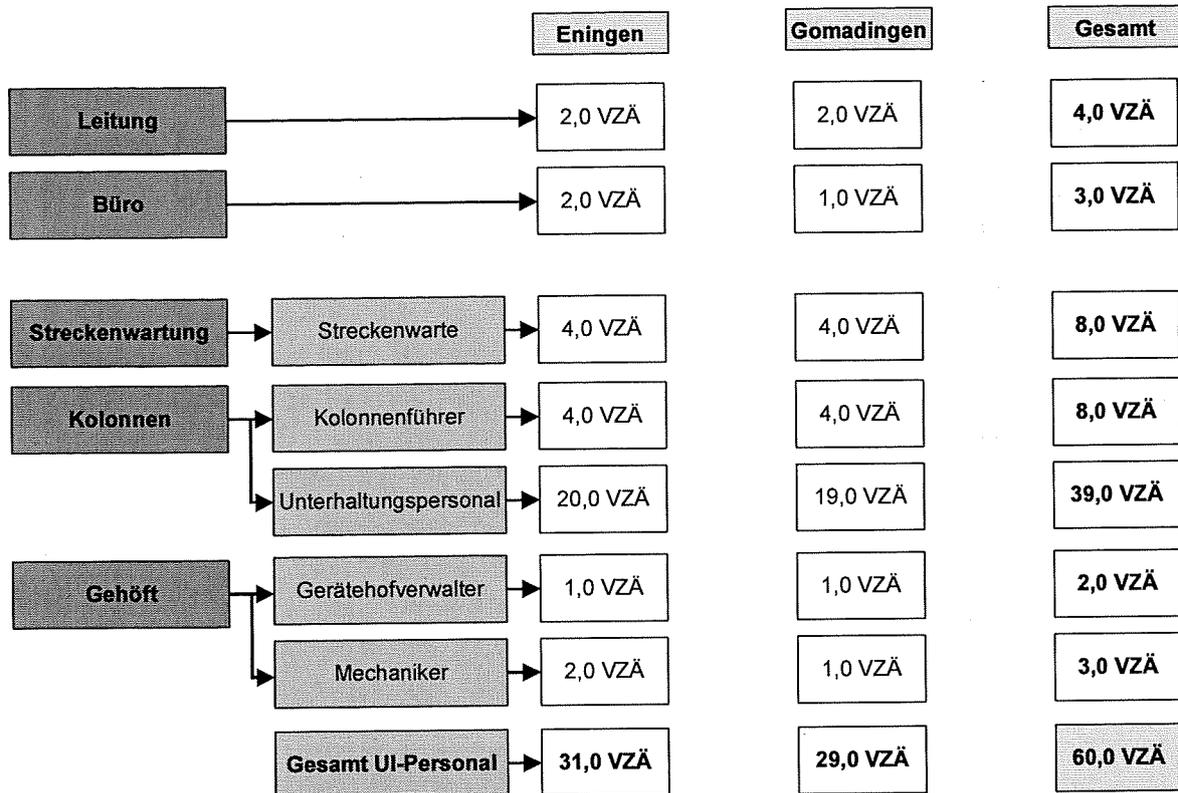


Abbildung 22: Personalausstattung Konzept 2

Unter Einhaltung der in Kapitel 3.1.3 definierten Ansätze zur Personalbemessung ergibt sich im Bereich des Unterhaltungspersonals eine erforderliche Gesamtanzahl von 60 Beschäftigten (Abbildung 22), die sich aus 31 Lohnbediensteten in der Meisterei Eningen und 29 Lohnbediensteten in der Meisterei Gomadingen zusammensetzt. Der vom Regierungspräsidium vorgegebene Maximalwert zur Personalausstattung einer Straßenmeisterei von 33 Lohnbediensteten wird somit eingehalten. Auf Grundlage der neu verteilten Streckenabschnitte ergeben sich für die einzelnen Meistereien Werte im Bereich von 10,7 km bis 12,1 km Unterhaltungslänge je Lohnbedienstetem, wobei der Wert von 12,1 km je Mitarbeiter die Richtwerte des Regierungspräsidiums leicht überschreitet.

Fahrzeugausstattung

Die Abschätzung des Fahrzeugbedarfs orientiert sich an den in Kapitel 3.1.4 definierten Ansätzen zur Fahrzeugausstattung. So ergibt sich für den Landkreis Reutlingen insgesamt ein Fahrzeugbedarf von sechs Lastkraftwagen, sieben Mehrzweckgeräteträgern und 17 Mannschaftstransportwagen, die gleichmäßig auf die zwei Meistereien verteilt werden (Tabelle 21). Der

vierte Mehrzweckgeräteträger bei der Straßenmeisterei Gomadingen begründet sich durch die dort stationierte Astschere zur Gehölzpflege, welche meistereiübergreifend eingesetzt wird. Bei der Meisterei Eningen ist zusätzlich ein MTW für den dort stationierten Gärtner vorgesehen.

Es wird somit ein Lastkraftwagen mehr benötigt als bisher vorhanden, da die Meisterei Gauingen derzeit nur über einen Lastkraftwagen verfügt. Die Anzahl der Mannschaftstransportwagen und Mehrzweckgeräteträger kann jeweils um zwei Fahrzeuge reduziert werden.

	Eningen	Gomadingen	Gesamt LK Reutlingen
LKW	3	3	6
MGT	3	4	7
MTW	9	8	17

Tabelle 21: Fahrzeugausstattung Konzept 2

Für den Gerätebestand der einzelnen Meistereien ergeben sich aufgrund der Reduktion von drei auf zwei Meistereistandorte Änderungen in der Ausstattung, da diverse An und Aufbaugeräte, wie beispielsweise eine Vorbaukehrmaschine oder ein Randstreifenmähergerät, künftig nur noch zweifach vorgehalten werden müssen.

Für das Konzept 2 sind insgesamt 26 Schneepflüge und Streugeräte erforderlich, von denen je 14 Stück von Fremdunternehmern genutzt werden. Die verbleibenden zwölf Pflüge und Streugeräte sind unterschiedlich auf die Meisterei- und Stützpunktstandorte aufgeteilt. So sind für den Winterdienststützpunkt Walddorfhäslach und die Meisterei Eningen jeweils zwei, für den Stützpunkt Bad Urach jeweils ein Pflug und ein Streugerät vorgesehen. In der Meisterei Gomadingen werden jeweils fünf und am zugehörigen Stützpunkt Gauingen jeweils zwei Pflüge und Streugeräte vorgehalten. Durch die Feinplanung für den Winterdienst können sich geringfügige Änderungen bezüglich dieser Zuordnung ergeben.

Bauliche Anlagen

Nach den in Kapitel 3.1.5 beschriebenen Grundüberlegungen in Bezug auf die baulichen Anlagen der Straßenmeistereien und Stützpunkte wird es als sinnvoll erachtet, die bisher genutzten Grundstücke weiterhin vom Land Baden-Württemberg anzumieten. Dies betrifft für das Konzept 2 die Gelände der Meistereien Eningen und Gauingen. Für die neu zu errichtende Straßenmeisterei in Gomadingen muss ein geeignetes Gelände erworben werden, der Standort Münsin-

gen wird nicht mehr genutzt und kann somit aufgegeben werden. Da das Gelände der neuen Meisterei deutlich zentraler liegt und die bisherige Meisterei Gauingen künftig als Stützpunkt genutzt werden soll, kann der Stützpunkt Bernloch ebenfalls aufgegeben werden. Die mietfreien Standorte Walddorfhäslach und Bad Urach werden weiterhin genutzt.

In der Meisterei Eningen erhöht sich die Anzahl des UI-Personals von 29 auf 31 Mitarbeiter. Da davon jedoch eine Kolonne mit sechs Mitarbeitern dem Standort Bad Urach zugeordnet wird, steigt die Anzahl des in Eningen stationierten Personals im Vergleich zu jetzt nicht, so dass die Sozial- und Sanitärräume ausreichend sind. Für die neue Meisterei in Gomadingen sind 29 UI-Mitarbeiter vorgesehen, wobei ein Teil des Personals am Stützpunkt Gauingen stationiert sein wird. Im Zuge des Neubaus werden die Sozial- und Sanitärräume für die verbleibende Anzahl der Mitarbeiter ausreichend dimensioniert.

Beim Neubau einer Meisterei wird der Einbau einer Salzlöseanlage eingeplant, da hierdurch eine wirtschaftlichere Solebeschaffung bei unveränderter Qualität zu erwarten ist. An einen Neubau der Meisterei Gomadingen müssen auf Grundlage der Richtlinie für die Anlage von Meistereien (RAM) des Länderfachausschusses folgende Anforderungen gestellt werden:

- | | |
|---|------------------------|
| - Verwaltungsbereich (Büroräume, Aktenraum, EDV-Raum, Toilette) | ca. 100 m ² |
| - Sozialräume (Umkleiden, Waschräume, Toiletten, Trockenraum, Aufenthaltsraum mit Küchenzeile, Kleinlager) | ca. 200 m ² |
| - Fahrzeughalle Großfahrzeuge (6 x 5,50 m x 12,50 m) | ca. 400 m ² |
| - Fahrzeughalle Kleinfahrzeuge und Anhänger | ca. 200 m ² |
| - Werkstattbereich (Inspektionsgrube, Hebeeinrichtung, Werkbank, Schweißeinrichtung, Elektro-Werkstatt) | ca. 100 m ² |
| - Waschhalle | ca. 100 m ² |
| - Lagerhalle (Verschleißteile, Ausstattung für das Personal, Kleinteile-Magazin, Gefahrstofflager, Batterieladerraum) | ca. 200 m ² |

- Überdachter Lagerplatz (Verkehrszeichen, Beschilderung, Leitpfosten, transportable Schutzeinrichtungen) ca. 200 m²
- Unterstellmöglichkeiten für Winterdienstgeräte ca. 300 m²
- Salzhalle (ca. 1.200 t) ca. 300 m²
- Salzlöseanlage mit Soletanks (2 x 30 m³) ca. 100 m²
- Freilager (Baustoffe, Abfälle, Wertstoffe) ca. 300 m²
- Parkplätze Mitarbeiter und Besucher (ca. 30 Stellplätze) ca. 800 m²
- Fahr- und Rangierflächen abhängig von der Anordnung

Am Standort Eningen werden zukünftig ein Lastkraftwagen und ein Mehrzweckgeräteträger mehr im Vergleich zum derzeitigen Fahrzeugbestand stationiert sein. Es ist davon auszugehen, dass durch die Integration der Bauamtswerkstatt in die Straßenmeisterei Eningen Unterstellmöglichkeiten für die zusätzlichen Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Durch die Umwandlung der Meisterei Gauingen zu einem Stützpunkt werden die baulichen Anlagen wie Verwaltungs- und Sozialräume nur noch zum Teil benötigt. Da die Salzhalle jedoch im hinteren Teil des Geländes liegt, ist es voraussichtlich nicht möglich, Teilflächen des Gehöfts abzugeben. Das an der Einfahrt gelegene Wohngebäude mit Büroteil könnte aber zum Großteil anderweitig genutzt werden.

3.3.3 Konzept 3

In Konzept 3 wird die Beibehaltung der Meistereien in Eningen und Münsingen und die Errichtung eines neuen Stützpunktes geplant; der Standort in Gauingen wird vollständig aufgegeben. Im Zuständigkeitsbereich der Meisterei Münsingen wird in Pfronstetten ein neuer Stützpunkt errichtet, weswegen auch der Stützpunkt Bernloch nicht weiter benötigt wird. Der Winterdienststützpunkt Walddorfhäslach und der ständig besetzte Stützpunkt Bad Urach bleiben bestehen und liegen im Zuständigkeitsbereich der Meisterei Eningen.

Gebietsaufteilung

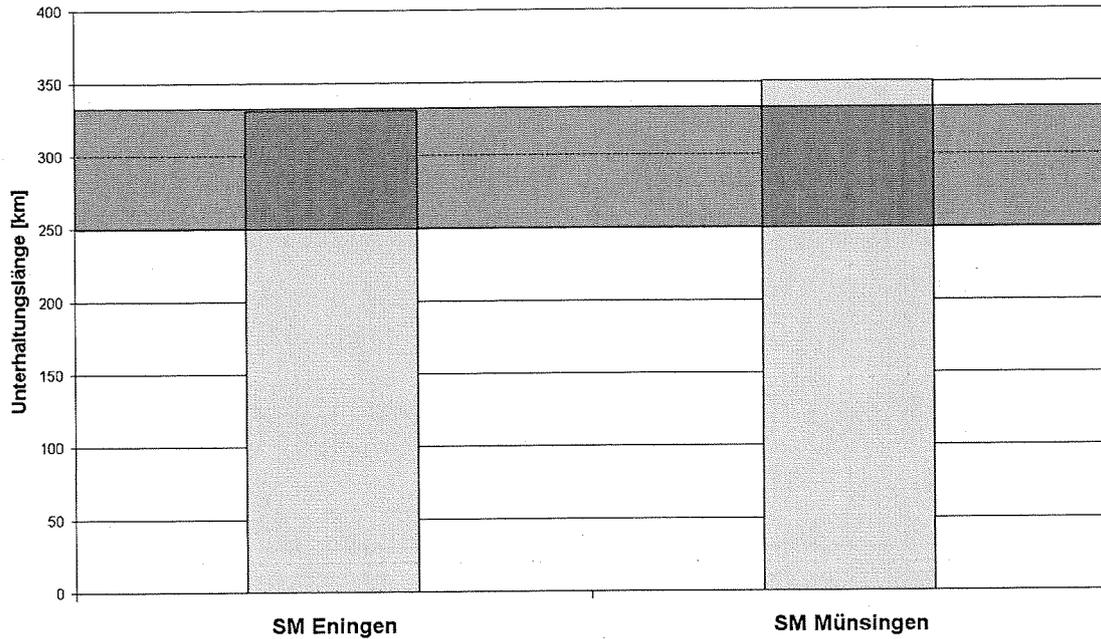


Abbildung 23: Unterhaltungslängen Konzept 3

Aufgrund des nordöstlich von Münsingen gelegenen ehemaligen Militärgebietes ergibt sich die in Anlage 4 dargestellte Aufteilung der Zuständigkeiten im östlichen Bereich des Landkreises Reutlingen. So wird das Straßennetz südlich des ehemaligen Militärgebietes von der Meisterei Münsingen betreut, das Gebiet nördlich davon fällt in den Zuständigkeitsbereich der Straßenmeisterei Eningen. Im weiteren Verlauf wurde die Grenze der Zuständigkeiten der bestehenden Topografie angepasst. Hieraus ergibt sich, dass die Meisterei Eningen die tiefer gelegenen Gebiete und die Alaufstiege zu betreuen hat; die Hochebene auf der Schwäbischen Alb fällt in den Zuständigkeitsbereich der Meisterei Münsingen. Bedingt durch die Lage des neu zu errichtenden Stützpunktes in Pfronstetten kann der südwestliche Netzteil im Bereich um Trochtelfingen und Erpfingen im Vergleich zu den Konzepten 1 und 2 der Meisterei Münsingen zugeordnet werden, da vom Stützpunkt Pfronstetten aus die maximale Zugriffszeit von 30 Minuten eingehalten werden kann. Für den Standort Eningen ist aufgrund des betrieblichen und verkehrlichen Schwerpunktes und des zu erwartenden Streckenzuwachses eine etwas geringere Unterhaltungslänge vorgesehen. Durch diese Gebietsaufteilung wird die Meisterei Eningen zukünftig 330,9 km und die Meisterei Münsingen 350,9 km Unterhaltungslänge zu betreuen haben. Im

Vergleich zu den Richtwerten des Regierungspräsidiums bezüglich der Unterhaltungslängen liegt der Wert von 350,9 km für die Meisterei Münsingen leicht über dem empfohlenen Maximalwert von 333 km für eine Straßenmeisterei, die Unterhaltungslänge von 330,9 km der Meisterei Eningen hält den Richtwert ein (Abbildung 23).

Personalausstattung

Durch die Reduktion von drei auf zwei Straßenmeistereien im Landkreis Reutlingen ergibt sich im Bereich der Meistereileitung ein geringerer Personalbedarf. Da aufgrund der neu definierten Zuständigkeitsbereiche ein größeres Netz je Meisterei zu betreuen sein wird, ist mit zusätzlichem Verwaltungsaufwand zu rechnen. In diesem Zusammenhang wird für Bürotätigkeiten jeweils eine Vollzeitstelle vorgesehen. In der Meisterei Eningen wird die aufgrund erhöhter Unfallzahlen im Zuständigkeitsbereich beschäftigte zusätzliche Verwaltungskraft beibehalten. Unter Einhaltung der in Kapitel 3.1.3 zusammengestellten Ansätze zur Personalbemessung ergibt sich im Bereich des Unterhaltungspersonals eine erforderliche Gesamtanzahl von 60 Beschäftigten (Abbildung 24), die sich aus 31 Lohnbediensteten in der Meisterei Eningen und 29 Lohnbediensteten in der Meisterei Münsingen zusammensetzt. Der vom Regierungspräsidium vorgegebene Maximalwert von 33 Lohnbediensteten zur Personalausstattung einer Straßenmeisterei wird somit eingehalten. In Zusammenhang mit den neu verteilten Streckenabschnitten ergeben sich für die einzelnen Meistereien Werte im Bereich von 10,7 km bis 12,1 km Unterhaltungslänge je Lohnbedienstetem, wobei der Wert von 12,1 km je Mitarbeiter die Richtwerte des Regierungspräsidiums leicht überschreitet.

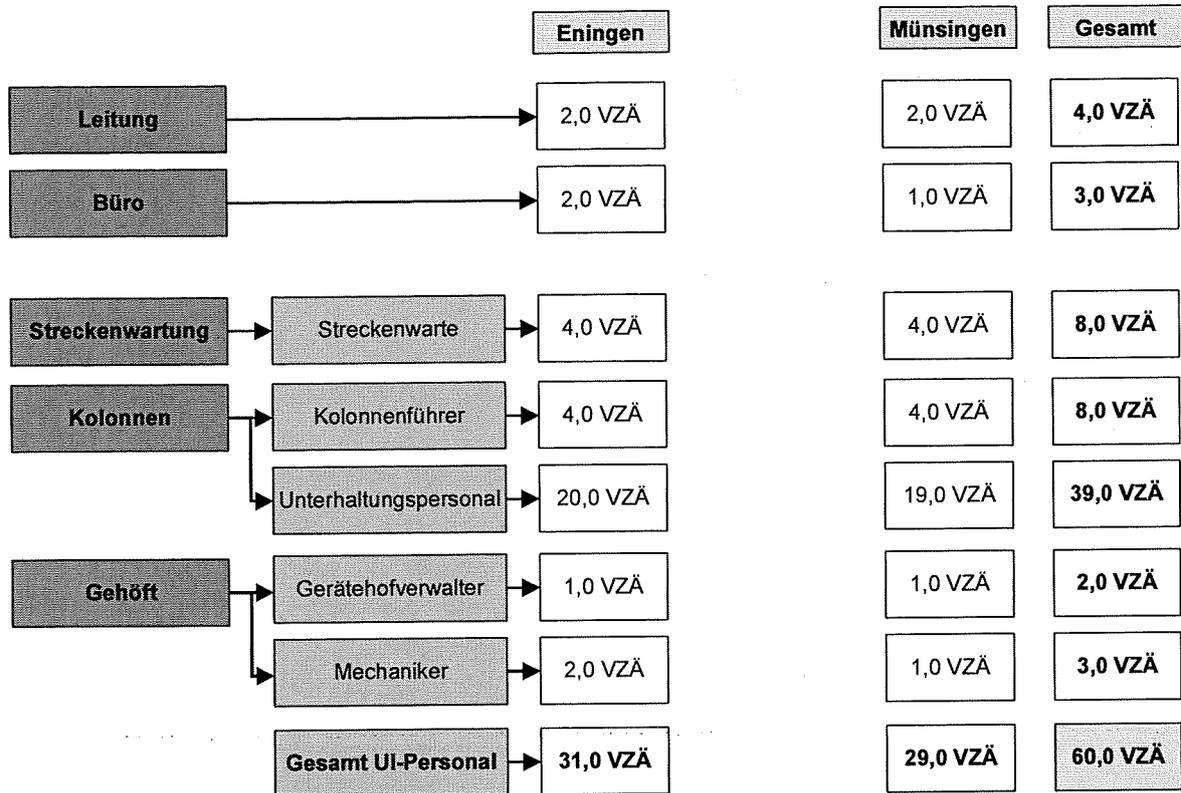


Abbildung 24: Personalausstattung Konzept 3

Fahrzeugausstattung

Die Abschätzung des Fahrzeugbedarfs orientiert sich an den in Kapitel 3.1.4 zusammengestellten Ansätzen zur Fahrzeugausstattung. So ergibt sich für den Landkreis Reutlingen insgesamt ein Fahrzeugbedarf von sechs Lastkraftwagen, sieben Mehrzweckgeräteträgern und 17 Mannschaftstransportwagen, die gleichmäßig auf die zwei Meistereien verteilt werden (Tabelle 22). Der vierte Mehrzweckgeräteträger bei der Straßenmeisterei Münsingen begründet sich durch die dort stationierte Astschere zur Gehölzpflege, welche meistereiübergreifend eingesetzt wird. Bei der Meisterei Eningen ist für den dort stationierten Gärtner zusätzlich ein MTW vorgesehen.

	Eningen	Münsingen	Gesamt LK Reutlingen
LKW	3	3	6
MGT	3	4	7
MTW	9	8	17

Tabelle 22: Fahrzeugausstattung Konzept 3

Es wird somit ein Lastkraftwagen mehr benötigt als bisher vorhanden, da die Meisterei Gauingen derzeit nur über einen Lastkraftwagen verfügt. Die Anzahl der Mannschaftstransportwagen und Mehrzweckgeräteträger kann jeweils um zwei Fahrzeuge reduziert werden.

Für den Gerätebestand der einzelnen Meistereien ergeben sich aufgrund der Reduktion von drei auf zwei Meistereistandorte Änderungen in der Ausstattung, da diverse An- und Aufbaugeräte wie beispielsweise eine Vorbaukehrmaschine oder ein Randstreifenmähergerät künftig nur noch zweifach vorgehalten werden müssen.

Für das Konzept 3 sind insgesamt 26 Schneepflüge und Streugeräte erforderlich, von denen je 14 Stück von Fremdunternehmern genutzt werden. Die verbleibenden 12 Pflüge und Streugeräte sind unterschiedlich auf die Meistereien- und Stützpunktstandorte aufgeteilt. So sind für den Winterdienststützpunkt Walddorfhäslach und die Meisterei Eningen jeweils zwei, für den Stützpunkt Bad Urach jeweils ein Pflug und ein Streugerät vorgesehen. In der Meisterei Münsingen werden jeweils drei und am zugehörigen Stützpunkt Pfronstetten jeweils vier Pflüge und Streugeräte vorgehalten. Durch die Feinplanung für den Winterdienst können sich geringfügige Änderungen bezüglich dieser Zuordnung ergeben.

Bauliche Anlagen

Nach den in Kapitel 3.1.5 beschriebenen Grundüberlegungen in Bezug auf die baulichen Anlagen der Straßenmeistereien und Stützpunkte wird davon ausgegangen, dass die bisher genutzten Grundstücke weiterhin vom Land Baden-Württemberg angemietet werden. Dies betrifft für das Konzept 3 die Gelände der Meistereien Eningen und Münsingen. Da im Bereich Pfronstetten ein neuer Stützpunkt geschaffen wird, können die Gelände in Bernloch und Gauingen aufgegeben werden. Die mietfreien Standorte Walddorfhäslach und Bad Urach werden weiter genutzt und liegen im Zuständigkeitsbereich der Straßenmeisterei Eningen.

In der Meisterei Eningen erhöht sich die Anzahl des UI-Personals von 29 auf 31 Mitarbeiter. Da davon jedoch eine zusätzliche Kolonne mit sechs Mitarbeitern dem Standort Bad Urach zugeordnet wird, erhöht sich die Anzahl des in Eningen stationierten Personals im Vergleich zum derzeitigen Zustand nicht, so dass die Sozial- und Sanitärräume ausreichend sind. Die Gesamtanzahl des UI-Personals der Meisterei Münsingen erhöht sich von derzeit 23 auf 29 Mitarbeiter, wovon jedoch sechs bis sieben Mitarbeiter am zukünftigen Stützpunkt Pfronstetten stationiert

werden sollen. Daher wird in der Konzeption davon ausgegangen, dass auch am Standort Münsingen ausreichende Sozial- und Sanitarräume vorhanden sind.

Auch beim Neubau eines Stützpunktes wird aus wirtschaftlichen Gründen der Einbau einer Salzlöseanlage eingeplant. An den Neubau eines Stützpunktes in Pfronstetten sind auf Grundlage der Richtlinie für die Anlage von Meistereien (RAM) des Länderfachausschusses die folgenden Anforderungen zu stellen:

- Büroraum Kolonnenführer ca. 10 m²
- Sozialräume (Umkleiden, Waschräume, Toiletten, Trockenraum, Aufenthaltsraum mit Küchenzeile, Kleinlager) ca. 100 m²
- Fahrzeughalle Großfahrzeuge (2 x 5,50 m x 12,50 m) ca. 250 m²
- Salzhalle (ca. 1.000 t) ca. 250 m²
- Salzlöseanlage mit Soletanks (2 x 20 m³) ca. 100 m²
- Freilager (Baustoffe, Abfälle, Wertstoffe) ca. 100 m²
- Parkplätze Mitarbeiter (ca. 5 Stellplätze) ca. 150 m²
- Fahr- und Rangierflächen abhängig von der Anordnung

Bezüglich des zukünftigen Fahrzeugbedarfs der Meistereien Eningen und Münsingen ergeben sich Änderungen. Am Standort Eningen werden ein Lastkraftwagen und ein Mehrzweckgerägeträger mehr im Vergleich zum derzeitigen Fahrzeugbestand stationiert sein. Es ist davon auszugehen, dass durch die Integration der Bauamtswerkstatt in die Straßenmeisterei Eningen Unterstellmöglichkeiten für die zusätzlichen Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Dem Standort Münsingen werden zukünftig ein Lastkraftwagen und zwei Mannschaftstransportwagen mehr zugeordnet. Da die Fahrzeuge zum Teil am Stützpunkt Pfronstetten stationiert werden, sind die bestehenden Fahrzeugunterstände als ausreichend anzusehen. In Bezug auf die Einlagerung der Winterdienstgeräte über die Sommermonate werden für die Meisterei Münsingen zusätzliche Unterstellmöglichkeiten benötigt, da die Geräte in Ermangelung geeigneter Unterstände bisher auf freiem Gelände gelagert werden.

4. Bewertung

Im Rahmen der Szenarienentwicklung zur Standortoptimierung für die Straßenmeistereien im Landkreis Reutlingen wurden vier Konzepte für die Gebietsaufteilung, die Personal- und Fahrzeugausstattung und die baulichen Anlagen erarbeitet. Die Standortkonzepte werden nach den folgenden Kriterien bewertet:

- Qualität der Aufgabenerfüllung
- Personal-, Fahrzeug- und Gerätebedarf
- Erforderliche bauliche Anlagen
- Jährliche Kosten

Im Folgenden werden zunächst übergreifende Annahmen und Parameter für die Bewertung und die Kostenermittlung aufgezeigt, die vergleichende Bewertung der Konzepte wird in Kapitel 4.3 erläutert.

4.1 Grundüberlegungen

4.1.1 Qualität der Aufgabenerfüllung

Hinsichtlich der allgemeinen Erreichbarkeit werden die einzelnen Konzepte nach dem Kriterium der maximalen Zugriffszeit und der Erreichbarkeit von in Bezug auf Verkehrsbelastung, Straßenkategorie und Steigungsverhältnisse bedeutenden Streckenabschnitten beurteilt.

Die Qualität des Winterdienstes wird auf Grundlage der erstellten kapazitiven Abschätzung der Einsatzplanung für einen Räum- und Streueinsatz bewertet. Der betrachtete Fall führt aufgrund der fahrstreifenweisen Bedienung der Strecken und der niedrigen Räumgeschwindigkeit zur maximal erforderlichen Fahrzeuganzahl und liefert wichtige Ansätze für die räumliche Abgrenzung der Zuständigkeitsbereiche. Vor einer Umsetzung ist eine detaillierte und differenzierte Winterdienstplanung vorzunehmen, die noch zu Veränderungen bei der Zuordnung einzelner Streckenabschnitte führen kann. Für die Beurteilung der erreichbaren Effizienz des Winterdienstes werden insbesondere die Kriterien Leerweganteil, Gleichmäßigkeit der Routen und Auslastungsgrad der Fahrzeuge herangezogen.

4.1.2 Personal-, Fahrzeug- und Gerätebedarf

Personalausstattung

Im Zuge der kreisscharfen Abgrenzung der Zuständigkeitsgrenzen ist es nach den Vereinbarungen des Landkreises Reutlingen mit dem Landkreis Tübingen und dem Zollernalbkreis vorgesehen, anteilig zu den abzugebenden Unterhaltungslängen auch Personal zu versetzen. Dies betrifft für alle Konzepte bis zu elf Mitarbeiter, wovon rechnerisch acht Personen in den Landkreis Tübingen und drei Personen in den Zollernalbkreis versetzt werden müssten. Die Bewertung des Personalbedarfs der einzelnen Konzepte bezieht sich auf die Anzahl des nach Bereinigung der Zuständigkeitsgrenzen im Landkreis Reutlingen verbleibenden Personals. Möglicherweise notwendige Umsetzungen innerhalb des Landkreises gehen in die Bewertung ein.

Verglichen mit den Richtwerten des Regierungspräsidiums zur Personalbemessung wird im Landkreis Reutlingen zur Zeit in der Summe weniger UI-Personal eingesetzt. In der Folge führen alle an denselben Vorgaben orientierten Konzepte bezogen auf die Personalkosten zu höherem Aufwand als im IST-Zustand. Darüber hinaus ist vor diesem Hintergrund die Versetzung der rechnerisch möglichen Anzahl von Personen kritisch zu hinterfragen. Der bei der Versetzung von eingearbeiteten Mitarbeitern mit Ortskenntnis erforderliche Ersatz durch neu eingestellte Mitarbeiter lässt überwiegend Nachteile erwarten.

Fahrzeug- und Gerätebedarf

Es ist vorgesehen, in Einklang mit den Vereinbarung des Landkreises Reutlingen mit dem Landkreis Tübingen und dem Zollernalbkreis anteilig zu den abzugebenden Unterhaltungslängen drei Mannschaftstransportwagen, einen Mehrzweckgeräteträger und diverse Geräte an die benachbarten Landkreise zu übergeben.

4.1.3 Bauliche Anlagen

Die Möglichkeit des käuflichen Erwerbes der bestehenden Gehöfte aus wirtschaftlichen Gründen wird nicht für die Bewertung herangezogen. Es wird zu Grunde gelegt, dass die bestehenden Gehöfte weiterhin vom Land Baden-Württemberg angemietet werden und Grundstücke für die Neuerrichtung eines Meistereii- oder Stützpunktstandortes gekauft werden.

Für eine mögliche Erweiterung der Straßenmeisterei in Münsingen soll ein zusätzliches Gelände angemietet werden, da es nicht als sinnvoll erachtet wird, zu dem gemieteten Grundstück einen Teil hinzuzukaufen. Sollte das Gelände der Meisterei Münsingen jedoch gekauft werden, ist auch der Kauf des Erweiterungsgeländes zu empfehlen.

Im Falle einer Umnutzung des Gehöfts in Gauingen zu einem ständig besetzten Stützpunkt wird es voraussichtlich nicht möglich sein, nicht mehr benötigte Teilflächen abzugeben. Dies begründet sich durch die Lage der bestehenden Salzlagerhalle im hinteren Teil des Grundstückes. Um diese zu erreichen, ist eine Durchquerung des gesamten Meistereigeländes notwendig. Eine Weitervermietung des Büro- und Wohngebäudes an der Einfahrt ist jedoch möglich.

4.2 Kostenberechnung

Um die erarbeiteten Konzepte im Hinblick auf die zu erwartenden Investitions- und Umsetzungskosten sowie die langfristigen Kostensenkungspotenziale zu beurteilen, sind für die Bereiche Personal, Fahrzeuge und Geräte sowie Standorte jährliche Mehr- beziehungsweise Minderkosten ermittelt worden. Hierfür ist es notwendig, einheitliche Ansätze für die einzelnen Kostenfaktoren zu definieren, die im Folgenden erläutert werden. Für die Bewertung der Kosten werden nur Aspekte herangezogen, die im Zusammenhang mit der Standortoptimierung einer Veränderung unterliegen.

4.2.1 Personalkosten

Um eine personenscharfe Berechnung der Personalkosten vorzunehmen, bedarf es der genauen Kenntnis der Lohn- bzw. Gehaltsgruppen, des Lebensalters, der Familienverhältnisse und des künftigen Arbeitgebers aller Mitarbeiter. Da die Verwendung dieser Informationen im Rahmen einer Bewertung der Standortkonzepte die Vorwegnahme der Umsetzungsplanung bedeuten würde, werden für die Ermittlung der Personalkosten einheitliche Ansätze bezüglich der Eingruppierung und ein mittleres Beschäftigtenalter zu Grunde gelegt. Die Verteilung der Gehaltsgruppen innerhalb des auf der Strecke eingesetzten UI-Personals orientiert sich an den Verhältnissen in der Straßenmeisterei Eningen. Aus der Gegenüberstellung der Personalkosten aus der genannten Berechnung mit der im LuKAS errechneten Lohn- und Gehaltssumme wird darüber hinaus der auf die Personalstunden umgelegte Gemeinkostensatz ermittelt und für die weitere Berechnung verwendet (Anlage 9).

4.2.2 Fahrzeug- und Gerätekosten

Zur Abschätzung der jährlichen Fahrzeug- und Gerätekosten werden die jährlichen Abschreibungen, Kraftstoffkosten und Aufwendungen für Instandhaltung und Reparatur herangezogen. Die jährliche Abschreibung wird unter Berücksichtigung des Anschaffungspreises und der voraussichtlichen Nutzungsdauer ermittelt. Für die Fahrzeuge sind Nutzungsdauern zwischen zehn und zwölf Jahren vorgesehen, für die Geräteausstattung werden die wirtschaftlichen Nutzungsdauern aus den amtlichen AfA-Tabellen zu Grunde gelegt.

Die Kraftstoffkosten werden unter Annahme einer gleichbleibenden Auslastung auf Basis der Jahre 2003 bis 2005 abgeschätzt und pauschal je Fahrzeug angesetzt. Die jährlichen Aufwendungen für Instandhaltung und Reparatur werden ebenfalls unter Annahme einer im Vergleich zu den vergangenen Jahren 2003 bis 2005 gleichbleibenden Auslastung der Fahrzeuge und Geräte abgeschätzt und anteilig zum Neupreis angesetzt.

Beispielhaft ist die Berechnung für einige Fahrzeuge in der Anlage 10 dargestellt. Entsprechend erfolgt die Rechnung für alle erfassten Fahrzeuge und Geräte (vgl. Kapitel 2).

4.2.3 Materialkosten

Die Kosten für Materialien werden für den bestehenden Zustand aus den einzelnen Betriebsergebnissen der Meistereien des Jahres 2005 überschlägig ermittelt und auf die zu betreuenden Unterhaltungskilometer umgelegt. Es wird angenommen, dass sich insbesondere der Streugutbedarf ungefähr proportional zur Länge des zu betreuenden Netzes verhält und sich somit aufgrund der reduzierten Unterhaltungslängen Minderkosten ergeben (Anlage 11). Bei der Realisierung ist zu beachten, dass die Verringerung der Materialkosten bei den Meistereien nicht zwingend im gleichen Verhältnis anfällt.

4.2.4 Standorte und bauliche Anlagen

Als Grundlage für die Berechnung der jährlichen Belastung durch Mietaufwendungen und Betriebskosten werden die Kosten aus dem Jahr 2006 angesetzt. Diese setzen sich wie in Tabelle 23 dargestellt zusammen.

Die Mietkosten für das als Erweiterung zur Meisterei Münsingen anzumietende Gelände werden mit 4.000,00 € pro Jahr angenommen. Die Aufstellung der Kosten getrennt nach Konzepten ist der Anlage 12 zu entnehmen.

Standort	Jährliche Grundmiete	Jährliche Betriebskosten
SM Eningen (inkl. BAW)	95.414,04 €	25.080,00 €
STP Walddorfhäslach	0,00 €	1.400,00 €
SM Gauingen	35.165,04 €	4.200,00 €
STP Bernloch	14.085,00 €	1.800,00 €
SM Münsingen	46.473,00 €	9.420,00 €
STP Bad Urach	0,00 €	3.250,00 €

Tabelle 23: Miet- und Betriebskosten (Stand 2006)

Unter Abschätzung der Investitionskosten und Berücksichtigung der Abschreibungen, kalkulatorischen Zinsen und zu erwartenden Betriebskosten ergeben sich für die in den einzelnen Konzepten erforderlichen Neubauten (Flächen und Gebäudebedarf entwickelt in Kapitel 3.3.2 und 3.3.3) die in Tabelle 24 dargestellten jährlichen Aufwendungen. Für die Ermittlung der Abschreibungen wird die geplante Nutzungsdauer für Büro- und Sozialbauten mit 80 Jahren und für alle weiteren baulichen Anlagen mit 60 Jahren veranschlagt. Des Weiteren wird ein kalkulatorischer Zinssatz von 4 % berücksichtigt. Die Betriebskosten werden für einen neuen Meistereistandort auf 10.000 € und für einen neuen Stützpunktstandort auf 2.000 € jährlich geschätzt. Die vollständige Berechnung enthält die Anlage 13.

Maßnahme	Investitionskosten	Jährliche Aufwendungen
Neubau Meistereistandort	3.800.000 €	138.000 €
Neubau Stützpunktstandort	1.000.000 €	36.000 €
Neubau Halle Winterdienstgeräte	70.000 €	3.000 €

Tabelle 24: Jährliche Aufwendungen für Neubauten

4.2.5 Kostenersatz

Der Kreis Reutlingen erhält nach dem Finanzausgleichsgesetz am Kraftfahrzeugsteueraufkommen orientierte pauschalierte Zahlungen. Die Pauschalansätze sind differenziert nach freier Strecke, Ortsdurchfahrten sowie abgestuften Landesstraßen und werden jährlich festgelegt. Sie sind für Neubau, Betrieb und Unterhaltung zu verwenden.

Seit der Verwaltungsstrukturreform ersetzt das Land den Kreisen die Kosten der Verwaltungskräfte, der sächlichen Kosten und Investitionskosten für Fahrzeuge und Geräte sowie die Unterbringungskosten bei Liegenschaften des Landes (Gerätehöfe). Diese Kosten reduziert das Land jährlich vom Kostenstand 2004 (100 %) bis zum Jahr 2011 (80 %). Darüber hinaus werden zum Zeitpunkt der kreisscharfen Abgrenzung die genannten Ausgleichszahlungen im Verhältnis der abzugebenden Kilometer zur Gesamtkilometerzahl pro Meisterei gekürzt. Die Entwicklung dieser Zahlen kann nicht exakt, sondern nur mit großen Unsicherheiten angegeben werden.

Für Bundes- und Landesstraßen erhält der Kreis ebenfalls pauschalierte, für jedes Jahr neu festzulegende Zahlungen. Diese Zahlungen betragen im Jahr 2005 9.120 €/km für Bundesstraßen und 7.838 €/km für Landesstraßen. Im Jahr 2006 erhielt der Kreis Reutlingen 10.645 €/km für Bundesstraßen und 8.333 €/km für Landesstraßen. Die entsprechenden Kosten der Unterhaltung der Kreisstraßen betragen 2005 5.081 €/km und 2006 4.595 €/km. Die Unterhaltungsaufwendungen der Kreisstraßen im Kreis Tübingen und im Zollernalbkreis werden von dort aus getragen und treten im Kreis Reutlingen nur als durchlaufende Position auf.

Aufgrund des fachtechnischen Berichtswesens meldet der Kreis jährlich die nach dem Leistungs- und Kostenabrechnungssystem (LuKAS) tatsächlich erbrachten Arbeiten. Diese bilden die Grundlage für den oben erwähnten Kostenersatz des Bundes und des Landes. Bei den Jahresergebnissen werden die Kosten pro Kilometer Straße ebenfalls ermittelt. Allerdings ergeben sich die Kosten hier nicht exakt, da bei vielen Bereichen über das Land gemittelte Kosten verwendet werden. Die so ermittelten Kosten betragen 2005 beim Bund 10.257 €/km, beim Land 8.943 €/km. Schon im Jahr 2006 sind diese Werte auf 11.938 €/km (Bund) gestiegen und auf 7.886 €/km beim Land gefallen. Aufgrund der Auswertung der Betriebsergebnisse für alle Kreisstraßen im Amtsbezirk waren 2005 6.619 €/km und im Jahr 2006 5.111 €/km zu verzeichnen. Da die beiden Jahre durch hohe Winterdienstkosten gekennzeichnet waren, werden die in Tabelle 25 dargestellten Kostensätze angesetzt, auch wenn damit die Ausgleichszahlungen nicht präzise erfasst werden können.

Straßenkategorie	Kostensatz pro Jahr	Differenz Unterhaltungslänge
Bundesstraße	10.500 €/km	32,106 km
Landstraße	8.000 €/km	37,243 km
Kreisstraße	5.300 €/km	45,157 km

Tabelle 25: Kostensatz je Kilometer und Jahr

Unter Berücksichtigung der in Tabelle 25 dargestellten Ansätze ergibt sich für die jährlich zu erwartenden Ausgleichszahlungen nach Bereinigung der Zuständigkeitsgrenzen gemäß Anlage 14 eine Differenz von rund 875.000 €, die in der Kostenberechnung als jährliche Mindereinnahme des Landkreises Reutlingen veranschlagt werden muss.

4.3 Vergleichende Bewertung

In den vorangegangenen Kapiteln sind die Auswirkungen der vier Standortkonzepte detailliert dargestellt. Nachfolgend werden die einzelnen Kriterien je Konzept gegenübergestellt und vergleichend bewertet.

4.3.1 Qualität der Aufgabenerfüllung

Netzlänge und Erreichbarkeit

Die Richtwerte des Regierungspräsidiums bezüglich der Netzlänge einer Straßenmeisterei liegen zwischen 250 bis 330 km. Hinsichtlich der Netzlängen sind die Konzepte 1 bis 3 gegenüber dem Konzept 0 etwas besser zu bewerten, da die Netzlängen unter Beibehaltung aller drei Standorte zum Teil deutlich unter den Richtwerten liegen (Abbildung 25). Innerhalb der Konzepte 1 bis 3 liegt der Wert der Meisterei Eningen jeweils noch im vorgegebenen Bereich, die Netzlänge der Meisterei Münsingen beziehungsweise Gomadingen überschreitet die Richtwerte um rund 20 km.

Unterhaltungslängen	Konzept 0	Konzept 1	Konzept 2	Konzept 3
Eningen	218,0 km	330,4 km	330,4 km	330,9 km
Gauingen	228,8 km			
Münsingen	235,0 km	351,4 km		350,9 km
Gomadingen			351,4 km	
Gesamt	681,8 km			

Abbildung 25: Vergleich der Unterhaltungslängen

Die Erreichbarkeit bezüglich der Zugriffszeit ist für das Konzept 0 am besten zu bewerten, da die maximale Zugriffszeit bei 30 Minuten liegt (Abbildung 26). Alle anderen Konzepte weisen

Maximalwerte zwischen 35 und 36 Minuten auf, wobei diese Werte für die Landes- und Kreisstraßen im südwestlichen Gebiet um Erpfingen, Stetten und Hörschwag gelten. Für die verkehrlich höher belasteten Bundesstraßen im Kreisgebiet werden kürzere Zugriffszeiten eingehalten.

Max. Zugriffszeiten Sommerdienst	Konzept 0	Konzept 1	Konzept 2	Konzept 3
Eningen + STP	ca. 30 min	ca. 36 min	ca. 36 min	ca. 30 min
Gauingen + STP	ca. 24 min			
Münsingen + STP	ca. 24 min	ca. 29 min		ca. 35 min
Gomadingen + STP			ca. 30 min	

Abbildung 26: Vergleich der maximalen Zugriffszeiten

Im nördlichen Kreisgebiet mit den hoch belasteten Bundesstraßen sind alle Konzepte hinsichtlich der Erreichbarkeit gleich zu bewerten, da diese Strecken durch die Straßenmeisterei Eningen und den ständig besetzten Stützpunkt Bad Urach abgedeckt sind. Die Erreichbarkeit der B 312 und B 313 auf der Albhochfläche ist bei Konzept 0 am besten, da hier die Meisterei Gauingen und der ständig besetzte Stützpunkt Bernloch an der B 312 zur Verfügung stehen. Das Konzept 3 ist besser als Konzept 1 und 2, da die südlichen Abschnitte der B 313 vom Stützpunkt Pfronstetten besser erreicht werden können als von der Meisterei Eningen. Die zentrale Lage von Pfronstetten an der B 312 wirkt sich zusätzlich positiv aus. Die Erreichbarkeit der B 465 im südöstlichen Kreisgebiet ist bei Konzept 2 schlechter als bei den anderen Konzepten, da diese nicht direkt vom Standort Münsingen aus sondern von der Meisterei Gomadingen betreut wird. Ein Vorteil von Konzept 1 und 2 ist die bessere Erreichbarkeit der B 312 im Bereich Zwiefalten.

Grundsätzlich ist hinsichtlich der Erreichbarkeit das Konzept 0 mit drei Meistereistandorten und zwei ständig besetzten Stützpunkten am besten zu bewerten, innerhalb der verschiedenen Konzepte mit nur zwei Meistereistandorten hat das Konzept 3 Vorteile in der Erreichbarkeit der Bundesstraßen im südlichen Kreisgebiet. Konzept 2 ist am schlechtesten zu bewerten, da neben der B 313 auch die B 465 schlechter zu erreichen ist.

Winterdienst

	Konzept 0	Konzept 1	Konzept 2	Konzept 3
Summe Streuweg [km]	1.373,9			
Summe Leerweg + Rückweg [km]	168,0	229,6	144,9	160,3
Anteil Leerweg + Rückweg	10,9%	14,3%	9,5%	10,4%
maximale Routenlänge [km]	81,9	78,1	73,5	77,6
Standardabweichung Routenlänge [km]	12,4	12,3	11,2	10,7
maximale Routenzeit [hh:mm]	02:59	02:46	02:42	02:46
Anzahl Routen > 2,5 h [-]	9	11	7	8
Summe Streustoffbedarf [t]	61,8			
Auslastungsgrad Ladekapazität	57%			
Standardabweichung Auslastungsgrad Ladekapazität	18%	22%	20%	20%
Anzahl Routen mit Auslastungsgrad > 80 %	4	6	5	5

Tabelle 26: Vergleich der kapazitiven Abschätzung Winterdienst

Gemäß der kapazitiven Abschätzung der Winterdienstplanung für die einzelnen Konzepte (Anlage 5 bis Anlage 8) sind im Winterdienst die Anzahl der Routen sowie der notwendige Fahrzeug- und Gerätebedarf gleich. Den geringsten Leerweganteil sowie die geringste maximale Routenlänge weisen die Konzepte 2 und 3 auf, wobei für das Konzept 3 die gleichmäßigste Verteilung bezüglich der Routenlänge besteht.

Die maximale Einsatzzeit einer Route ist als Maß für den zeitlichen Puffer und die Bedienqualität bei Konzept 0 am schlechtesten, die Konzepte 1 bis 3 sind für dieses Kriterium besser zu bewerten. Innerhalb der Konzepte 2 und 3 sind im Vergleich weniger Routen mit einer Einsatzzeit größer als 2,5 Stunden vorgesehen. Die Streugeräte sind bei Konzept 0 am gleichmäßigsten ausgelastet. Die Anzahl der Streugeräte, deren Auslastung über 80 % liegt, ist bei Konzept 0 ebenfalls am geringsten, so dass die Kapazitätsreserven zur Ausbringung höherer Streudichten ohne Nachladen am größten sind.

Grundsätzlich ist für die Konzepte 2 und 3 eine gleichmäßigere Einsatzplanung als für die anderen Konzepte möglich, so dass diese besser zu bewerten sind. Aufgrund der ausgewogeneren

Planung wird Konzept 3 trotz der etwas längeren Maximalroute besser als Konzept 2 bewertet. Konzept 0 hat zwar die längste Route und dementsprechend die längste Routenzeit aller Konzepte, allerdings sind Leerwege und die Anzahl der Fahrzeuge mit Routenzeiten größer 2,5 Stunden beziehungsweise einem Auslastungsgrad größer 80 % geringer als bei Konzept 1, so dass Konzept 0 etwas besser als Konzept 1 bewertet wird.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit im Winterdienst haben die hoch belasteten Bundesstraßen im nördlichen Kreisgebiet höchste Priorität. Diese werden in allen Konzepten von den Standorten Eningen und Bad Urach aus betreut, so dass hierbei alle Konzepte gleich zu bewerten sind. Weitere Einsatzschwerpunkte im Winterdienst sind die Alaufstiege im Zuge der höher belasteten Bundesstraßen, die möglichst schnell erreicht werden sollten. Der Alaufstieg im Zuge der B 312 zwischen Pfullingen und Groß-Engstingen ist am besten bei den Konzepten 0 und 2 erreichbar, da hier neben der Meisterei Eningen auch der Stützpunkt Bernloch beziehungsweise die neue Meisterei Gomadingen nahe liegen. Der Alaufstieg im Zuge der B 28 wird bei allen Konzepten durch den Stützpunkt Bad Urach betreut. Der im Zuge der B 465 liegende Alaufstieg nördlich von Münsingen ist am besten bei den Konzepten 0, 1 und 3 erreichbar, da hierbei neben dem Stützpunkt Bad Urach die Meisterei Münsingen etwas näher liegt als die Meisterei Gomadingen in Konzept 2. Die Zwiefalter Steige im Zuge der B 312 ist am besten bei den Konzepten 0, 1 und 2 betreut, da der Standort Gauingen näher als der Stützpunkt Pfronstetten liegt. Weitere Steigungsstrecken auf der Albhochfläche im südwestlichen Kreisgebiet werden bei den Konzepten 0 und 3 am besten betreut.

Die Alaufstiege werden bei Konzept 0 am besten erreicht; etwas schlechter bei Konzept 3. Dagegen sind die Steigungsstrecken auf der Albhochfläche besser erreichbar als bei den Konzepten 1 und 2. In der Folge ist das Konzept 0 hinsichtlich der Erreichbarkeit der Einsatzschwerpunkte im Winterdienst am besten zu bewerten.

4.3.2 Notwendiger Personal-, Fahrzeug- und Gerätebedarf

Personalausstattung

Neben der absoluten Zahl des erforderlichen Personals werden für die Bewertung der Konzepte auch der Aufwand bei der Umsetzung und die Auswirkungen auf die Mitarbeiter herangezogen. Um dies zu ermöglichen, sind die Veränderungen gegenüber einem Referenzzustand – dem

Winter 2005/2006 – dargestellt. In der Realisierungsplanung sind diese Annahmen zu verifizieren und mit dem dann aktuellen Zustand abzugleichen.

Im Bereich der Leitung (Meistereileiter, Stellvertreter, Leiter Bauamtswerkstatt) kann in allen Konzepten Personal reduziert werden. Das Konzept 0 erfordert drei Leiter und drei Stellvertreter, die Konzepte 1 bis 3 nur jeweils zwei Leiter und Stellvertreter. Da ein Meistereileiter voraussichtlich in fünf Jahren altersbedingt in den Ruhestand geht und der Leiter der Bauamtswerkstatt vollständig zum Kreis-Straßenbauamt (Kapitel 3.1.2) wechseln kann, ist für das Konzept 0 mittelfristig eine Neubesetzung erforderlich, für die Konzepte 1 bis 3 besteht hingegen ein Personalüberhang von einer Person.

Der geplante Personalbedarf für die Verwaltungskräfte ergibt sich für das Konzept 0 zu 2,5 VZÄ, für die Konzepte 1 bis 3 sind insgesamt 3,0 VZÄ vorgesehen. Zur Verfügung stehen derzeit 3,5 VZÄ, wovon eine Person mit 0,5 VZÄ ab März 2009 in Altersteilzeit freigestellt wird. Hierdurch besteht im Verwaltungsbereich für das Konzept 0 auf Dauer ein Personalüberhang von 0,5 VZÄ, für die Konzepte 1 bis 3 entspricht der Personalbedarf dem verfügbaren Bestand.

Bezogen auf die heutigen Streckenbezirke werden Unterhaltungslängen im Umfang von ungefähr 1,5 Streckenbezirken abgegeben. Rein rechnerisch müssten folglich jeweils 1,5 Streckenwarte und Kolonnenführer versetzt werden. Da dies in der Praxis nicht umsetzbar ist, werden für die Versetzungen ein Streckenwart und zwei Kolonnenführer angenommen, um die erforderliche Anzahl von drei Funktionsstellen zu erreichen. Es ist zu berücksichtigen, dass zur Zeit eine Funktionsstelle unbesetzt ist und daher im Vergleich zum IST-Zustand nur zwei statt der drei rechnerisch ermittelten Vollzeitäquivalente (VZÄ) weniger angesetzt werden können.

Da derzeit neun Streckenwarte zur Verfügung stehen, wovon ein Mitarbeiter im Jahr 2010 in Altersteilzeit freigestellt wird, stehen mittelfristig abzüglich einer zu versetzenden Person nur sieben Streckenwarte zur Verfügung. Somit sind bei Konzept 0 zwei Stellen der erforderlichen neun und bei den Konzepten 1 bis 3 eine Stelle der erforderlichen acht Streckenwarte vakant, die neu oder durch qualifizierte eigene Mitarbeiter besetzt werden müssen.

Derzeit stehen acht Kolonnenführer zur Verfügung, wovon ein Mitarbeiter im Jahr 2007 in Altersteilzeit freigestellt wird. Aufgrund der Gebietsaufteilung sowie der Anzahl der Meistereien und ständig besetzten Stützpunkte sind für das Konzept 0 neun, für die Konzepte 1 bis 3 je acht

Kolonnenführer notwendig. Für das Konzept 0 fehlen folglich zwei und für die Konzepte 1 bis 3 ein Kolonnenführer. Rein rechnerisch müssten zwei Kolonnenführer in die benachbarten Landkreise versetzt werden, was jedoch nicht als sinnvoll erachtet wird, da ansonsten weiterer Personalbedarf entsteht. Ob und in welchem Umfang für die Konzepte Umsetzungen notwendig werden, hängt davon ab, wie dieser Bedarf gedeckt werden kann. Grundsätzlich haben die Konzepte 1 bis 3 den Vorteil, dass langfristig ein Kolonnenführer weniger notwendig ist als in Konzept 0. Bei interner Besetzung der Funktionsstellen durch Qualifizierung stellvertretender Kolonnenführer sind bei Konzept 0 möglicherweise weniger Umsetzungen erforderlich.

Für das Unterhaltungspersonal stehen derzeit 46 Mitarbeiter zur Verfügung, wovon zwei Mitarbeiter im Jahr 2007 in Altersteilzeit freigestellt werden. Von den verbleibenden Mitarbeitern des Unterhaltungspersonals sollen laut den Vereinbarungen zwischen den Landkreisen bis zu sieben Mitarbeiter in benachbarte Landkreise versetzt werden. Somit verbleiben 37 Mitarbeiter. Diese Zahl reduziert sich weiter, wenn eigene Mitarbeiter zu Kolonnenführer qualifiziert werden. Bei der in Konzept 0 benötigten Mitarbeiteranzahl von 37 Personen besteht zunächst kein weiterer Personalbedarf. Bei den Konzepten 1 bis 3 besteht aufgrund der benötigten Mitarbeiteranzahl von 39 Personen ein Personalbedarf von zwei Mitarbeitern. Der Landkreis Reutlingen beschäftigt in seinen Straßenmeistereien Auszubildende, die wegen ihres Status nicht in die Personalbemessung und die Kostenbetrachtung eingehen. Bei der Realisierung eines der Konzepte wird eine Berücksichtigung dieser Personen insbesondere zur Deckung des vor genannten Personalbedarfs empfohlen. Ob und in welchem Umfang Umsetzungen erforderlich werden, hängt in allen Konzepten davon ab, welche Mitarbeiter in die benachbarten Landkreise versetzt werden und wer gegebenenfalls zum Kolonnenführer qualifiziert wird. Es sind jedoch in jedem Fall Mitarbeiter der Meisterei Eningen nach Bad Urach und für die Konzepte 1 bis 3 vom Stützpunkt Bernloch an einen anderen Standort zu versetzen. Grundsätzlich besteht für das Konzept 0 der geringste Umsetzungsbedarf. Unter Berücksichtigung der Wohnorte der Mitarbeiter sind die Konzepte 1 und 3 etwas besser zu bewerten als Konzept 2, da zwar der Standort Gomadingen für die Mitarbeiter aus Gauingen beziehungsweise Bernloch besser zu erreichen ist, für die Mitarbeiter aus Münsingen aber eher schlechter. Konzept 1 hat gegenüber Konzept 3 den Vorteil, dass Gauingen für die schon bisher dort stationierten Mitarbeiter besser erreichbar ist als Pfrontetten.

		Absolut			Veränderung zum Ist	
		IST	Konzept 0	Konzepte 1-3	Konzept 0	Konzepte 1-3
Leitung		6,5 VZÄ	6,0 VZÄ	4,0 VZÄ	-0,5 VZÄ	- 2,5 VZÄ
Büro		3,5 VZÄ	2,5 VZÄ	3,0 VZÄ	-1,0 VZÄ	- 0,5 VZÄ
Streckenwartung	Streckenwarte	10,0 VZÄ	9,0 VZÄ	8,0 VZÄ	- 1,0 VZÄ	- 2,0 VZÄ
Kolonnen	Kolonnenführer	8,0 VZÄ	9,0 VZÄ	8,0 VZÄ	+ 1,0 VZÄ	0,0 VZÄ
	Unterhaltungspersonal	45,0 VZÄ	37,0 VZÄ	39,0 VZÄ	- 8,0 VZÄ	- 6,0 VZÄ
Gehöft	Gerätehofverwalter	3,0 VZÄ	3,0 VZÄ	2,0 VZÄ	0,0 VZÄ	- 1,0 VZÄ
	Mechaniker	6,0 VZÄ	3,0 VZÄ	3,0 VZÄ	- 3,0 VZÄ	- 3,0 VZÄ
	Gesamt UI-Personal	72,0 VZÄ	61,0 VZÄ	60,0 VZÄ	- 11,0 VZÄ	- 12,0 VZÄ
Gesamt Personal		82,0 VZÄ	69,5 VZÄ	67,0 VZÄ	- 12,5 VZÄ	- 15,0 VZÄ

Abbildung 27: Übersicht Personalbedarf

Fahrzeug- und Geräteausstattung

Bei Konzept 0 sind zwei Mannschaftstransportwagen mehr notwendig als in den Konzepten mit zwei Meistereistandorten, da ein Streckenwarte und eine Kolonne mehr im Einsatz sind (Abbildung 28). Weiterhin stehen insgesamt mehr An- und Aufbaugeräte zur Verfügung. Diese zusätzlichen Fahrzeuge und Geräte erhöhen die Flexibilität der Einsatzplanung. Die Konzepte 1 bis 3 sind hinsichtlich der Fahrzeug- und Geräteausstattung gleich zu bewerten. Es ergibt sich der Vorteil, dass die Fahrzeuge und Geräte auf nur zwei Meistereistandorte mit den zugehörigen Stützpunkten verteilt sind. Hierdurch bestehen einfachere Zugriffsmöglichkeiten. Auch Ersatzfahrzeuge und -geräte, beispielsweise für den Winterdienst, stehen leichter zur Verfügung, da sie auf zwei Organisationseinheiten konzentriert sind.

Bezüglich der insgesamt erforderlichen Anzahl von sechs statt der vorhandenen fünf Lastkraftwagen und sieben statt der vorhandenen neun Mehrzweckgeräteträger unterscheiden sich die Konzepte nicht. In allen Konzepten ist ein Lastkraftwagen neu zu beschaffen und sind zwei Mehrzweckgeräteträger überzählig, die gegebenenfalls an benachbarte Landkreise abgegeben

4.3.3 Bauliche Anlagen

Standort	Konzept 0	Konzept 1	Konzept 2	Konzept 3
SM Eningen	unverändert	Nutzung von Flächen der BAW für die Unterstellung zusätzlicher Fahrzeuge		
STP Walddorfhäslach	unverändert			
STP Bad Urach	unverändert			
SM Münsingen	offene Halle für Winterdienstgeräte	offene Halle für Winterdienstgeräte	wird aufgegeben	offene Halle für Winterdienstgeräte
STP Bernloch	unverändert	wird aufgegeben		
SM / STP Gauingen	unverändert			wird aufgegeben
SM Gomadingen	/	/	neue Straßenmeisterei	/
STP Pfronstetten	/	/	/	neuer Stützpunkt

 = Neubau

Tabelle 27: Zusammenfassung erforderlicher Neu- und Umbauten

Das Konzept 0 weist den geringsten Bedarf an Neu- und Umbauten auf (Tabelle 27). Bei Konzept 1 und 3 sind Erweiterungen am Standort Münsingen notwendig, bei Konzept 3 zusätzlich die Neubauten für den neuen Stützpunkt Pfronstetten. Bei Konzept 2 sind keine Neu- und Umbauten an den vorhandenen Standorten notwendig, jedoch wird der Neubau einer Meisterei am Standort Gomadingen erforderlich. Somit sind insbesondere in Hinblick auf die zeitliche Umsetzung die Konzepte 0 und 1 am besten zu bewerten, da hier die geringsten Maßnahmen an den baulichen Anlagen erforderlich sind. Für die Konzepte 2 und 3 ist aufgrund der erforderlichen Neubauten für einen Meisterei- beziehungsweise Stützpunktstandort mit einem längeren Umsetzungszeitraum zu rechnen.

4.3.4 Jährliche Kosten

Für die Ermittlung der jährlichen Mehr- oder Minderkosten werden die sich verändernden Kostenkomponenten wie Personalkosten, Fahrzeug- und Gerätekosten und Investitionskosten für Neu- und Umbauten gegenübergestellt (Tabelle 28).

Im Bereich der Personalkosten sind die Konzepte 1 bis 3 gleichwertig und insgesamt günstiger als das Konzept 0, da hier weniger Personal im Leitungs- und Verwaltungsbereich sowie bei den

werden können. Unter Berücksichtigung der möglicherweise im Rahmen einer Vereinbarung mit den benachbarten Landkreisen erforderlichen Abgabe von Fahrzeugen und Geräten sind die Konzepte 1 bis 3 vorteilhafter, da hier zwei der vorhandenen 19 Mannschaftstransportwagen überzählig sind und für eine erforderliche Abgabe dienen könnten. Im Gegensatz hierzu wird bei Konzept 0 weiterhin der Gesamtbestand von 19 MTW benötigt und eine gegebenenfalls notwendige Abgabe von Fahrzeugen an die benachbarten Landkreise würde zwangsläufig zu Beschaffungsbedarf führen.

Hinsichtlich der Flexibilität der Fahrzeug- und Geräteausstattung sind alle Konzepte in etwa gleich zu bewerten. Der höheren Anzahl verfügbarer Fahrzeuge und Geräte bei Konzept 0 stehen die einfacheren Zugriffsmöglichkeiten bei den Konzepten 1 bis 3 gegenüber.

Fahrzeuge	IST	Konzept 0	Konzept 1	Konzept 2	Konzept 3
Eningen	2 LKW 3 MGT 8 MTW	2 LKW 2 MGT 7 MTW	3 LKW 3 MGT 9 MTW	3 LKW 3 MGT 9 MTW	3 LKW 3 MGT 9 MTW
Gauingen	1 LKW 3 MGT 5 MTW	2 LKW 2 MGT 6 MTW			
Münsingen	2 LKW 3 MGT 6 MTW	2 LKW 3 MGT 6 MTW	3 LKW 4 MGT 8 MTW		3 LKW 4 MGT 8 MTW
Gomadingen				3 LKW 4 MGT 8 MTW	
Gesamt LK Reutlingen	5 LKW 9 MGT 19 MTW	6 LKW 7 MGT 19 MTW	6 LKW 7 MGT 17 MTW	6 LKW 7 MGT 17 MTW	6 LKW 7 MGT 17 MTW
Veränderung zum Ist		+ 1 LKW - 2 MGT 0 MTW	+ 1 LKW - 2 MGT - 2 MTW	+ 1 LKW - 2 MGT - 2 MTW	+ 1 LKW - 2 MGT - 2 MTW

Abbildung 28: Übersicht Fahrzeugbedarf

Funktionsstellen der Streckenwarte und Kolonnenführer erforderlich ist. Insgesamt ergeben sich im Personalbereich für das Konzept 0 Minderkosten von rund 551.000 € und für die Konzepte 1 bis 3 Minderkosten in Höhe von rund 649.000 € jährlich. Analog hierzu sind auch die Fahrzeug- und Gerätekosten für die Konzepte 1 bis 3 geringer als in Konzept 0, da weniger Fahrzeuge und weniger Geräte vorgehalten werden müssen. So ergeben sich in diesem Bereich für das Konzept 0 Minderkosten in Höhe von rund 17.000 € jährlich, bei den Konzepten 1 bis 3 können rund 48.000 € eingespart werden.

Hinsichtlich der Minderkosten für den Bereich Material sind alle Konzepte gleich, da davon ausgegangen wird, dass sich insbesondere die Materialkosten für Streugut ungefähr proportional zur Unterhaltungslänge verhalten. Da für alle Konzepte das gleiche Streckennetz maßgebend ist, ergeben sich hier einheitlich rund 146.000 € Minderkosten jährlich.

		Konzept 0	Konzept 1	Konzept 2	Konzept 3
Personalkosten (Anlage 9)	[€/a]	-551.000	-649.000	-649.000	-649.000
Fahrzeug- und Gerätekosten (Anlage 10)	[€/a]	-17.000	-48.000	-48.000	-48.000
Materialkosten (Anlage 11)	[€/a]	-146.000	-146.000	-146.000	-146.000
Mietkosten (Anlage 12)	[€/a]	4.000	-10.000	-60.000	-45.000
Betriebskosten (Anlage 12)	[€/a]	0	-2.000	0	-4.000
Kosten Neubau Meisterelei (Anlage 13)	[€/a]	-	-	138.000	-
Kosten Neubau Stützpunkt (Anlage 13)	[€/a]	-	-	-	36.000
Kosten Erweiterungsmaßnahmen (Anlage 13)	[€/a]	3.000	3.000	-	3.000
Jährliche Mehr-/Minderkosten	[€/a]	-707.000	-852.000	-765.000	-853.000
Voraussichtliche Einnahmereduktion (Anlage 14)	[€/a]	875.000	875.000	875.000	875.000
Gesamt	[€/a]	168.000	23.000	110.000	22.000

Tabelle 28: Vergleich der jährlichen Mehr- und Minderkosten

Bei den Mietkosten (Anlage 12) sind für das Konzept 0 insgesamt Mehrkosten von 4.000 € zu veranschlagen, da ein zusätzliches Gelände in Münsingen angemietet werden soll und weiterhin alle bestehenden Standorte beibehalten werden. Bei den Konzepten 1 bis 3 entstehen Minderkosten zwischen 10.000 € und 60.000 € im Vergleich zu den derzeitigen Mietkosten, da hier die Standorte Bernloch und Münsingen beziehungsweise Gauingen aufgegeben werden. Dem stehen

für die Konzepte 2 und 3 jeweils jährliche Mehrkosten für die Finanzierung der Neubauten gegenüber, die sich bei Konzept 2 auf 138.000 € und bei Konzept 3 auf 36.000 € jährlich belaufen (Anlage 13). Zusätzlich hierzu ist zu berücksichtigen, dass für die Konzepte 2 und 3 zunächst Startinvestitionen getätigt werden müssten. Kosten für Erweiterungsmaßnahmen in Form einer Unterstellmöglichkeit für Winterdienstgeräte fallen für die Konzepte 0, 1 und 3 in Höhe von rund 3.000 € jährlich an, bei Konzept 2 entfallen diese Erweiterungsmaßnahmen in Münsingen, da am neuen Meistereistandort Gomadingen ausreichende Kapazitäten geschaffen werden können. Bezüglich der Betriebskosten für die Gebäude sind die Konzepte 1 und 3 am günstigsten, da hier Minderkosten in Höhe von 2.000 € bis 4.000 € jährlich im Vergleich zu den derzeitigen Aufwendungen entstehen, für die Konzepte 0 und 2 ergeben sich keine Veränderungen.

Den Minderkosten stehen reduzierte Einnahmen aus der geringeren Unterhaltungslänge gegenüber. Letztere führt zu einer Reduktion der Ausgleichszahlungen für Unterhaltung und Betrieb der Bundes- und Landesstraßen, für die eine Summe von rund 875.000 € (Anlage 14) weniger jährlich anzusetzen sind. Unter Verrechnung der in den einzelnen Konzepten entstehenden Mehr- oder Minderkosten für die Kostenfaktoren ergeben sich für alle Konzepte rechnerisch jährliche Mehrkosten zwischen 22.000 € und 168.000 € im Vergleich zu den derzeitigen Aufwendungen. Es ist jedoch zu beachten, dass die Meisterei Gauingen gegenwärtig zwei Funktionsstellen - je einen Streckenwart und Kolonnenführer - nicht besetzt hat. Somit ist die Vergleichbarkeit der Personalkosten mit dem Ist-Zustand nicht gewährleistet, da im Ist-Zustand eine vollständige Besetzung der Funktionsstellen für die einzelnen Konzepte zu Grunde gelegt wird. Werden die Kosten für diese zwei unbesetzten Funktionsstellen im Ist-Zustand mit geschätzten 60.000 € jährlich berücksichtigt, sind für die Konzepte 1 und 3 Einsparungen zwischen 37.000 € und 38.000 € zu erwarten. Die zusätzlichen Aufwendung für die Konzepte 0 und 2 reduzieren sich jeweils um die Kosten für die zwei Funktionsstellen, wobei trotzdem weiterhin Mehrkosten entstehen. In Konzept 0 begründen sich diese insbesondere in der höheren Personal-, Fahrzeug- und Geräteausstattung infolge der Erhaltung von drei Organisationseinheiten, für das Konzept 2 entstehen die jährlichen Mehrkosten überwiegend durch die hohen Investitionen in den Neubau einer Meisterei.

4.4 Umsetzungsempfehlung

In Tabelle 29 sind die Ergebnisse der vergleichenden Bewertung für die vier untersuchten Konzepte zusammengestellt. Werden die unterschiedlichen Kriterien zu einer Gesamtempfehlung zusammengeführt, ergeben sich in Abhängigkeit von der Gewichtung der einzelnen Kriterien differenzierte Ergebnisse. Nach einer Bereinigung der Zuständigkeitsgrenzen zwischen den Landkreisen Reutlingen, Tübingen und Zollernalb ist die Wirtschaftlichkeit der Aufgabenerfüllung im Straßenbetriebsdienst des Landkreises Reutlingen ohne eine Anpassung zwangsläufig beeinträchtigt. Vor dem Hintergrund der Veränderungen in der Netzstruktur sowie in den zur Verfügung stehenden Ressourcen werden die Konzepte dem Ziel, die Wirtschaftlichkeit der Aufgabenerfüllung ohne Qualitätsverlust wieder herzustellen, unterschiedlich gut gerecht.

	Konzept 0	Konzept 1	Konzept 2	Konzept 3
Qualität der Aufgabenerfüllung				
Erreichbarkeit (Zugriffszeiten)	++	o	o	+
Erreichbarkeit (betriebliche Schwerpunkte)	++	+	o	+
Stabilität Winterdienst	o	-	+	++
Optimierbarkeit der Aufgabenerfüllung				
Netzlängenzuordnung	-	+	+	+
Effizienz Winterdienst (Tabelle 26)	o	-	+	+
Langfristiger Aufwand für die Steuerung				
Anzahl Personal und Organisationseinheiten	+	++	++	++
Zugriffsmöglichkeit auf Gemeinschaftsgeräte	o	+	+	+
Kurzfristiger Aufwand für die Umsetzung				
Erforderliche Versetzungen Personal	+	o	-	o
Änderungsbedarf an baulichen Anlagen	+	+	-	o
Entwicklung der Kosten				
Jährliche Mehr-/Minderkosten (Tabelle 28)	--	++	-	++
Langfristige Kapitalbindung	o	o	--	-
Gesamtwertung, Rang	3	2	4	1

Tabelle 29: Zusammenfassung vergleichende Bewertung aus Kapitel 4.3

Die Aufrechterhaltung aller drei Straßenmeistereien in Konzept 0 führt trotz Anpassung der Bezirke in der Summe zu unwirtschaftlich kurzen Unterhaltungslängen, aus denen jedoch eine gute Erreichbarkeit innerhalb der Netze folgt. Unter sozialen und organisatorischen Gesichtspunkten ist das Konzept am bequemsten, weil kaum Umsetzungen und nur geringfügige Änderungen an den baulichen Anlagen erforderlich sind. Allerdings stehen den nicht notwendigen Investitionen zu Beginn unverhältnismäßig hohe jährliche Kosten gegenüber, die durch die Unterhaltung von drei Organisationseinheiten mit den daraus folgenden Gemeinkosten verursacht werden. Folglich eignet sich das Konzept nur als Übergangslösung, falls zum Zeitpunkt der Bereinigung der Zuständigkeitsgrenzen das geplante Standortkonzept noch nicht umgesetzt werden kann. Von einer Dauerlösung in Form des Konzeptes 0 ist aus wirtschaftlichen Gründen abzuraten.

Bei den anderen drei Konzepten ist die Organisationsstruktur den zu betreuenden Unterhaltungslängen besser angepasst als in Konzept 0. Aufgrund der Lage der bestehenden Standorte und Stützpunkte, die im Wesentlichen weiter genutzt werden sollen, wird der südwestliche Bereich des Landkreises Reutlingen schlechter erschlossen als in Konzept 0. Obwohl die betrieblichen Schwerpunkte bei Konzept 1 weiterhin gut erreicht werden können, wirkt sich die schlechte Erschließung auf die maximale Zugriffszeit und insbesondere die mögliche Einsatzplanung für den Winterdienst negativ aus. Aus der Anpassung der Organisationsstruktur bei den Konzepten 1 bis 3 folgen Einsparungen bei der Personalausstattung, insbesondere für Leitung und Verwaltung. In Kombination mit der weiteren Nutzung der bestehenden Gehöfte stellt das Konzept 1 eine kostengünstige Lösung dar, bei der über das derzeitige Niveau hinaus Einsparungen erzielt werden können.

Mit dem neuen Standort Gomadingen wird in Konzept 2 die dezentrale Lage der Meisterei auf der Albhochfläche korrigiert. Deutliche Verbesserungen in der Bedienqualität lassen sich aber nur in der Einsatzplanung für den Winterdienst erzielen. Da sich die neue Meisterei zwischen zwei Achsen mit wesentlicher Verkehrsbedeutung befindet, wird die bessere Erreichbarkeit der einen durch eine Verschlechterung bei der Erreichbarkeit der anderen Achse erkaufte. Wie bei allen drei Konzepten mit zwei Meistereien treten auch in diesem Konzept Einsparungen bei der Personalausstattung auf. Besonders negativ wirkt sich der neue Meistereistandort dagegen auf die sozialen Faktoren – es sind viele Umsetzungen von Personal erforderlich – und die Kosten aus. Durch den Neubau sind erhebliche Startinvestitionen in Form von Geld und Zeit erforder-

lich, deren Verzinsung dauerhaft zu deutlich höheren jährlichen Belastungen führt. Dem eingesetzten Kapital sowie dem hohen organisatorischen Aufwand bei einer Umsetzung stehen nur geringfügige Qualitätsverbesserungen gegenüber. Von den untersuchten Szenarien schneidet das Konzept 2 am schlechtesten ab und sollte nur dann weiter betrachtet werden, wenn aus anderen Gründen die Aufgabe der bestehenden Gehöfte erforderlich wird.

In Konzept 3 werden die Vorteile von Konzept 1 mit einer besseren Erreichbarkeit des südwestlichen Landkreises durch Neubau eines Stützpunktes kombiniert. Hierdurch wird eine durchgängig gute Qualität der Aufgabenerfüllung trotz der gleichzeitigen Reduktion der Anzahl der Organisationseinheiten ermöglicht. Auch in Konzept 3 treten die Personaleinsparungen bei der Leitung auf. Gleichzeitig wirken sich die erforderlichen Umsetzungen von Mitarbeitern durch kurze Wege nicht so negativ aus wie in Konzept 2. Im Gegensatz zu Konzept 1 werden Investitionen in einen neuen Stützpunkt erforderlich. Dieser Stützpunkt lässt sich den Bedürfnissen allerdings besser anpassen als dies mit der ehemaligen Straßenmeisterei Gauingen in Konzept 1 möglich wäre. In der Folge sind die finanziellen Auswirkungen gering, da die Finanzierungskosten für den neuen Stützpunkt durch reduzierte Mietkosten kompensiert werden. Insgesamt können mit Konzept 3 gegenüber Konzept 1 durchweg qualitative Vorteile ohne eine nennenswerte Veränderung auf der Kostenseite erzielt werden.

Für den Fall, dass die kreisgrenzenscharfe Anpassung durchgeführt werden muss, ohne dass die baulichen Voraussetzungen eines anderen Konzeptes bereits verwirklicht sind, kann mit dem Konzept 0 eine gute Übergangslösung eingerichtet werden. Auf Dauer sollte zwischen den Konzepten 1 und 3 entschieden werden, wobei zusammenfassend das Konzept 3 zu empfehlen ist. Hier wird eine Qualitätsverbesserung ohne signifikanten Mehraufwand erzielt. Durch detailliertere Untersuchungen zu konkretisierende Ansätze für weitere Einsparpotenziale sind in einem zweiten Teil dargestellt.

Verzeichnis von Literatur und Quellen

DURTH, W.; ROOS, R.; HOLLDORB, C.

Optimierung des Einsatzes von Mehrzweck- und Schwerlast-Geräteträgern sowie Lastkraftwagen (als Geräteträger) im Straßenbetriebsdienst
Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 708
Bonn 1995

KNOLL, E.

Der Elsner
Handbuch für Straßen- und Verkehrswesen
Otto Elsner Verlag, Berlin 2004

KNOLL, E.

Der Elsner
Handbuch für Straßen- und Verkehrswesen
Otto Elsner Verlag, Berlin 2007

KÜHN, H.

Straßenbau A-Z
Sammlung Technischer Regelwerke und Amtlicher Bestimmungen für das
Straßenwesen
Erich Schmidt Verlag, Köln (zuletzt aktualisiert 07/2006)

LÄNDERFACHAUSSCHUSS Straßenunterhaltung und Betriebsdienst

Maßnahmenkatalog 1
Umsetzung der Steuerung des Straßenbetriebsdienstes in den Ländern
Bonn 2006

LÄNDERFACHAUSSCHUSS Straßenunterhaltung und Betriebsdienst

Maßnahmenkatalog 6a
Optimierung von Einsatzverfahren – Empfehlungen für die Organisation des Winterdienstes bei Autobahn- und Straßenmeistereien
Bonn 2004/2000

LÄNDERFACHAUSSCHUSS Straßenunterhaltung und Betriebsdienst

Maßnahmenkatalog 8

Ermittlung des Fahrzeug- und Gerätebedarfs für Autobahn- und Straßenmeistereien

Bonn 2003

LÄNDERFACHAUSSCHUSS Straßenunterhaltung und Betriebsdienst

Maßnahmenkatalog 11

Richtlinie für die Anlage von Meistereien (RAM)

Bonn 2006

LÄNDERFACHAUSSCHUSS Straßenunterhaltung und Betriebsdienst

Rationalisierung der Straßenunterhaltung „Meisterei 2000“

Bonn 1995

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Kriterien für die Größe von Straßenmeistereien (TOP 13)

Tischvorlage zur Dienstbesprechung der Straßenbaubehörden am 28.11.2005

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

Funktionsstellen bei den Straßenbauämtern und Straßenmeistereien

Erlass vom 15.10.2003 (Az. 45-2/3950)

Verzeichnis der Abbildungen

	Seite
Abbildung 2: Altersstruktur des aktiven Unterhaltungspersonals in der SM Eningen	6
Abbildung 3: Organigramm der SM Eningen	7
Abbildung 4: Jahreseinsatzstunden der Fahrzeuge der SM Eningen	10
Abbildung 5: Gesamtkosten der Tätigkeitsgruppen in der SM Eningen	15
Abbildung 6: Personalstunden der Tätigkeitsgruppen in der SM Eningen	16
Abbildung 9: Altersstruktur des aktiven Unterhaltungspersonals in der SM Gauingen	21
Abbildung 10: Organigramm der SM Gauingen	22
Abbildung 11: Jahreseinsatzstunden der Fahrzeuge der SM Gauingen	25
Abbildung 12: Gesamtkosten der Tätigkeitsgruppen in der SM Gauingen	30
Abbildung 13: Personalstunden der Tätigkeitsgruppen in der SM Gauingen	31
Abbildung 16: Altersstruktur des aktiven Unterhaltungspersonals in der SM Münsingen	35
Abbildung 17: Organigramm der SM Münsingen	36
Abbildung 18: Jahreseinsatzstunden der Fahrzeuge der SM Münsingen	39
Abbildung 19: Gesamtkosten der Leistungsbereiche in der SM Münsingen	44
Abbildung 20: Personalstunden der Leistungsbereiche in der SM Münsingen	45
Abbildung 22: Altersstruktur des Straßenunterhaltungspersonals im Landkreis Reutlingen	48
Abbildung 23: Unterhaltungslängen Konzept 0	56
Abbildung 24: Personalausstattung Konzept 0	58
Abbildung 25: Unterhaltungslängen Konzept 1	61

Abbildung 26: Personalausstattung Konzept 1	62
Abbildung 27: Unterhaltungslängen Konzept 2	66
Abbildung 28: Personalausstattung Konzept 2	67
Abbildung 29: Unterhaltungslängen Konzept 3	71
Abbildung 30: Personalausstattung Konzept 3	73
Abbildung 31: Vergleich der Unterhaltungslängen	82
Abbildung 32: Vergleich der maximalen Zugriffszeiten	83
Abbildung 33: Übersicht Personalbedarf	88
Abbildung 34: Übersicht Fahrzeugbedarf	89

Verzeichnis der Tabellen

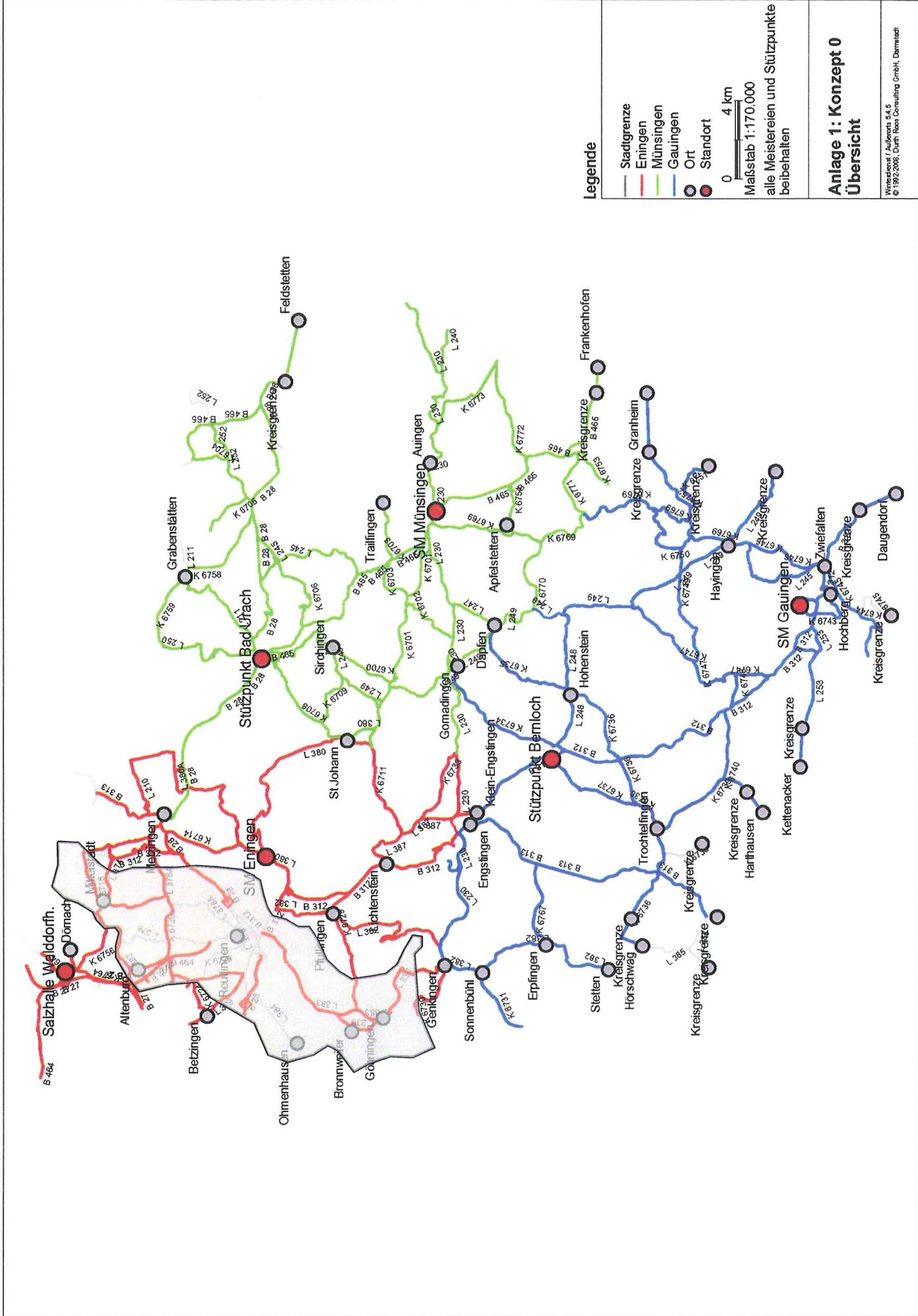
	Seite
Tabelle 1: Arbeitszeiten in der SM Eningen	7
Tabelle 2: Fahrzeuge der SM Eningen	8
Tabelle 3: Alter der Fahrzeuge der SM Eningen	9
Tabelle 4: Geräteausstattung der SM Eningen	13
Tabelle 5: Anteile der Personaleinsatzstunden in der SM Eningen	16
Tabelle 6: Winterdienstfahrzeuge SM Eningen	17
Tabelle 7: Arbeitszeiten in der SM Gauingen	23
Tabelle 8: Fahrzeuge der SM Gauingen	23
Tabelle 9: Alter der Fahrzeuge der SM Gauingen	24
Tabelle 10: Geräteausstattung der SM Gauingen	28
Tabelle 11: Anteile der Personaleinsatzstunden in der SM Gauingen	31
Tabelle 12: Winterdienstfahrzeuge SM Gauingen	32
Tabelle 13: Arbeitszeiten in der SM Münsingen	36
Tabelle 14: Fahrzeuge der SM Münsingen	37
Tabelle 15: Alter der Fahrzeuge der SM Münsingen	38
Tabelle 16: Geräteausstattung der SM Münsingen	42
Tabelle 17: Anteile der Personaleinsatzstunden in der SM Münsingen	45
Tabelle 18: Winterdienstfahrzeuge SM Münsingen	46
Tabelle 19: Fahrzeugausstattung Konzept 0	58

Tabelle 20:	Fahrzeugausstattung Konzept 1	63
Tabelle 21:	Fahrzeugausstattung Konzept 2	68
Tabelle 22:	Fahrzeugausstattung Konzept 3	73
Tabelle 23:	Miet- und Betriebskosten (Stand 2006)	80
Tabelle 24:	Jährliche Aufwendungen für Neubauten	80
Tabelle 25:	Ausgleichszahlungen je Kilometer und Jahr	81
Tabelle 26:	Vergleich der kapazitiven Abschätzung Winterdienst	84
Tabelle 27:	Zusammenfassung erforderlicher Neu- und Umbauten	90
Tabelle 28:	Vergleich der jährlichen Mehr- und Minderkosten	91
Tabelle 29:	Zusammenfassung vergleichende Bewertung aus Kapitel 4.3	93

Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1: Lageplan Gebietsaufteilung Konzept 0
- Anlage 2: Lageplan Gebietsaufteilung Konzept 1
- Anlage 3: Lageplan Gebietsaufteilung Konzept 2
- Anlage 4: Lageplan Gebietsaufteilung Konzept 3
- Anlage 5: Kapazitive Abschätzung Winterdienst Konzept 0
- Anlage 6: Kapazitive Abschätzung Winterdienst Konzept 1
- Anlage 7: Kapazitive Abschätzung Winterdienst Konzept 2
- Anlage 8: Kapazitive Abschätzung Winterdienst Konzept 3
- Anlage 9: Berechnung der Personalkostenänderung
- Anlage 10: Berechnung der Fahrzeug- und Gerätekostenänderung
- Anlage 11: Berechnung der Materialkostenänderung
- Anlage 12: Berechnung der Miet- und Betriebskosten
- Anlage 13: Berechnung der Finanzierungskosten für Neubauten
- Anlage 14: Berechnung der Ausgleichszahlungsänderung

Anlagen



Legende

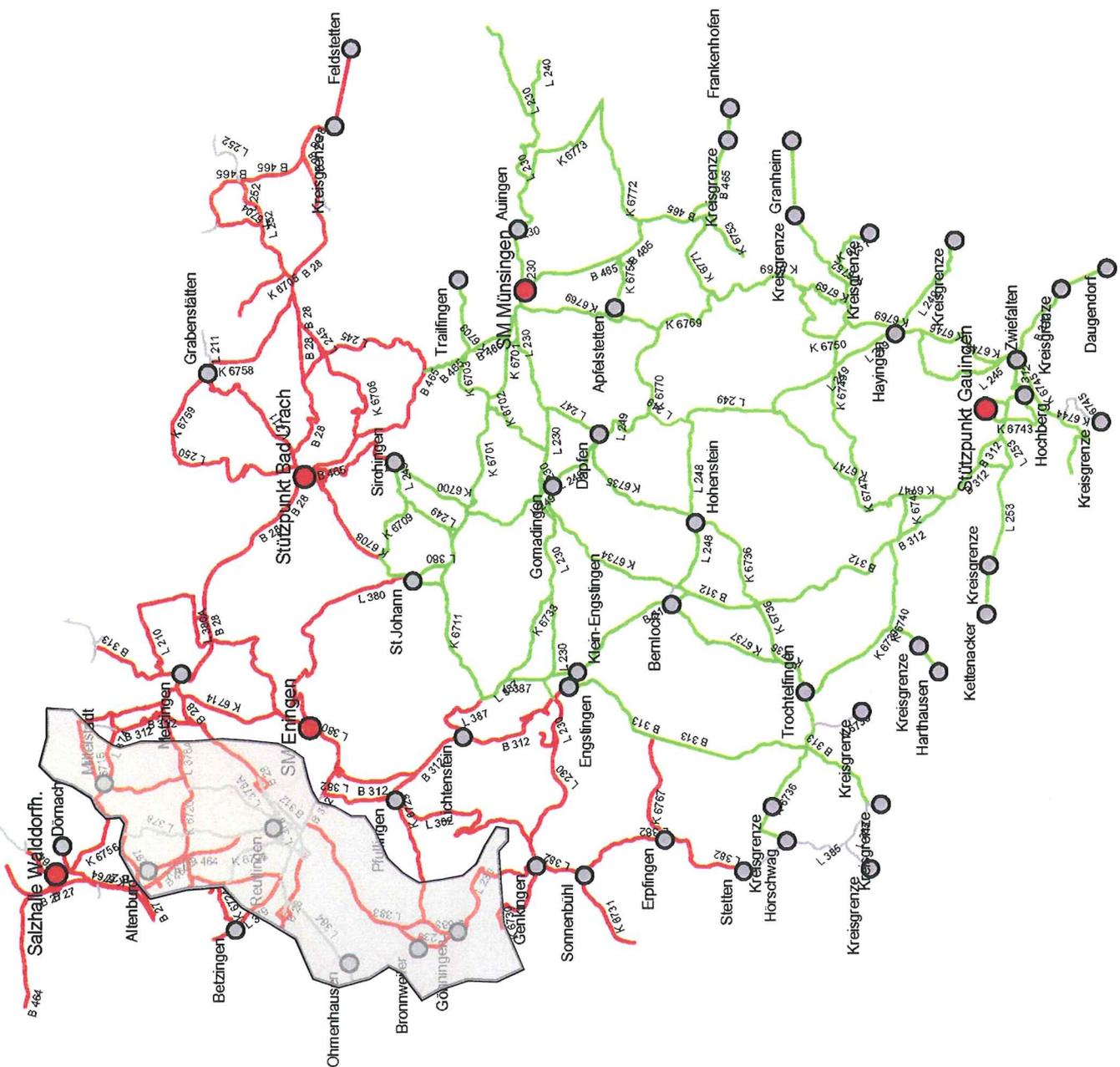
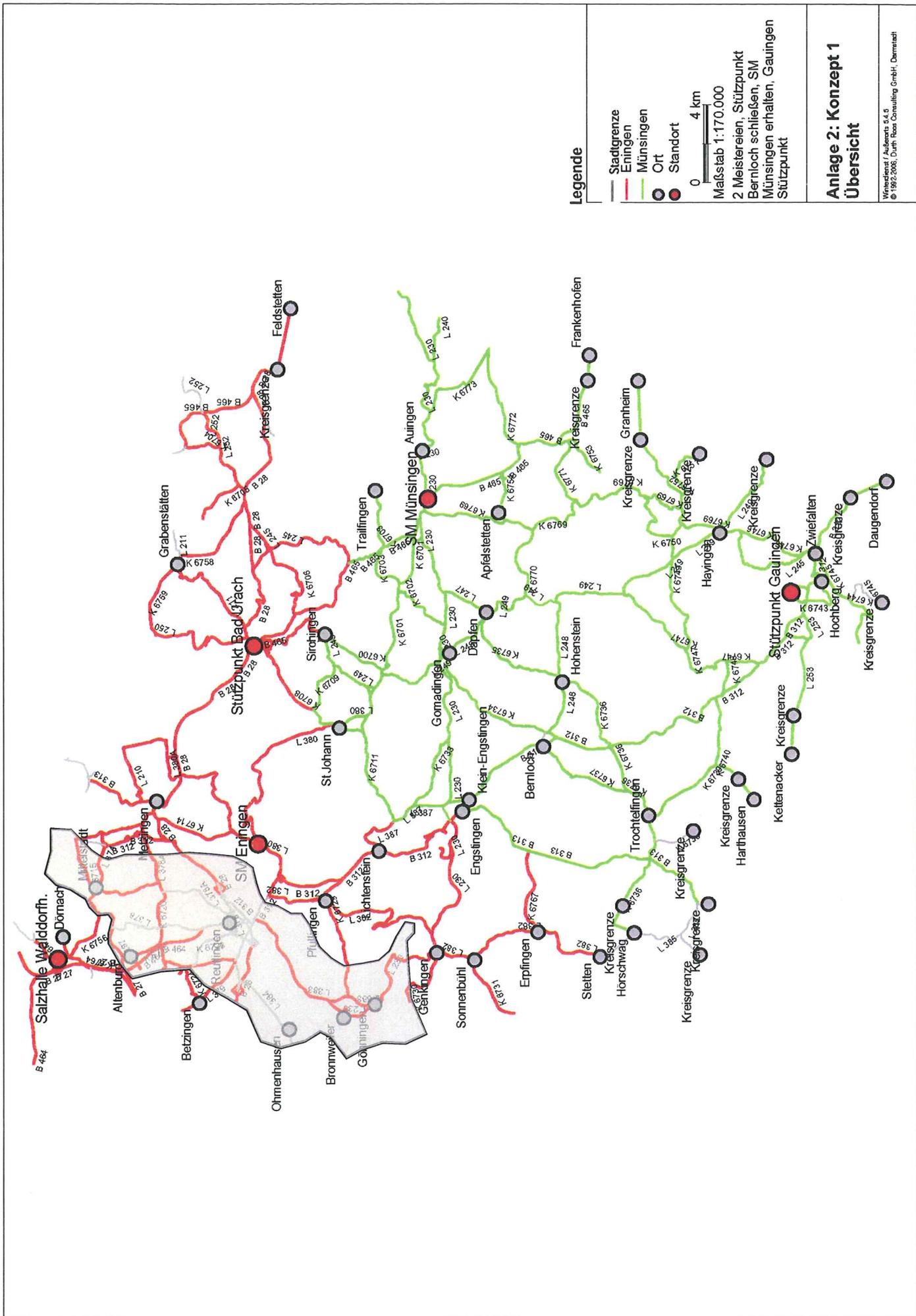
- Stadtgrenze
- Eningen
- Münsingen
- Gailingen
- Ort
- Standort

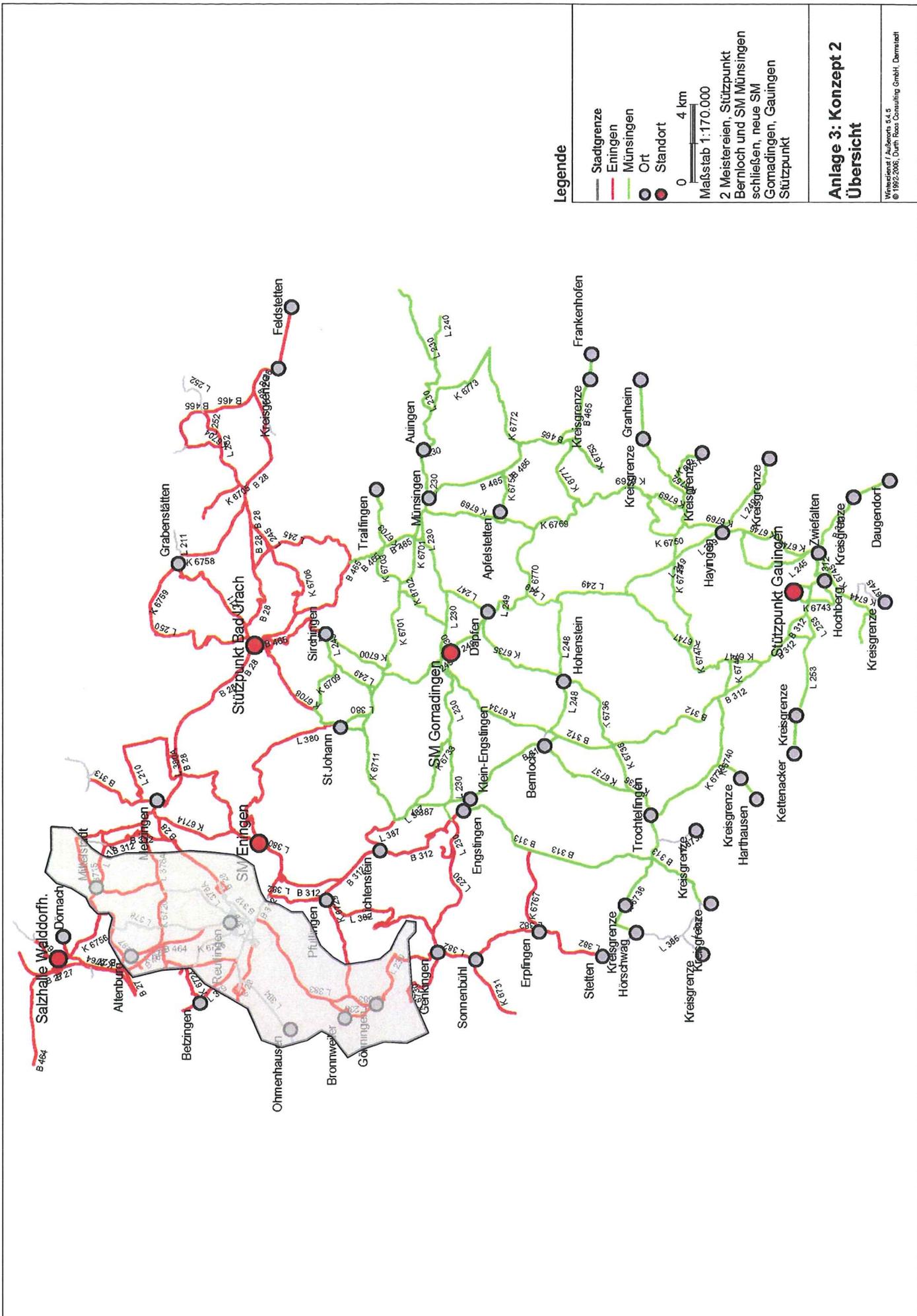
0 4 km

Maßstab 1:170.000

alle Meistereien und Stützpunkte
beibehalten

**Anlage 1: Konzept 0
Übersicht**





Legende

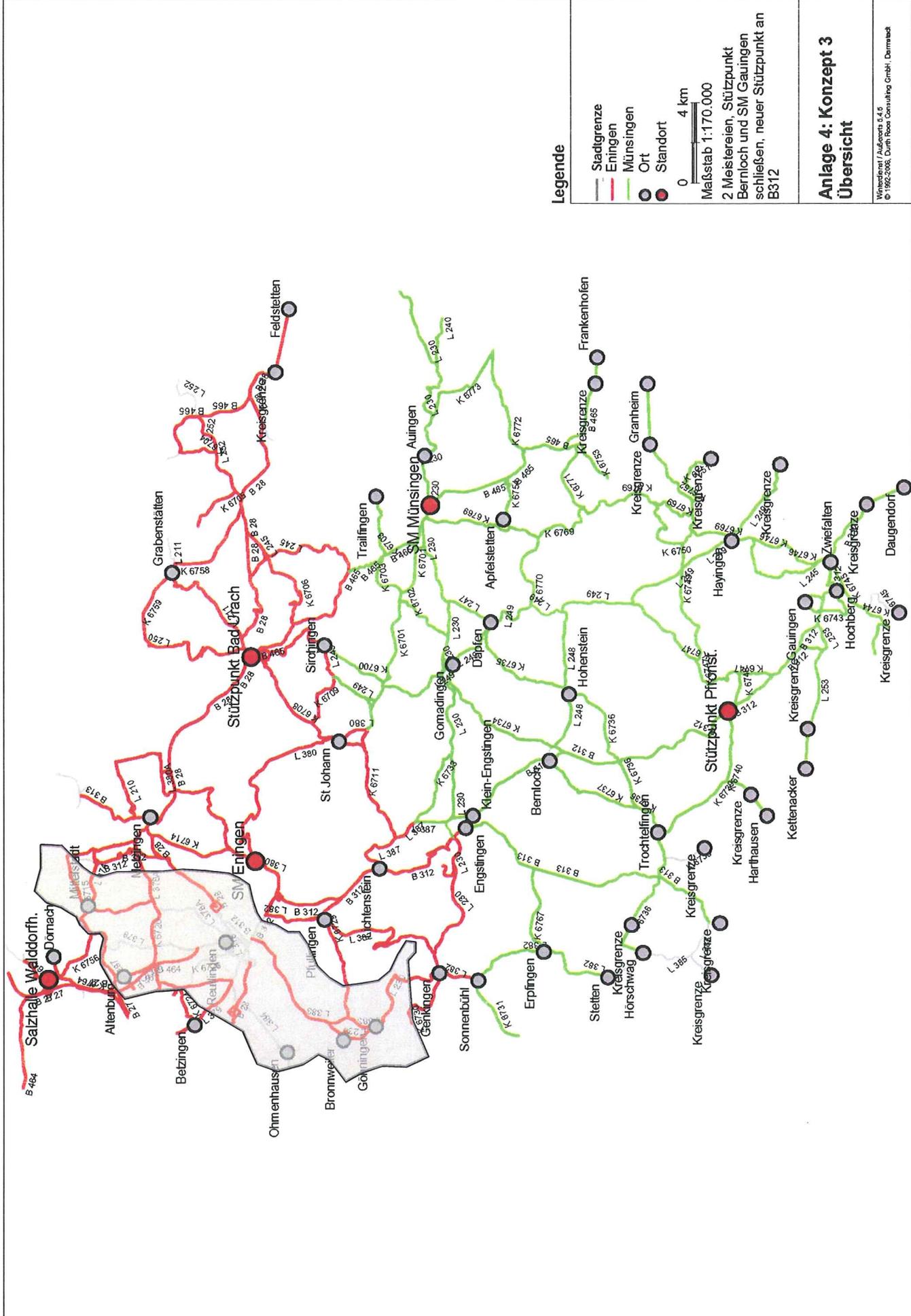
- Stadtgrenze
- Ertingen
- Münstingen
- Ort
- Stützpunkt

0 4 km

Maßstab 1:170.000

2 Meistereien, Stützpunkt
Bernloch und SM Münstingen
schließen, neue SM
Gomadingen, Gailingen
Stützpunkt

**Anlage 3: Konzept 2
Übersicht**



Legende

- Stadtgrenze
- Eningen
- Münsingen
- Ort
- Standort

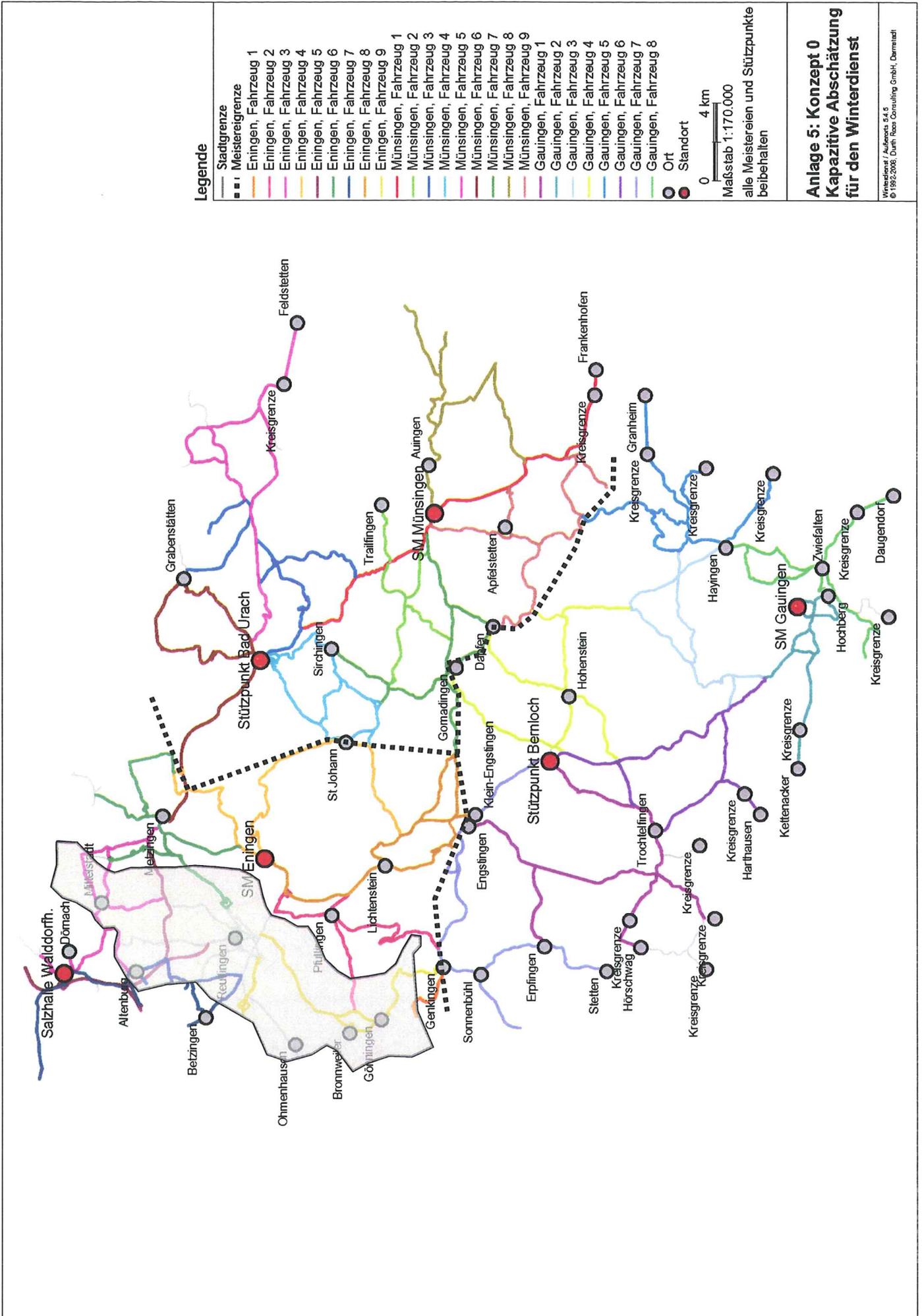
0 4 km

Maßstab 1:170.000

2 Meistereien, Stützpunkt
 Bernloch und SM Gauingen
 schließen, neuer Stützpunkt an
 B312

**Anlage 4: Konzept 3
 Übersicht**

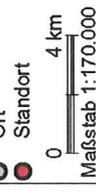
Wiederholt / Aufwerts 0.4.0
 © 1992-2006, Duth Rose Consulting GmbH, Darmstadt



24.04.07

Legende

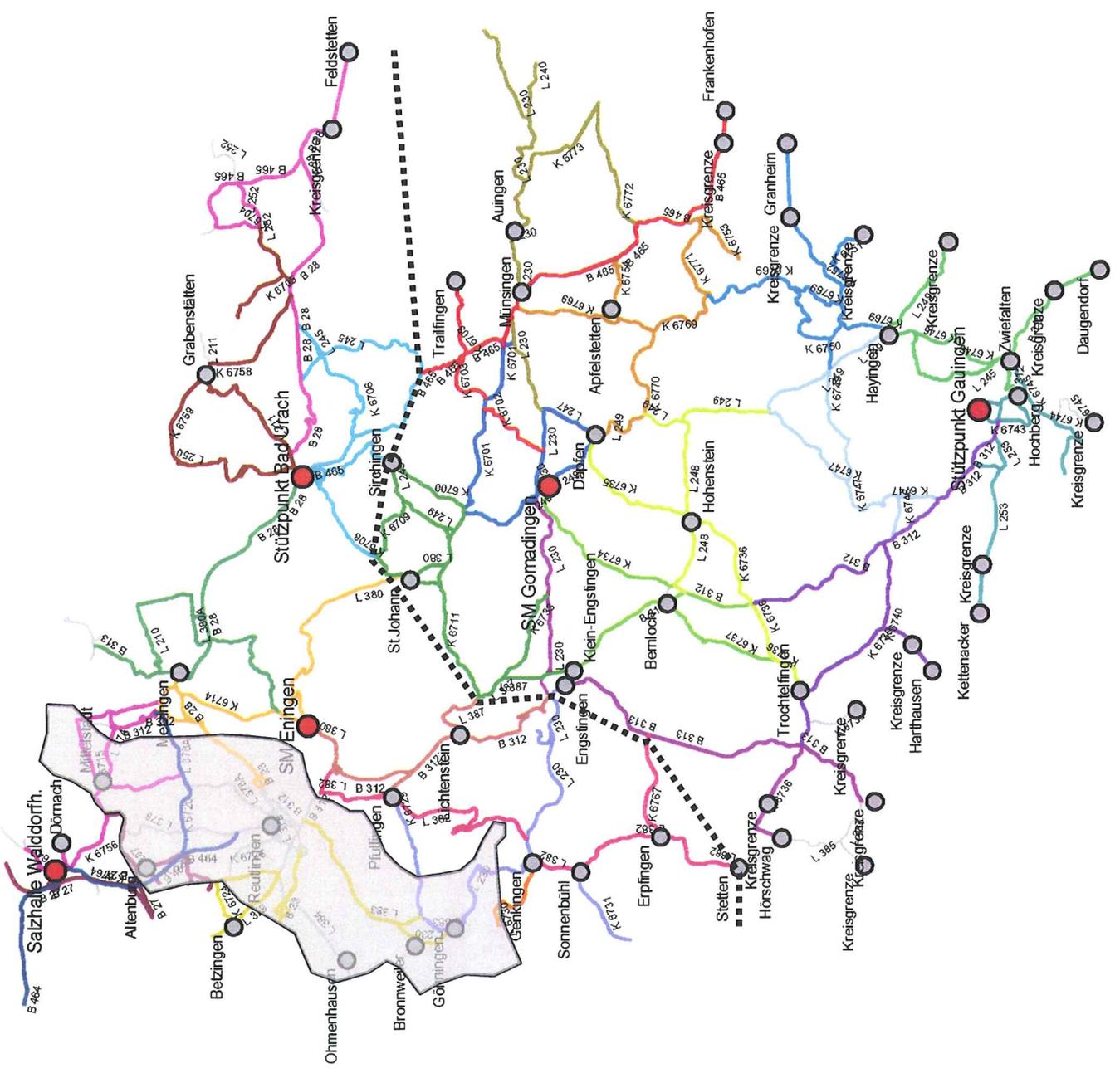
- Stadtgrenze
- Meistereigrenze
- Eningen, Fahrzeug 1
- Eningen, Fahrzeug 2
- Eningen, Fahrzeug 3
- Eningen, Fahrzeug 4
- Eningen, Fahrzeug 5
- Eningen, Fahrzeug 6
- Eningen, Fahrzeug 7
- Eningen, Fahrzeug 8
- Eningen, Fahrzeug 9
- Eningen, Fahrzeug 10
- Eningen, Fahrzeug 11
- Eningen, Fahrzeug 12
- Eningen, Fahrzeug 13
- Gomadingen, Fahrzeug 1
- Gomadingen, Fahrzeug 2
- Gomadingen, Fahrzeug 3
- Gomadingen, Fahrzeug 4
- Gomadingen, Fahrzeug 5
- Gomadingen, Fahrzeug 6
- Gomadingen, Fahrzeug 7
- Gomadingen, Fahrzeug 8
- Gomadingen, Fahrzeug 9
- Gomadingen, Fahrzeug 10
- Gomadingen, Fahrzeug 11
- Gomadingen, Fahrzeug 12
- Gomadingen, Fahrzeug 13
- Ort
- Standort



2 Meistereien, Stützpunkt
Bernloch und SM Münsingen
Schließen, neue SM
Gomadingen, Gauingen
Stützpunkt

**Anlage 7: Konzept 2
Kapazitive Abschätzung
für den Winterdienst**

Winterdienst / Außenbereich 04.5
© 19/2/2006, Durch: Raab Consulting GmbH, Darmstadt



Kostenberechnung Personalkosten

Einstufung in Lohn-/Gehaltsgruppe

Position	Gehaltsstufe		Jahressumme AG-Kosten je VZÄ
Leitung	A 8 bis A 10		29.000 €
Büro	TVöD 6		44.500 €
Streckenwart und Kolonnenführer	MtArb 8		51.600 €
UI-Personal	5 %	MtArb 2a	40.500 €
	37 %	MtArb 4	43.200 €
	16 %	MtArb 5	45.200 €
	42 %	MtArb 5a	46.200 €
Gerätehofverwalter	MtArb 6a		48.300 €
Mechaniker	MtArb 6		47.200 €

Ausgehend von den öffentlich zugänglichen Gehaltstabellen wurden die gesetzlich vorgegebenen Aufschläge für den Arbeitgeberanteil an den Sozialversicherungskosten (ohne Leitung) sowie ein Gemeinkostenaufschlag von 45 % - rückgerechnet aus LuKAS - angesetzt.

Personalkosten gesamt für Verwaltung und UI-Personal

	IST-Zustand	Konzept 0	Konzept 1	Konzept 2	Konzept 3
Leitung und Büro	344.262	285.264	249.504	249.504	249.504
UI-Personal	3.359.600	2.867.516	2.805.378	2.805.378	2.805.378
gesamt	3.703.862	3.152.780	3.054.882	3.054.882	3.054.882
Differenz zu IST-Zustand		-551.082	-648.980	-648.980	-648.980

Kostenberechnung Fahrzeug- und Gerätekosten

Für die Fahrzeuge wurden folgende Vorgaben für die Nutzungsdauer berücksichtigt:

PKW: 10 Jahre

MTW: 12 Jahre

MGT: 11 Jahre

Die Nutzungsdauer der Geräte wurden nach den amtlichen AfA-Tabellen angesetzt.

Nach Auswertung des Betriebsergebnisses der Jahre 2003 bis 2005 ergibt sich für die Instandhaltung der Fahrzeuge ein Mittelwert von 13% des Neupreises; für Geräte wurde eine jährliche Instandhaltungspauschale von 7% des Neupreises ermittelt.

Die Kraftstoffkosten werden unter Annahme einer gleichbleibenden Auslastung auf Basis der vergangenen Jahre abgeschätzt und pauschal je Fahrzeug angesetzt.

SM	Fahrzeug	Bj.	Indienstst.	Neupreis	Kategorie	wirtsch. ND	jähr. AfA	Instandhaltungs-kosten	Kraftstoff-kosten	Gesamtkosten
Eningen	Volkswagen, 70x00	1995	24.04.1995	17.716	Transporter	12	1.478	2.657	2.500	6.634
Gauingen	Mercedes Benz, U 1800 / 427/105-13	1997	26.09.1997	109.780	MGT	11	9.889	18.317	10.000	36.206
Münsingen	Opel, Corsa City	2000	29.06.2000	11.929	PKW	10	1.193	1.799	1.000	3.992
...



	IST-Zustand	Konzept 0	Konzept 1	Konzept 2	Konzept 3
Summe Fahrzeuge und Geräte	1.083.609	1.066.589	1.035.509	1.035.509	1.035.509
Differenz zum IST-Zustand		-17.020	-48.100	-48.100	-48.100

Kostenberechnung Materialkosten

	Streustoffe (105)	Lager Straßenausstattung (106)	Lager Straßenunterhaltung (108)	gesamt
Eningen	239.205	28.012	18.436	285.653
Gauingen	362.015	22.980	9.502	394.497
Münsingen	309.536	23.665	4.248	337.449
Streckenbezogene Materialkosten in € für IST-Zustand (796 km = 100%)				1.017.599
Somit ergeben sich Kosten (682 km = 86%)				871.862
Differenz				-145.737

Kostenberechnung Miet- und Betriebskosten

	IST-Zustand		Konzept 0, angepasster Ist-Fall		Konzept 1		Konzept 2		Konzept 3	
	Mietkosten	Betriebskosten	Mietkosten	Betriebskosten	Mietkosten	Betriebskosten	Mietkosten	Betriebskosten	Mietkosten	Betriebskosten
Erlingen (inkl. BAW)	95.414 €	25.080 €	95.414 €	25.080 €	95.414 €	25.080 €	95.414 €	25.080 €	95.414 €	25.080 €
Gaunigen	35.185 €	4.200 €	35.185 €	4.200 €	35.185 €	4.200 €	35.185 €	4.200 €	-	-
Münsingen	46.473 €	8.040 €	46.473 €	8.040 €	46.473 €	8.040 €	-	-	46.473 €	8.040 €
Comadringen	-	-	-	-	-	-	Neukauf ²⁾	10.000 €	-	-
Bad Urach	mietsfrei ¹⁾	3.250 €	0 €	3.250 €	0 €	3.250 €	0 €	3.250 €	0 €	3.250 €
Walddorfhastlach	mietsfrei ¹⁾	1.400 €	0 €	1.400 €	0 €	1.400 €	0 €	1.400 €	0 €	1.400 €
Bernloch	14.085 €	1.800 €	14.085 €	1.800 €	-	-	-	-	-	-
Phonseppen	-	-	-	-	-	-	-	-	Neukauf ²⁾	2.000 €
Ergänzung Münzingen	-	-	4.000 €	0 €	4.000 €	0 €	-	-	4.000 €	0 €
Gesamtkosten [€]	191.000	44.000	195.000 €	44.000 €	181.000 €	42.000 €	131.000 €	44.000 €	146.000 €	40.000 €
Mehr-/Minderkosten im Vergleich zum IST-Zustand										
Mietkosten [€]			4.800		-10.000		-60.000		-45.000	
Betriebskosten [€]			0		-2.000		0		-1.000	

1) Betriebskosten
2) Finanzierungskosten getrennt ausgewiesen

Kostenberechnung Standorte / bauliche Anlagen

Neubau Meistereistandort Gomadingen

	Anschaffungs- jahr	Neuwert/ Neubauwert [€]	wirtsch. Nutzungsdauer [Jahr]	Verkehrs- wert [€]	Restnutzungs- dauer [Jahr]	lineare AfA [€]	EK-Verzinsung [€]
Grundstück	2006	300.000		300.000			12.000
Büro-/Sozialräume	2006	700.000	80	700.000	80	8.750	14.000
sonst. Gebäude	2006	2.800.000	60	2.800.000	60	46.867	56.000
Summe				3.800.000		55.417	82.000

Unter Berücksichtigung der linearen Abschreibung des Neuwertes innerhalb der wirtschaftlichen Nutzungsdauer und einer Eigenkapitalverzinsung von 4% ergeben sich geschätzte jährliche Aufwendungen von rund 138.000 €.

Neubau Stützpunktstandort Pfronstetten

	Anschaffungs- jahr	Neuwert/ Neubauwert [€]	wirtsch. Nutzungsdauer [Jahr]	Verkehrs- wert [€]	Restnutzungs- dauer [Jahr]	lineare AfA [€]	EK-Verzinsung [€]
Grundstück	2006	70.000		70.000			2.800
Büro-/Sozialräume	2006	400.000	80	400.000	80	5.000	8.000
sonst. Gebäude	2006	530.000	60	530.000	60	8.833	10.600
Summe				1.000.000		13.833	21.400

Unter Berücksichtigung der linearen Abschreibung des Neuwertes innerhalb der wirtschaftlichen Nutzungsdauer und einer Eigenkapitalverzinsung von 4% ergeben sich geschätzte jährliche Aufwendungen von rund 36.000 €.

Neubau Halle Winterdienstgeräte in Straßenmeisterei Münsingen

	Anschaffungs- jahr	Neuwert/ Neubauwert [€]	wirtsch. Nutzungsdauer [Jahr]	Verkehrs- wert [€]	Restnutzungs- dauer [Jahr]	lineare AfA [€]	EK-Verzinsung [€]
sonst. Gebäude	2006	70.000	60	70.000	60	1.167	1.400
Summe				70.000		1.167	1.400

Unter Berücksichtigung der linearen Abschreibung des Neuwertes innerhalb der wirtschaftlichen Nutzungsdauer und einer Eigenkapitalverzinsung von 4% ergeben sich geschätzte jährliche Aufwendungen von rund 3.000 €.

Berechnung Kostenersatz

IST-Zustand				
Kategorie	Kilometer-Satz pro Jahr [€/km]	Unterhaltungslänge [km]	Summe [€]	
B	10.500	224,134	2.359.407,00	
L	8.000	260,544	2.084.352,00	
K	5.300	311,656	1.651.776,80	
gesamt		796,334	6.089.535,80	
Voraussichtlich				
Kategorie	Kilometer-Satz pro Jahr [€/km]	Unterhaltungslänge [km]	Summe [€]	Differenz [€]
B	10.500	192,028	2.016.294,00	337.113,00
L	8.000	223,301	1.786.408,00	297.944,00
K	5.300	266,499	1.412.444,70	239.332,10
gesamt		681,828	5.215.146,70	874.389,10

Ansätze für eine weitere Optimierung des Straßenbetriebsdienstes im Landkreis Reutlingen

**Arbeits- und Organisationsoptimierungen sowie
alternative Formen der Leistungserstellung**

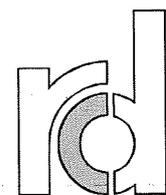
im Auftrag des Landratsamtes Reutlingen

Dr.-Ing. Rainer Hess

Dr.-Ing. Christian Holldorb

Karlsruhe, April 2007

**Durth Roos
Consulting GmbH**



Ansätze für eine weitere Optimierung des Straßenbetriebsdienstes im Landkreis Reutlingen

**Arbeits- und Organisationsoptimierungen sowie
alternative Formen der Leistungserstellung**

im Auftrag des Landratsamtes Reutlingen

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Ausgangslage	1
2. Anpassung der Arbeitsorganisation	2
2.1 Wirtschaftlichkeitsorientierte Steuerung des Betriebsdienstes	2
2.2 Neues Arbeitszeitmodell	4
2.3 Meistereiübergreifende Rufbereitschaft	5
2.4 Zentralisierung und Optimierung der Winterdienststeuerung	7
2.5 Zentralmeisterei	8
2.6 Weitere Ansatzpunkte	8
3. Interkommunale Zusammenarbeit	10
3.1 Übernahme von Streckenabschnitten im Winterdienst	10
3.2 Vollständige Übertragung von Streckenabschnitten	12
3.3 Gemeinsame Aufgabenerfüllung	14
4. Privatisierung von Aufgaben	16
4.1 Vergabe einzelner Leistungen	16
4.2 Vergabe aller Leistungen	17
4.3 Vergabe der Gesamtaufgabe	18
5. Empfehlungen	19
Verzeichnis von Literatur und Quellen	20

1. Ausgangslage

Zur Zeit betreuen die Straßenmeistereien im Landkreis Reutlingen auch Strecken der Landkreise Tübingen und Zollernalb. Bei der zu erwartenden Bereinigung der Zuständigkeitsgrenzen wird sich die durch die Straßenmeistereien des Landkreises Reutlingen zu betreuende Streckenlänge verringern, weil kein Ausgleich durch von anderen Landkreisen betreute Strecken im eigenen Zuständigkeitsbereich erfolgt. Die vor diesem Hintergrund untersuchte Neuordnung des zu betreuenden Streckennetzes ist Anlass, über weitergehende Möglichkeiten der Optimierung der Aufgabenerfüllung nachzudenken.

Nachfolgend werden Ansatzpunkte für den Straßenbetriebsdienst im Landkreis Reutlingen dargestellt, die vor allem zur Kostenreduktion beitragen können. Diese Ansatzpunkte sind näher zu spezifizieren und auf ihre Umsetzbarkeit im Landkreis Reutlingen zu untersuchen. Nicht unerhebliche Schwierigkeiten können durch die weiterhin bestehende Einbindung des Straßenbetriebsdienstes in die Strukturen des Landes Baden-Württemberg auftreten. Andererseits ist diese Einbindung hilfreich, weil einige der nachfolgend angesprochenen Potenziale landeseinheitlich weiterverfolgt werden. Die dargestellten Ansätze zeigen auf, welche zusätzlichen Effizienzpotenziale über die Optimierung der Standorte hinaus bestehen. Zum Teil ist die Mobilisierung dieser Potenziale mit Investitionen verbunden, so dass die Entscheidung über ihre Umsetzung erst nach einer weiteren Detaillierung, verbunden mit einer eingehenden Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, getroffen werden sollte.

2. Anpassung der Arbeitsorganisation

Auf der Suche nach Möglichkeiten der Optimierung ist zunächst bei den internen Prozessen anzusetzen. Potenziale können in den Arbeitsabläufen bei der Leistungserstellung sowie in der Organisationsstruktur an sich zu finden sein. Ein Werkzeug für das stetige Erkennen und Nutzen von Potenzialen ist die wirtschaftlichkeitsorientierte Steuerung des Betriebsdienstes.

2.1 Wirtschaftlichkeitsorientierte Steuerung des Betriebsdienstes

Zur Zeit lässt das im Land Baden-Württemberg benutzte Leistungs- und Kosten-Analyse-System (LuKAS) für die Aufwandserfassung eine Abrechnung von Kosten zu. Es ist aber nicht möglich, auf den Bestand bezogene Leistungskennwerte zu ermitteln. Der Beginn der Bestandsaufnahme ist für 2007 angekündigt. Weitere Schwierigkeiten bereiten beispielsweise die vorgegebenen Stundensätze, die landesweit ermittelt werden und folglich nicht die Verhältnisse im Landkreis Reutlingen widerspiegeln können. Im Rahmen der wirtschaftlichkeitsorientierten Steuerung des Betriebsdienstes werden Leistungsvereinbarungen getroffen bzw. Leistungsvorgaben erstellt sowie die Kosten für die Leistungserfüllung ermittelt. Durch kreisinterne und kreisübergreifende Vergleiche kann dann die Wirtschaftlichkeit langfristig gesteigert werden, es können die Arbeitsprozesse durch Benchmarking effizienter gestaltet sowie Entscheidungen über Eigenleistung oder Fremdvergabe auf belastbarer Datengrundlage getroffen werden.

Vorrangige Ziele sind somit:

- Kostensenkung
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit
- Kostentransparenz und Schaffung eines Kostenbewusstseins

Die wesentlichen Elemente der wirtschaftlichkeitsorientierten Steuerung sind in Abbildung 1 dargestellt. Hiernach sind die entscheidenden Grundlagen:

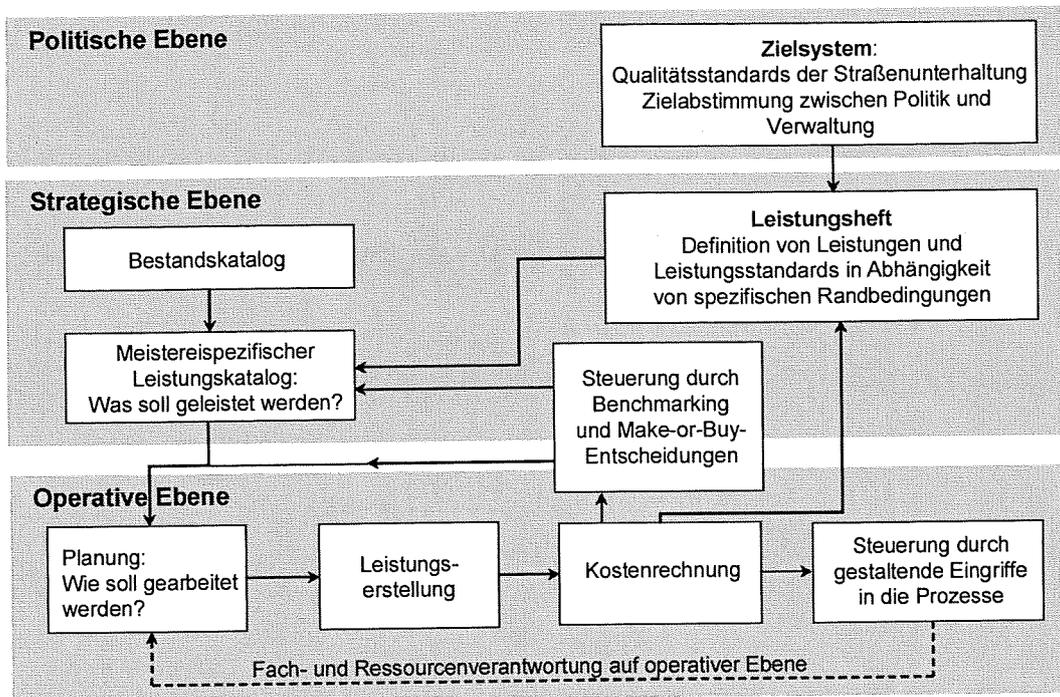


Abbildung 1: Regelkreis der wirtschaftlichkeitsorientierten Steuerung im Straßenbetriebsdienst (DURTH et al.; 2001)

- Leistungsheft mit verbindlicher Vorgabe der Leistungsstandards: Dies wurde für den Bereich der Bundesfernstraßen eingeführt und auf den Bereich der Landesstraßen übertragen. Empfohlen wird die Anwendung auch für die Kreisstraßen, ggf. mit Anpassung einzelner Leistungsstandards.
- Datenbank mit dem unterhaltungsrelevanten Bestand: Erfassung und fortlaufende Pflege aller unterhaltungsrelevanten Bestandsdaten. Diese wurde in einzelnen Bundesländern bereits eingeführt und ist die Basis der Steuerungskonzeption. In Baden-Württemberg ist eine entsprechende Bestandsaufnahme zur Zeit in Vorbereitung.
- Kreisspezifischer Leistungskatalog: Zusammenstellung der Leistungsmengen auf Grundlage von Leistungsheft und Bestandsdatenbank. Daraus wird das Mengengerüst der zu erbringenden Leistungsmengen pro Jahr, unabhängig von der Form der Aufgabenerfüllung (Eigenleistung oder Fremdvergabe) ermittelt. Dies ist erst nach einer Bestandsaufnahme möglich und erst nach dem Neuzuschnitt der Straßenmeistereien sinnvoll.

- **Arbeitsplanung:** Umsetzung des Leistungskatalogs in einem Jahresarbeitsplan unter Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes je Leistung (Personal, Fahrzeuge, Geräte oder Fremdvergabe) und leistungsspezifischer Leistungskennwerte.
- **Aufwands- und Leistungserfassung bei der Leistungserstellung:** Ermittlung von Einsatzzeiten, Material- und Fremdkosten sowie der erbrachten Leistungsmengen (durch Bezug zu den Bestandsmengen oder durch Aufmass)
- **Kosten-Leistungs-Rechnung:** Ermittlung leistungsspezifischer Stückkosten als Vollkosten und hierbei verursachungsgerechte Verrechnung aller Allgemeinkosten
- **Steuerung:** Vergleiche von Soll- und Ist-Mengen (Effektivitätsvergleiche) sowie Vergleiche der Ist-Kosten mit Standardkosten (Effizienzvergleiche)

Wesentliche Elemente dieser Steuerungskonzeption werden durch die Straßenbauverwaltungen zahlreicher Bundesländer umgesetzt. Die Konzeption ist im Maßnahmenkatalog (MK) 1 (AD-HOC-FACHGRUPPE STRAßENBETRIEB 2006) detailliert beschrieben, der durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für den Bereich der Bundesfernstraßen mit ARS 30/2006 im September 2006 eingeführt wurde. Infolge der fehlenden Bestandsdaten ist in Baden-Württemberg nur ein Teil der Konzeption umgesetzt.

2.2 Neues Arbeitszeitmodell

Zielsetzung eines neuen Arbeitszeitmodells ist in erster Linie die Steigerung der effektiven Einsatzzeiten. Hierfür ist durch Ausweitung der täglichen Arbeitszeit eine Erhöhung des Anteils der effektiven Einsatzzeit an der Gesamtarbeitszeit notwendig, da die Verlustzeiten infolge Rüst- und Fahrzeiten sowie weiterer Nebenleistungen arbeitstäglich weitgehend konstant sind. Auf Grundlage von Erfahrungswerten und Erhebungen im Rahmen von Forschungsprojekten ist pro Arbeitstag mit Verlustzeiten von etwa zwei Stunden zu rechnen (DURTH et al. 1995).

Aus wirtschaftlichen und betrieblich-organisatorischen Gründen ist außerhalb der Wintersaison eine Arbeitszeit von täglich neun Stunden sinnvoll. Da hiermit keine Erweiterung der Arbeitszeiten je Mitarbeiter, sondern nur eine andere Verteilung der Arbeitszeiten verbunden ist, fallen für einen Mitarbeiter innerhalb von drei Wochen durchschnittlich 13 Arbeitstage und zwei freie Tage

an. Die täglichen Arbeitszeiten sind für Montag bis Freitag vorgesehen; eine regelmäßige Einbeziehung des Samstags bringt keine weiteren Vorteile mit sich. Sie ist nur dann sinnvoll, wenn die Auslastung der Fahrzeuge und Geräte signifikant gesteigert werden soll, um so die Anzahl der erforderlichen Fahrzeuge reduzieren zu können.

Die freien Tage sind im Rahmen einer Arbeits- und Einsatzplanung individuell so festzulegen, dass den Bedürfnissen der Mitarbeiter, den Anforderungen aus Betrieb und Organisation der Straßenmeistereien sowie dem saisonal unterschiedlichen Arbeitsanfall in bestmöglicher Weise Rechnung getragen wird. Eine starre Regelung der freien Tage nach festgelegtem Turnus ist daher nicht zielführend. In das neue Arbeitszeitmodell sollten Streckenwarte, Betriebsmechaniker, Meistereileitung und Verwaltungskräfte nicht einbezogen werden, da diese an allen Arbeitstagen kontinuierlich anwesend sein sollten und da für dieses Personal keine Effizienzvorteile durch die Umverteilung der Arbeitszeiten entsprechend dem Arbeitszeitmodell auftreten.

Diese vorgeschlagene Flexibilisierung wird in vollem Umfang durch die Regelungen des neuen Tarifvertrags öffentlicher Dienst (TVöD) für den Bund unterstützt, der zahlreiche Regelungen zur Arbeitszeitflexibilisierung vorsieht.

Neben der Umwandlung nicht effizienter Fahr- und Rüstzeiten in produktive Arbeitsstunden resultiert ein weiteres Einsparpotenzial aus der Reduktion von Überstunden beim neuen Arbeitszeitmodell. Derzeit fällt ein Teil der Überstunden an, um Arbeiten an der Strecke fertig zu stellen. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Zeiten im Rahmen des neuen Arbeitszeitmodells beziehungsweise mit neuem Tarifrecht künftig keine Überstunden mehr sind.

2.3 Meistereübergreifende Rufbereitschaft

Erfahrungen aus anderen Straßenbauverwaltungen zeigen, dass – abgesehen vom Winterdienst – unvorhersehbare Einsätze außerhalb der normalen Arbeitszeit nur seltene Ereignisse sind. Sie sind insbesondere in Folge von Unfällen und Unwettern notwendig, durch die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität unmittelbar und zum Teil erheblich eingeschränkt werden. Um auch bei diesen seltenen Ereignissen sofort reagieren zu können, ist eine Rufbereitschaft außerhalb der regulären Arbeitszeiten einzurichten, so dass in jeder Meisterei Personal ständig verfügbar ist. Die Rufbereitschaftszeiten werden gesondert vergütet.

In der Regel sind nicht mehrere Einsätze gleichzeitig aus der Rufbereitschaft notwendig. Dies gilt sowohl bei Betrachtung einer einzelnen Straßenmeisterei als auch bei Betrachtung der Einsätze mehrerer, benachbarter Straßenmeistereien. Daher ist es zur Abdeckung der Verfügbarkeit des Personals ausreichend, eine meistereiübergreifende Rufbereitschaft für das gesamte Streckennetz des Landkreises Reutlingen einzurichten. Dagegen ist für die Qualität einer Rufbereitschaft die möglichst kurzfristige Erreichbarkeit des Einsatzortes entscheidend. Diese hängt in erster Linie von der Lage des Einsatzortes im Netz sowie je nach Organisationsform von der Lage der Meisterei oder dem Wohnort des Personals ab, das sich in Rufbereitschaft befindet.

Generell kann eine Beschleunigung des Bereitschaftsdienstes dadurch erreicht werden, dass der Mitarbeiter unmittelbar von seinem Wohnort zum Einsatzort fährt, ohne vorher die Meisterei anfahren zu müssen. Hierfür ist es notwendig, dass der Mitarbeiter nach Dienstschluss mit einem ausgerüsteten Streckenwartfahrzeug nach Hause fährt. Somit sind vor allem die Wohnorte der Mitarbeiter für möglichst kurze Reaktionszeiten entscheidend.

Durch Vereinbarungen mit örtlichen Feuerwehren können Doppelalarmierungen durch die Einsatzleitzentralen und hohe Rechnungen vermieden werden. Die Kooperation mit den Feuerwehren im Notdienst ist unter Umständen wirtschaftlich, weil der Landkreis dann nicht zwei Notfallsysteme mit Personal, Fahrzeugen und Stationierungsorten unterhalten muss.

Empfohlen wird daher die meistereiübergreifende Konzeption der Rufbereitschaft, bei der vor allem Mitarbeiter in zentraler Wohnlage berücksichtigt werden, so dass die Reaktionszeiten gegenüber einer meistereispezifischen Rufbereitschaft nur unwesentlich verändert werden. Je nach Qualifikation und Eignung der Mitarbeiter ist davon auszugehen, dass in der Regel eine zentrale Rufbereitschaft für den gesamten Kreis ausreichend ist. Als Ergebnis des Abwägungsprozesses von betriebenem Aufwand gegen die erwünschte Qualität sind ggf. auch zwei Rufbereitschaften notwendig, um die geforderten Reaktionszeiten einhalten zu können. Insgesamt lassen sich hierdurch die Rufbereitschaftszeiten außerhalb des Winterdienstes um voraussichtlich 40 bis 60 % reduzieren. Darüber hinaus können möglicherweise ständig besetzte Stützpunkte in Nachladestützpunkte für den Winterdienst umgewandelt und auf diese Weise Betriebskosten eingespart werden. Die Höhe des Einsparpotenzials ist im Landkreis Reutlingen im Detail zu untersuchen, da zur Zeit mit Ausnahme eines Notdienstes für den Tunnel im Zuge der B 312 keine Sommer-rufbereitschaft eingerichtet ist.

2.4 Zentralisierung und Optimierung der Winterdienststeuerung

Wesentliche Aufgaben der Einsatzleitung im Winterdienst sind die Überwachung von Witterung und Straßenzustand, die Erreichbarkeit für Polizei und Rettungsdienste bei eingehenden Meldungen, die Alarmierung des Personals und der Fremdunternehmer im Einsatzfall sowie die fortlaufende Einsatzleitung während des Einsatzes. Diese Überwachungs- und Steuerungsaufgaben können zentral und meistereiübergreifend für den gesamten Landkreis wahrgenommen werden. Hierdurch können Bereitschafts- und Einsatzstunden der Winterdienstleitung erheblich reduziert werden.

Entsprechend der vorgelegten Standortkonzeption sind für den Landkreis Reutlingen insgesamt bis zu 26 Fahrzeuge für den Winterdienst vorgesehen, wovon über die Hälfte durch Fremdunternehmer gestellt werden. Zur Unterstützung der Einsatzleiter ist es daher zweckmäßig DV-gestützte Systeme einzusetzen, die den Einsatzleiter von Routinearbeiten entlasten. Bei entsprechender Konfiguration der Systeme ist es sogar möglich, eine Vielzahl der Aufgaben von zu Hause aus durchzuführen. Bei zentraler Einsatzleitung sollte insbesondere der Einsatz folgender Komponenten näher untersucht werden:

- Zentrale Überwachung der Witterungsdaten und Wettervorhersagen
- Einsatz von Glättemeldeanlagen an besonders kritischen Streckenabschnitten für die Überwachung des Straßenzustands mit automatischer Alarmierung der Einsatzleiter bei kritischen Fahrbahnzuständen
- Management der Alarmierung des Einsatzpersonals mit einer Überwachung der Rückmeldungen
- Automatische Einsatzdatenaufzeichnung im Winterdienstfahrzeug mit Online-Übertragung von Schlüsselinformationen (z.B. Einsatzbeginn und -ende)

Der Umfang der erforderlichen Investitionen hängt von der technischen Ausstattung ab. Eine zentrale Überwachung ist weitgehend ohne Investitionen umsetzbar, vor der Beschaffung von Glättemeldeanlagen ist dagegen eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vorzunehmen.

Diese und weitere Komponenten werden als so genannte Winterdienst-Management-Systeme vermehrt in den Straßenbauverwaltungen in Deutschland und in Europa eingesetzt. Positive Erfahrungen wurden beispielsweise im Kanton Luzern in der Schweiz gesammelt. Dort wird der

Winterdienst auf allen Kantonsstraßen (29 Routen) sowie den Autobahnen (3 Betreuungsschleifen) durch zwei Einsatzleiter gesteuert. Das System im Kanton Luzern hat neben der Zentralisierung der Einsatzleitung zu einer erheblichen Verbesserung der Winterdienstqualität, zu einer Vereinfachung der Abrechnung der Fremdunternehmer sowie zu einer Reduktion der ausgebrachten Streumengen geführt.

2.5 Zentralmeisterei

Eine Weiterentwicklung dieser Ansätze zu einer Konzentration des Straßenbetriebsdienstes im Landkreis Reutlingen in einer Meisterei würde zu einer sehr hohen Netzlänge und in der Folge sehr hohen Mitarbeiterzahl führen, so dass zur Einhaltung einer akzeptablen Führungsspanne eine weitere Leitungsebene notwendig wird. Eine zentrale Meisterei mit mehreren Stützpunkten und gesteigertem Einsatz von Fremdunternehmern ist zwar theoretisch denkbar, wird aber selbst bei der Abgabe größerer Streckenabschnitte an die Stadt Reutlingen keine bekannte Größe für eine Meisterei erreichen. Die Erfahrungen zeigen, dass Schwierigkeiten bei der Kommunikation auftreten, die theoretisch nur durch Änderungen und Modernisierungen der Abläufe vermieden werden können, in diesem Fall dann aber auf geringe Akzeptanz bei den Anwendern stoßen. Weiter treten bei zu vielen Stützpunkten oder Stützpunkten mit sehr starker Personalbesetzung (mehr als eine Kolonne) Effekte eines Eigenlebens auf, was Reibungsverluste in der Leistungserstellung verursacht. Für die im Landkreis Reutlingen zu betreuenden Netzlängen werden keine wesentlichen Einsparpotenziale gesehen, so dass von einer solchen Idee abgeraten wird.

2.6 Weitere Ansatzpunkte

Neben den vorgenannten Ansatzpunkten können durch eine Optimierung von Aufbau- und Ablauforganisation und durch eine optimierte Ausstattung weitere Kostensenkungen im Straßenbetriebsdienst erzielt werden. Nachfolgend werden daher weitere Ansatzpunkte exemplarisch genannt, die zum Teil bereits in der Untersuchung zur Standortoptimierung berücksichtigt werden.

- Flexibilisierung des Einsatzes des UI-Personals: Verzicht auf die Differenzierung nach Kraftfahrzeugführer und Unterhaltungspersonal; keine feste Zuordnung von Kolonnen zu Bezirken; flexibler Einsatz von Arbeitsgruppen mit einem Arbeitsgruppenverantwortlichen anstatt Kolonnenführer.

- Auflösung der Bauamtswerkstatt und Integration in die Straßenmeisterei Eningen: Reparaturen, Wartung und Instandhaltung werden im Grundsatz durch die Werkstätten der Meistereien durchgeführt. Arbeiten, die spezifisches Gerät erfordern, erfolgen durch die Werkstatt der SM Eningen. Die Personalausstattung der Werkstätten mit Mechanikern dient zur Abdeckung der Grundlast, Arbeitsspitzen werden flexibel durch den Einsatz von weiterem, entsprechend qualifiziertem Unterhaltungspersonal oder durch Fremdvergabe abgedeckt.
- Analyse der Arbeitsabläufe im Detail auf der Grundlage von Auffälligkeiten in einem Benchmarking. In einem anderen Bundesland wurden hier durchschnittlich Potenziale von drei bis fünf Prozent, in Einzelfällen über 15 Prozent je Tätigkeit detektiert.
- Reduktion der Ladezeiten im Winterdienst: Einsatz optimierter Ladesysteme, wie Radlader, Siloanlage oder Kranbahn, anstatt Förderbänder, auch wegen der Arbeitssicherheit. Hierdurch ist es nach CYPRA et al. (2006) möglich, die mittleren Beladezeiten je Fahrzeug um ca. zwei Drittel auf vier bis fünf Minuten zu senken, wodurch neben den Beladezeiten auch die Wartezeiten für weitere Fahrzeuge gesenkt werden. Eine Übertragung der in oben genannter Untersuchung errechneten Einsparungen auf den Landkreis Reutlingen ist nicht ohne Anpassung möglich, weil es sich bei dem betreuten Streckennetz um ein Autobahnnetz handelte. In der Summe kann möglicherweise ein Winterdienstfahrzeug eingespart werden. Eine Umstellung der Beladung auf Radlader ist aus Gründen der Arbeitssicherheit generell zu empfehlen. Für den Neubau eines Geländes ist der Einsatz einer Siloanlage zu prüfen.
- Optimierung der ausgebrachten Streudichte: Hierdurch Reduktion der Materialkosten (bei zu hoher Streudichte) oder Reduktion von Wiederholungseinsätzen (bei zu geringer Streudichte). Umsetzung durch Analyse vorhandener Einsätze, Schulung des Personals, technische Unterstützung des Fahrers, Aufbau eines Einsatz-Monitoring zur Qualitätssicherung. Voraussetzung für eine solche Optimierung ist die Anschaffung eines Erfassungssystems für die Streutätigkeit – eine Modernisierung der Geräte.

3. Interkommunale Zusammenarbeit

Überschneiden sich die Zuständigkeiten räumlich oder führen die Anfahrtswege in größerem Umfang durch andere Zuständigkeitsgebiete, kann eine Kooperation der verschiedenen Gebietskörperschaften sinnvoll sein. Die Tiefe einer solchen interkommunalen Zusammenarbeit ist dabei den individuellen Rahmenbedingungen und Erfordernissen anzupassen.

3.1 Übernahme von Streckenabschnitten im Winterdienst

In der Regel treten Überschneidungen bei den Touren des Straßenwinterdienstes auf. Um zum Beispiel bei Streueinsätzen sinnvolle Einsatzschleifen zu erzeugen oder bei Streu- und Räum- einsätzen den kürzesten Anfahrtsweg zum Einsatzort zu wählen, werden Streckenabschnitte in anderen Gebieten befahren. Es kann sich hierbei sowohl um Ortsdurchfahrten kleinerer Gemeinden als auch um Streckenabschnitte in benachbarten Städten und Kreisen handeln. Unter Umständen bietet es für beide Seiten Vorteile, wenn solche Streckenabschnitte in diesem Zuge auch bedient werden. Als Gegenleistung kommt die Übernahme entsprechender Längen an anderer Stelle oder eine Vergütung in Frage. Vor dem Hintergrund der Verantwortung für die Verkehrssicherheit sind solche Vereinbarungen schriftlich zu dokumentieren. Bei einer Vereinbarung zwischen zwei öffentlich-rechtlichen Körperschaften ist es bisher nicht üblich, ein Kontrollkonzept für die Einhaltung der vereinbarten Leistungen zu fordern. Vor dem Hintergrund, dass sich die Stadt Reutlingen eines Eigenbetriebs zur Aufgabenerfüllung im Straßenbetriebsdienst bedient, ist allerdings in der Rechtsprechung die juristische Interpretation des Organisationsverschuldens bezüglich der Verantwortung für die Verkehrssicherheit zu beobachten.

Für den Landkreis Reutlingen lassen sich vor dem Hintergrund der dargestellten Ansätze im Winterdienst drei Gruppen von Strecken bilden:

- Ortsdurchfahrten kleinerer Gemeinden
- Strecken der Stadt Reutlingen
- Strecken benachbarter Landkreise

In den meisten Bundesländern ist es üblich, Ortsdurchfahrten kleinerer Gemeinden kostenlos in den Winterdienst durch die Straßenmeistereien des Landes einzuschließen. Auch im Landkreis Reutlingen werden die Ortsdurchfahrten kleinerer Gemeinden durch die Straßenmeistereien des Landkreises mitbetreut. Aus betriebstechnischer Sicht bietet diese Lösung die Vorteile, dass die Gemeinden keine Winterdienstfahrzeuge entsprechender Größe vorhalten müssen und dass die Leerweganteile der Winterdienstfahrzeuge des Landkreises geringer ausfallen. Vor dem Hintergrund des steigenden Drucks auf die öffentlichen Haushalte ist eine wirtschaftliche Aufgabenerfüllung nicht mit kostenlosen Leistungen für Dritte vereinbar. Für Baden-Württemberg ist die kostenlose Betreuung der Ortsdurchfahrten durch den Straßenbaulastträger in § 41 Absatz (1) des Straßen- und Wegegesetzes geregelt. Unter Beachtung der juristischen Rahmenbedingungen sollte mittelfristig eine angemessene Vergütung der für andere öffentlich-rechtliche Körperschaften erbrachten Leistungen angestrebt werden.

Bisher wird die Gemarkung der Stadt Reutlingen durch den Zuständigkeitsbereich der Straßenmeistereien des Landkreises Reutlingen vollständig umschlossen. Außerhalb der Bebauungsgrenzen werden die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen auf dem Gebiet der Stadt durch den Landkreis betreut, innerhalb der Bebauungsgrenzen durch den Eigenbetrieb der Stadt. Aufgrund der ausreichenden Gesamtlänge von Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet werden große Fahrzeuge für den Winterdienst auch im Eigenbetrieb der Stadt vorgehalten. Darüber hinaus können die hohen Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen zu Behinderungen führen, die sich nachteilig auf die Zuverlässigkeit des Winterdienstes im Landkreis auswirken, wenn solche Straßen in die Tourenplanung integriert sind. Insofern besteht im Falle einer großen zusammenhängenden Siedlungsfläche wie der Stadt Reutlingen von beiden Seiten kein grundsätzliches Interesse an einer gemeinsamen Betreuung. Abgesehen von der grundsätzlichen Fragestellung ist der Austausch einzelner Streckenabschnitte im nachfolgend dargestellten Sinne im Einzelfall zweckmäßig und in den bestehenden Einsatzplanungen bereits umgesetzt.

Nach der Bereinigung der Zuständigkeitsgrenzen der Landkreise werden zwischen Kreisgrenze und Stadtgebiet schlecht zu erreichende und sehr kurze Streckenabschnitte verbleiben, für die der Anteil der produktiven Arbeitszeit an der Gesamteinsatzzeit deutlich weniger als die Hälfte betragen wird. Daraus entsteht ein erhöhter Bedarf an entsprechendem Austausch, wobei für diese Streckenabschnitte dann eher eine vollständige Übertragung zu empfehlen ist.

Häufig liegen die Grenzen zwischen zwei Zuständigkeitsbereichen auf der freien Strecke. Aus Gründen der Verkehrssicherheit – der Straßennutzer soll mit keinem unerwarteten Wechsel der Straßenverhältnisse konfrontiert werden – ist für die Tourenbildung im Winterdienst daher eine Bedienung bis zum nächsten Knotenpunkt angezeigt. Darüber hinaus ist sowohl bei der Planung von Streueinsätzen (Bildung von Einsatzschleifen) als auch bei der Planung von Räumeeinsätzen (Wendemöglichkeit) ein solches Vorgehen von praktischer Bedeutung. Da diese Problematik beide Seiten an einer Zuständigkeitsgrenze betrifft, kommt es in der Praxis zum Tausch von entsprechenden Streckenabschnitten.

Ein Austausch von Streckenabschnitten im dargestellten Sinne ist unabhängig von der aktuellen Bereinigung der Zuständigkeitsgrenzen. Er ist derzeit genauso sinnvoll wie in Zukunft und in den Einsatzplanungen der Straßenmeistereien des Landkreises Reutlingen für den Winterdienst umgesetzt. Bei der konkreten Planung sollte darauf geachtet werden, dass annähernd gleiche Unterhaltungslängen abgegeben wie übernommen werden.

3.2 Vollständige Übertragung von Streckenabschnitten

Stimmen die vorhandenen Zuständigkeitsgrenzen nicht mit den technischen Bedürfnissen des Straßenbetriebsdienstes überein, kann statt der Übertragung bestimmter Leistungen – wie zum Beispiel dem Winterdienst – auch eine vollständige Übertragung der Verkehrssicherungspflicht erfolgen. In einem solchen Fall wird in der Regel eine Vergütung zu vereinbaren sein. Darüber hinaus ist die schriftliche Dokumentation einer solchen Vereinbarung unerlässlich, weil zum einen die Verantwortung für die Verkehrssicherheit beim Straßenbaulastträger verbleibt und zum anderen die Schnittstelle zwischen betrieblicher und baulicher Erhaltung zu definieren ist. Die Ausführungen zur Kontrolle im ersten Absatz von Kapitel 3.1 gelten analog.

Aus der Bereinigung der Zuständigkeitsgrenzen ergeben sich im nordwestlichen Teil des Landkreises Reutlingen Schwierigkeiten der dargestellten Art. Für die Lösung lassen sich denkbare Ansätze in zwei Stufen entwickeln: Die Übertragung der betroffenen Streckenabschnitte und die räumliche Aufspaltung des verbleibenden Streckennetzes.

Die Lage der Stadt Reutlingen am Rande des Landkreises führt bei der erwarteten kreisscharfen Abgrenzung der Zuständigkeiten dazu, dass im Westen und im Norden zwischen Stadtgrenze und Kreisgrenze Streckenabschnitte sehr geringer Länge verbleiben. Aus betrieblicher Sicht sind diese

Abschnitte nicht wirtschaftlich zu betreuen, weil sie erstens so schlecht zu erreichen sind, dass die An- und Abfahrtzeiten in keinem vernünftigen Verhältnis zur Arbeitszeit stehen, und sie zweitens so kurz sind, dass zusätzlich auch die Rüstzeiten in keinem vernünftigen Verhältnis zur Arbeitszeit stehen.

In der Konsequenz ist eine Übertragung der vollständigen Betreuung, also aller Unterhaltungsleistungen an eine der angrenzenden öffentlich-rechtlichen Körperschaften angezeigt. In Frage kommen der benachbarte Landkreis Tübingen sowie die Stadt Reutlingen. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen wäre für die westlichen Abschnitte eine Übernahme durch den technisch auf die Aufgaben eingestellten Landkreis Tübingen zu empfehlen. Im Norden sind durch den Landkreis Reutlingen weitere auf dem Stadtgebiet Reutlingens verlaufende Streckenabschnitte zu betreuen, so dass hier eine Übertragung nicht unbedingt erforderlich ist. Sollte sich aber aus anderen Entwicklungen ergeben, dass die Prozessabläufe in der Leistungserstellung zwischen Stadt und Landkreis kompatibel werden oder sich die Stadt für eine größere Zahl von Strecken technisch auf die Aufgaben eines Straßenbetriebsdienstes außerhalb geschlossener Ortslagen einstellt, könnten sowohl die Abschnitte im Westen als auch die nördlichen Bereiche an die Stadt übertragen werden.

Unter der Voraussetzung, dass sich die Stadt Reutlingen technisch und organisatorisch auf die Aufgaben eines Straßenbetriebsdienstes außerhalb geschlossener Ortslagen einstellen würde, eröffnet sich für die dargestellte Übertragung eine neue Dimension. Eine Zusammenfassung der Netzteile in und um das Stadtgebiet Reutlingen in der Zuständigkeit einer Organisationseinheit, einer Straßenmeisterei, würde eine Reihe von Synergien erzeugen. Aufgrund der Lage in dem zu betreuenden Streckennetz lassen sich zum Beispiel Nachladestützpunkte für Streustoffe sowie möglicherweise die Meistereigelände (Bauhof der Stadt Reutlingen und die Straßenmeisterei Eningen des Landkreises) zusammenfassen. Eine geeignete Lage für ein gemeinsames Gelände wäre in der Nähe der Bebauungsgrenze.

Grundsätzlich würde das Angebot, wesentliche Teile des Streckennetzes im nordwestlichen Landkreis betreuen zu dürfen, die Übernahme von zusätzlichen Streckenabschnitten für die Stadt Reutlingen überhaupt erst attraktiv machen. Es erscheint nicht sinnvoll, die erforderlichen technischen Anpassungen ausschließlich für die auf dem Stadtgebiet verlaufenden Strecken in der Bau- last des Landkreises – in der Summe ungefähr 40 km – vorzunehmen. Das verbleibende Netz des Landkreises Reutlingen ließe sich nach Übertragung eines wesentlichen Netzanteiles möglicher-

weise in einer Straßenmeisterei mit mehreren Stützpunkten bündeln. Ob die Einsparungen nach Abzug der für die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht und der Betreuungsaufgaben an die Stadt zu zahlenden Vergütung eine lohnenswerte Größenordnung erreichen, wäre im Detail zu untersuchen.

3.3 Gemeinsame Aufgabenerfüllung

Eine gemeinsame Aufgabenerfüllung bei räumlich angrenzenden Zuständigkeitsbereichen bietet grundsätzlich eine Reihe von Synergieeffekten, denen die in der Praxis auftretenden Reibungsverluste in großen Organisationseinheiten gegenüber stehen. Auf der rechtlichen Seite entfallen alle Schwierigkeiten bezüglich der Übertragung von Verkehrssicherungspflichten und einer Kontrolle der Leistungserstellung durch den Straßenbaulastträger. Die Zusammenfassung der zuständigen Organisationseinheiten lässt eine vielseitige Optimierung von Standorten sowie Touren zu und eröffnet eine große Flexibilität bei der Einteilung von Personal, Fahrzeugen und Geräten. Die Straßenunterhaltung lässt sich umso wirtschaftlicher durchführen, je enghmaschiger ein zu betreuendes Netz ist. Allerdings ist die Voraussetzung in den bekannten Untersuchungen eine weitgehend einheitliche Ausbaucharakteristik, um ein möglichst großes zusammenhängendes Netz mit den gleichen Fahrzeugen und Geräten betreiben zu können.

Erfolgt die Übertragung wesentlicher Teile des zu betreuenden Streckennetzes an die Stadt Reutlingen, treten vergleichbare Effekte wie bei einer gemeinsamen Aufgabenerfüllung auf. Allerdings würde der Landkreis seinen Einfluss auf die Leistungserstellung aufgeben. Eine Steuerung wäre dann nur noch über die Inhalte der zu treffenden Vereinbarung möglich. Für die Umsetzung ist daher die Bildung eines gemeinsamen Eigenbetriebes gleich welcher Rechtsform besser. In diesem Fall ist ein flexibler Zugriff auf die Ressourcen Personal, Fahrzeuge und Geräte möglich, weil alles unter einer Geschäftsführung zusammengefasst ist. Gleichzeitig bleibt der Einfluss für die beteiligten Eigentümer auf diese Geschäftsführung in vollem Umfang erhalten.

Bei der Stadt Reutlingen wird nur noch die Streckenwartung durch das Amt für Straßen, Umwelt und Verkehr durchgeführt. Die Ausführung erforderlicher Tätigkeiten der Straßenunterhaltung übernimmt ein Eigenbetrieb. In den Straßenmeistereien des Landkreises Reutlingen bestehen durch den Streckenwart zur besonderen Verwendung (ZBV) erste Ansätze einer Entkopplung von Streckenwart und Kolonnenbezirk. Überwiegend wird allerdings noch das Modell einer Streckenwartung mit kleinen Tätigkeiten in einem Bezirk mit einer Kolonne für die Arbeiten größeren

Umfangs verfolgt. Abgesehen davon, dass diese Unterschiede Ausdruck der unterschiedlichen betrieblichen Anforderungen in Siedlungsgebieten und auf der freien Strecke sind, muss von einer Inkompatibilität der beiden Modelle in einem gemeinsamen Eigenbetrieb ausgegangen werden. Wird eine gemeinsame Aufgabenerfüllung angestrebt, ist dieser strukturelle Unterschied in der Organisation zunächst zu beheben.

Neben der Inkompatibilität der Organisationsstrukturen ist eine weitere Voraussetzung für die Wirtschaftlichkeit einer gemeinsamen Aufgabenerfüllung nicht gegeben. Aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen an die Technik in geschlossenen Siedlungsgebieten im Vergleich zur freien Strecke, wird das mit den gleichen Fahrzeugen und Geräten zu bedienende Netz durch die Verbindung von Stadt und Landkreis nicht dichter und nicht größer. Aus technischer Sicht sind von einer gemeinsamen Aufgabenerfüllung folglich keine nennenswerten Vorteile zu erwarten. Eine Anpassung der Organisationsstruktur bildet aber die Grundlage sowohl für mehr Flexibilität in den internen Arbeitsabläufen als auch für die externe Vergabe von Aufträgen. Weitere Schritte einer eventuellen Privatisierung sind von dieser Stufe aus mit deutlich größerer Stabilität umzusetzen.

4. Privatisierung von Aufgaben

Auf der Grundlage einer angepassten Organisationsstruktur, in der eine unabhängige Streckenkontrolle auch betrieblich steuernd wirken kann, lassen sich weitere Schritte realisieren. Neben dem flexiblen Einsatz der eigenen Arbeitskolonnen können Arbeitsaufträge an private Unternehmen vergeben werden. Auf diese Weise erfolgt eine Umwandlung von fixen zu variablen Ausgaben. Die Struktur der in den verschiedenen Bundesländern durchgeführten Pilotversuche zeigt drei Stufen der Privatisierung: Vergabe einzelner Leistungen, Vergabe aller Leistungen und Übertragung der Gesamtaufgabe an private Unternehmen.

4.1 Vergabe einzelner Leistungen

Im Verlauf des Jahres zeigt der Arbeitsumfang im Straßenbetriebsdienst saisonal bedingt sehr große Schwankungen. Ein Ausgleich durch flexible Arbeitszeitmodelle allein ist nicht möglich, weil das Personal ausreichend Ruhezeiten und freie Tage innerhalb eines Monats erhalten muss. Daher werden Arbeitsspitzen durch Vergabe von zeitlich, räumlich und technisch begrenzten Aufträgen an private Unternehmen ausgeglichen. Ein weiterer Ausbau der Fremdvergaben bei gleichzeitigem Abbau der eigenen Ressourcen kann in der Regel vorgenommen werden. In der fachlichen Diskussion wird dieses Modell als „Minimeisterei“ bezeichnet.

Im Landkreis Reutlingen wird in den Leistungsgruppen Sofortmaßnahmen am Straßenkörper und Winterdienst mit Fremdvergaben gearbeitet. Der infolge der topografischen Bedingungen deutlich erhöhte Bedarf im Winterdienst wird durch private Fuhrunternehmer ausgeglichen, die Fahrzeug und Fahrer stellen und die Ausrüstung von der Straßenmeisterei erhalten. In der höchsten Einsatzstufe sind derzeit etwas mehr Fremdfahrzeuge als eigene Fahrzeuge eingeplant. Es ist nicht sinnvoll, den Anteil weiter zu erhöhen, weil die verbliebenen eigenen Fahrzeuge auch im Sommerdienst benötigt werden und die privaten Leistungen nur für die darüber hinaus gehenden Bedarfsspitzen im Winterdienst eingekauft werden sollten. Der Ausgleich der anfallenden Überstunden erfolgt in den normalerweise weniger arbeitsintensiven Sommermonaten.

Neben dem Winterdienst werden private Unternehmen bei Sofortmaßnahmen am Straßenkörper eingesetzt. Hier sind die Gründe zum einen der unregelmäßige Anfall der Arbeiten und zum anderen der aufwändige Maschinenpark, dessen wirtschaftliche Auslastung in einer Straßenmeisterei in der Regel nicht gewährleistet werden kann. Es ist zu untersuchen, ob der lokale Markt eine

vollständige Übertragung der Sofortmaßnahmen an private Unternehmen zulässt. Sofern die Leistungen eingekauft werden können, ist zu erwarten, dass dies kostengünstiger ist, als den erforderlichen Maschinenpark selbst vorzuhalten.

Entscheidungen über die Fremdvergabe von Leistungen sind immer auf Grundlage der örtlichen Verhältnisse zu treffen. Das Vorhandensein von leistungsfähigen Unternehmen und die Stabilität der Angebotspreise für die gewünschten Leistungen ist Voraussetzung einer grundsätzlichen Vergabe, die aus der Abschaffung entsprechender Fahrzeug- und Geräteausstattungen folgt. Das Prinzip der Fremdvergabe lässt sich auch auf die anderen Leistungsgruppen ausdehnen. Es sind allerdings zwei wesentliche Aspekte zu bedenken:

- Zu Abrechnungszwecken und aufgrund der Verantwortung für die Verkehrssicherheit müssen alle vergebenen Leistungen kontrolliert werden. Kontrolle und Abrechnung zieht zusätzlichen Verwaltungsaufwand nach sich, der zum Beispiel durch eine gleichzeitig steuernde Streckenkontrolle gemildert aber nicht ganz verhindert werden kann. Eine private Leistungserstellung muss also diese Differenz der Kosten zusätzlich zu den geringeren Leistungskosten an sich einsparen, um günstiger zu sein.
- Aufgrund der Kontrollverpflichtungen und der vergaberechtlichen Rahmenbedingungen neigen Entscheidungsträger dazu, vor allem die Leistungen zu vergeben, die eindeutig zu beschreiben und leicht zu kontrollieren sind. In der Folge kann die verbleibende Organisationseinheit subjektiv und objektiv unwirtschaftlich werden. Subjektiv, weil die weiterhin ausgeführten Leistungen in ihrem Aufwand und ihrer Notwendigkeit schlecht darstellbar sind, und objektiv, weil eine ausreichende Grundlast für eine wirtschaftliche Aufgabenerfüllung fehlt.

4.2 Vergabe aller Leistungen

In einigen Bundesländern wird derzeit eine Steigerung des Anteils der an private Unternehmen vergebenen Leistungen auf 50 % des Aufgabenumfangs erwogen. Erfahrungsberichte hierzu liegen noch nicht vor. Vor dem Hintergrund der dargelegten Tendenzen bei der Auftragsvergabe ist in Übereinstimmung mit den Erfahrungen anderer Branchen ein Punkt zu erwarten, ab dem die Unterhaltung einer Straßenmeisterei in der herkömmlichen Form nicht mehr wirtschaftlich ist.

Dann liegt die Konzentration auf die Kernverantwortung, die Verkehrssicherungspflicht, nahe. In diesem Fall werden nur Streckenwarte eingesetzt, die bei ihren regelmäßigen Kontrollen den Bedarf von Arbeiten detektieren und die ordnungsgemäße Ausführung sicherstellen.

Eine entsprechende Organisationsstruktur weist der Betriebsdienst der Stadt Reutlingen auf, wobei der Auftragsempfänger in diesem Fall der Eigenbetrieb ist. Mit privatem Konsortium und für die freie Strecke wird diese Struktur zur Zeit in Niedersachsen erprobt. Eine im zuständigen Amt angesiedelte Streckenkontrolle überwacht dort die Netze der Straßenmeistereien Herzberg und Fürstenau und fordert die Leistungen von einem privaten Konsortium an.

Im Vergleich zu einer vollständigen Privatisierung weist das Modell mit einer eigenen Streckenkontrolle deutlich kleinere Risiken in Bezug auf die Verkehrssicherungspflicht auf. Es verbleibt das wesentliche Element der Kontrolle im Einflussbereich der öffentlichen Hand. Widerstände sind von den Arbeitnehmervertretungen und aus dem politischen Raum zu erwarten. Unter Vernachlässigung der Ausgestaltung im Detail besteht der große Vorteil dieses Modells darin, dass der private Anbieter mehr Möglichkeiten zur Kostensenkung nutzen kann, als es der öffentliche Dienstherr kann. Der Vorwurf lautet, dass das Risiko von Schwankungen der finanziellen Mittel und eines daran angepassten Arbeitsumfanges über den Umweg des privaten Arbeitgebers auf die Mitarbeiter übertragen wird.

4.3 Vergabe der Gesamtaufgabe

Vor dem Hintergrund der Entwicklungen im Bereich der öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP – englisch: public private partnership PPP) kann auch die Übertragung der kompletten Aufgabe vorgenommen werden. Bei PPP-Projekten im ursprünglichen Sinne, also solchen bei denen auch die Erstellung einer Infrastruktur Teil der Aufgabe ist, wird häufig auch der Straßenbetriebsdienst übertragen, zum Beispiel A-Modelle bei den deutschen Autobahnen. Die Übertragung des eigenverantwortlichen Straßenbetriebsdienstes eines Landkreises inklusive der Verkehrssicherungspflicht wird derzeit in Pilotprojekten in Thüringen und Hessen getestet. Bei der kompletten Privatisierung wird immer wieder diskutiert, wie weitreichend die Übertragung der Verkehrssicherungspflicht erfolgen darf. Zurück bleibt nach aktueller Rechtsprechung eine Kontrollverantwortung. Insbesondere im Bereich des Winterdienstes ist der politische Druck allerdings sehr hoch, wenn Verkehrsunfälle auftreten.

5. Empfehlungen

Einige der dargestellten Möglichkeiten zur Optimierung des Straßenbetriebsdienstes werden im Landkreis Reutlingen bereits angewandt. Wesentliches Ziel weiterer Anstrengungen sollte zunächst die Einrichtung einer wirtschaftlichkeitsorientierten Steuerung sein. Sie ist Grundlage für stetig anwendbare Verbesserungsmechanismen und schafft Kostentransparenz. Organisatorische Anpassungen sind bei der ganzjährigen Rufbereitschaft und der Einsatzsteuerung im Winterdienst zu empfehlen. Unter Umständen können hierbei neben wirtschaftlichen Einsparungen noch Verbesserungen der Bedienqualität erzielt werden.

Über die Trennung von Streckenwart- und Kolonnenbezirk wird eine erhöhte Flexibilität in mehrere Richtungen erreicht, die unabhängig von der weiteren Entwicklung angestrebt werden sollte. Eine Steigerung des Anteils der an private Unternehmen vergebenen Leistungen im Landkreis Reutlingen ist insbesondere bei der baulichen Unterhaltung zu empfehlen. Bei darüber hinausgehenden Schritten sind die durch die Einbindung in die Strukturen des Landes Baden-Württemberg gesetzten Grenzen zu beachten. Bei Gedanken in Richtung Privatisierung sind weiterhin der hohe Umsetzungsaufwand und die ungeklärten Risiken zu berücksichtigen.

Verzeichnis von Literatur und Quellen

- AD-HOC-FACHGRUPPE STRASSEN BETRIEB
Maßnahmenkatalog Straßenbetriebsdienst: Umsetzung der Steuerung des Straßenbetriebsdienstes in den Ländern – Steuerungskonzeption (MK 1)
eingeführt mit ARS Nr. 30/2006 des Bundesministeriums für Verkehrs, Bau und Stadtentwicklung
Bonn 2006
- CYPRA, T.; ROOS, R.; ZIMMERMANN, M.
Optimierung des Winterdienstes auf hoch belasteten Autobahnen
Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 135
Bergisch Gladbach 2006
- DURTH, W.; ROOS, R.; HOLLDORB, C.
Optimierung des Einsatzes von Mehrzweck- und Schwerlast-Geräteträgern sowie Lastkraftwagen (als Geräteträger) im Straßenbetriebsdienst
Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 708
Bonn 1995
- DURTH, W.; HOLLDORB, C.; ROOS, R.; SCHLUND, M.; STÖCKNER, M.; RÜRUP, B.; BERNHARDT, B.; FEHRENBACHER, A.
Konzeption einer Kosten- und Leistungsrechnung für die wirtschaftlichkeitsorientierte Steuerung in der betrieblichen Straßenunterhaltung – Version 1.0
FE-Vorhaben 03.311/1997/LR im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehrs, Bau- und Wohnungswesen
Durth Roos Consulting GmbH, Karlsruhe 2001 (unveröffentlicht)
- ROOS, R.; HESS, R.; NORKAUER, A.; ZIMMERMANN, M.; ZACKOR, H.; OTTO, J. C.
Planung und Organisation von Arbeitsstellen kürzerer Dauer an Bundesautobahnen
Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 143
Bergisch Gladbach 2006

- STADT REUTLINGEN

Gespräch mit dem Amt für Straßen, Umwelt und Verkehr

Stadt Reutlingen: Herr Valin, Herr Kaiser, Frau Meyer

Landkreis Reutlingen: Herr Bergen, Herr Lorenz, Herr Reichenecker

Berater: Herr Dr. Hess

Reutlingen am 07.12.2006