



**Projekt Straßenbetriebsdienst 2011
- Standortoptimierung der Straßenmeistereien im Landkreis Reutlingen**

Beschlussvorschlag:

Siehe KT-Drucksache Nr. VII-0369/2.

Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Siehe KT-Drucksache Nr. VII-0369.

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Bei der Beratung des Projekts Straßenbetriebsdienst 2011 in der Sitzung des Ausschusses für technische Fragen und Umweltschutz am 25.06.2007 – KT-Drucksache Nr. VII-0369 – wurde kein Beschluss gefasst. Die Verwaltung hat eine Prüfung und Beantwortung der Fragen von Mitgliedern des Gremiums zugesagt. Am 27.09.2007 fand in der Straßenmeisterei Zwiefalten-Gauingen ein Workshop des Ausschusses für technische Fragen und Umweltschutz statt, am 03.12.2007 außerdem eine Besichtigungsfahrt zu den Standorten Eningen, Münsingen und Hohenstein-Bernloch. Des Weiteren liegt ein Antrag der FWV-Kreistagsfraktion vom 10.12.2007 vor (KT-Drucksache Nr. VII-0450). Im Übrigen wird auf die KT-Drucksache Nr. VII-0369 verwiesen.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Antrag der FWV-Kreistagsfraktion vom 10.12.2007
(siehe KT-Drucksache Nr. VII-0450)

1.1 a) Seitherige Organisation des Straßenbetriebsdienstes

Das Gutachten der Durth Roos Consulting GmbH analysiert ausführlich die seitherige Organisation des Straßenbetriebsdienstes und insbesondere des Winterdienstes.

Insgesamt werden im Winterdienst 13 eigene Fahrzeuge und bis zu 17 Fremdfahrzeuge eingesetzt. Bei normalen Winterdienstereignissen kommen nur die eigenen Fahrzeuge zum Einsatz. Diese müssen in der Straßenmeisterei vorgehalten werden, da sie auch für den Sommereinsatz benötigt werden. Durch den intensiven Einsatz auch im Winter erreichen die Fahrzeuge der Straßenmeisterei eine sehr hohe Auslastung.

Nur bei extremen Winterdienstereignissen, z. B. plötzlicher Glätte oder starkem Schneefall kommen zur Deckung des Spitzenbedarfs Fremdfahrzeuge zum Einsatz, um alle Straßen kurzfristig bzw. in einem kürzeren Intervall bedienen zu können.

Über den Einsatz der Fahrzeuge entscheidet der Einsatzleiter, der in der Straßenmeisterei sitzt und seine Entscheidungen mit Hilfe von Wetterberichten und eigenen Wetterbeobachtungen trifft. Er wird dabei durch einen Kontrollfahrer unterstützt, der auf der Strecke eigene Beobachtungen macht, da häufig nicht im gesamten Straßenmeistereibezirk dieselben Witterungsbedingungen herrschen.

b) Zwangsläufige Konsequenzen wegen der nach 2009 zu erwartenden, gesetzlichen Veränderungen

Auswirkungen, die durch die kreisscharfe Abgrenzung der Straßenmeistereibezirke entstehen, sind im Gutachten der Durth Roos Consulting sowie in der KT-Drucksache Nr. VII-0369 dargestellt.

Durch den Wegfall einer Unterhaltungslänge von insgesamt 114,5 km ist eine Reduktion auf zwei Straßenmeistereien erforderlich, da ansonsten zu kleine Straßenmeistereibezirke entstehen würden und eine Kostendeckung nicht mehr gegeben ist.

Durch die entfallenden anteiligen Zuweisungen nach dem VRG und die Kostenersätze durch die Straßenbaulastträger, insgesamt ca. 875.000 EUR, besteht großer Handlungsdruck.

c) Alle seither benutzten Liegenschaften

Der Landkreis Reutlingen mietet vom Land Baden-Württemberg seit 01.01.2005 für den Straßenbetriebsdienst vier Liegenschaften (SM Eningen, SM Münsingen, SM Gauingen, Stützpunkt Bernloch).

Die Mietverträge sind vom Land (Vermieter) frühestens zum 01.01.2010 kündbar. Bis dahin ist auch die Höhe der Miete unveränderbar. Unter Einhaltung der Kündigungsfrist könnte der Landkreis Reutlingen (Mieter) die Mietverträge bereits zu einem früheren Zeitpunkt kündigen. Die Kündigungsfrist beträgt jeweils ein Jahr auf Monatsende.

Kleinreparaturen bis 5.000 EUR sowie die Kosten für den Betrieb, die Unterhaltung und die Instandsetzung von Gebäuden und Betriebsanlagen trägt derzeit der Landkreis Reutlingen. Größere Reparaturen trägt das Land. Die Zuständigkeit liegt beim Amt für Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Tübingen. Aus der Vergangenheit bestehen erhebliche Unerhaltungsrückstände, dies wird z. B. bei der Salzhalle in Gauingen deutlich.

Darüber hinaus stellt die Bundesrepublik Deutschland dem Landkreis Reutlingen zwei Liegenschaften kostenlos zur Verfügung (Stützpunkte Bad Urach und Bullenbank). Dazu wurde zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Regierungspräsidium Tübingen und dem Landkreis Reutlingen eine unbefristete Vereinbarung abgeschlossen. Diese ist von beiden Vertragspartnern mit einer Frist von einem Jahr auf Monatsende kündbar.

Auch bei den Liegenschaften des Bundes muss der Landkreis Kleinreparaturen bis 5.000 EUR selbst bezahlen.

d) Verkehrswerte der Liegenschaften und notwendige Sanierungskosten

Die Verkehrswerte der benutzten Liegenschaften wurden vom Architekturbüro Digel in einem Gutachten vom 05.09.2007 ermittelt. Zur Feststellung der notwendigen Sanierungs-, Erneuerungs- und Modernisierungsarbeiten wurde die Atrium Projektmanagement GmbH beauftragt.

Die Straßenmeisterei in Eningen befindet sich in einem guten Zustand, der ermittelte Sanierungsaufwand ist größtenteils langfristig zu erwarten.

Auch die für die Straßenmeisterei in Münsingen ermittelten Sanierungskosten fallen größtenteils langfristig an.

Die Straßenmeisterei in Gauingen befindet sich dagegen in einem schlechten Zustand. Der ermittelte Sanierungsaufwand müsste größtenteils kurzfristig investiert werden, da z. B. die Salzlagerhalle in einem maroden Zustand ist. Das Gleiche gilt für den Stützpunkt Bernloch.

e) Bereits bekannte Forderungen des Landes

Im Rahmen des Gutachtens der Durth Roos Consulting wurden beim Land Kaufpreise angefragt. Damals wurden nur mündliche Antworten gegeben.

Schriftliche Kaufpreisangebote wurden vom Land am 14.04.2008 abgegeben. Diese Preise liegen erheblich höher als die ursprünglich genannten Zahlen.

Beim Vergleich von Kaufpreisangebot und Sanierungsaufwand mit den Kosten für einen Neubau zeigt sich, dass ein neuer Stützpunkt in Pfronstetten günstiger ist als ein Erhalt der Straßenmeisterei in Gauingen, auch wenn dort nur ein Teil des Geländes weiter genutzt würde.

Die Verwaltung verfolgt für die Straßenmeistereien Eningen und Münsingen das Ziel, in Verhandlungen mit dem Land einen angemessenen Kaufpreis oder alternativ eine angemessene Miete zu erzielen.

1.2 Kooperationen für den Straßenbetriebsdienst insbesondere mit der Stadt Reutlingen sowie den Landkreisen Tübingen und Zollernalb.

Kooperationen zwischen Meistereien sowie zwischen Landkreisen, Gemeinden und Städten bieten sich bei räumlichen und bei technischen Überschneidungen der Aufgaben an und werden weiter ausgebaut. Innerhalb des Landkreises Reutlingen sind diesbezüglich der Austausch von Streckenabschnitten im Winterdienst, der übergreifende Einsatz von Spezialgeräten und die gemeinsame Nutzung von Salzlagerkapazitäten bereits umgesetzt (siehe Anlage).

Über den Austausch von Streckenabschnitten im Winterdienst gibt es Vereinbarungen mit der Stadt Reutlingen und dem Landkreis Esslingen.

Mit dem Zollernalbkreis bestehen bereits folgende Kooperationen bzw. sind geplant:

- Optimierung/Austausch der Strecken im Winterdienst im Grenzbereich
- gemeinsame Ausschreibungen im Unterhaltungsbereich.

Dasselbe gilt für den Landkreis Tübingen.

Eine erneute Kontaktaufnahme mit dem Zollernalbkreis und dem Landkreis Tübingen hat ergeben, dass das Ziel der kreisgrenzenscharfen Aufteilung der Zuständigkeiten weiterhin verfolgt wird.

Von der von allen drei Landkreisen (Reutlingen, Tübingen, Zollernalb) zum Ausdruck gebrachten Bereitschaft, sinnvolle Kooperationen weiterzuentwickeln, ist somit keine entscheidende Auswirkung auf die vorgeschlagene Standortkonzeption zu erwarten.

Gespräche mit der Stadt Reutlingen bezüglich Weiterentwicklung der bestehenden Zusammenarbeit laufen, werden aber die vorgeschlagene Standortoptimierung ebenfalls nicht infrage stellen.

1.3 Privatisierung des Straßenbetriebsdienstes (insbesondere Winterdienst)

Bereits heute werden Arbeiten des Straßenbetriebsdienstes durch Privatfirmen durchgeführt (siehe Anlage).

Nach Einschätzung des Gutachters, Herrn Dr. Hess, ist diese Aufgabenteilung sinnvoll und wird auch von anderen Straßenmeistereien so praktiziert. Diese Aufteilung wird im Detail regelmäßig z. B. anhand der Fahrzeug- und Geräteauslastung überprüft und ggf. angepasst.

Als Grundprinzip der Beteiligung von Privatfirmen an der Straßenunterhaltung nennt der Maßnahmenkatalog 5 (MK 5) die Vergabe „unter dem Gesichtspunkt einer flexiblen Anpassung an Spitzenbelastungen“.

Aus der Aufstellung der für die Vergabe geeigneten Tätigkeiten des Maßnahmenkataloges (MK 5) sowie der Beobachtungen in anderen Bundesländern lassen sich grundsätzlich weitere Tätigkeiten, wie z. B. Unrat beseitigen, die Reinigung von Ablaufschächten und die Grünpflege insbesondere in Sichtflächen- und Extensivbereichen privatisieren.

Die Steigerung der Fremdvergabe ist auch im Landkreis Reutlingen im Rahmen eines Ganzjahreskonzeptes denkbar. Es liegen jedoch keine allgemeinen Erfahrungen über wirtschaftliche Grenzen hierfür vor.

Bei der Entscheidung über die Vergabe von Leistungen an Privatfirmen muss das Interesse eines wirtschaftlichen Betriebes der eigenen Straßenmeistereien im Vordergrund stehen. Ein Ganzjahreskonzept ist hierfür wegen der notwendigen kontinuierlichen Beschäftigung der Mitarbeiter im Sommer- und Winterdienst und einer möglichst ganzjährig hohen Auslastung der Fahrzeuge wichtig. Wenn die Entscheidung für eine Fremdvergabe bestimmter Arbeiten fallen soll, sind daher drei wesentliche Aspekte bzw. Fragen positiv zu beantworten:

- Sind Unternehmen verfügbar, die die betreffenden Arbeiten günstiger anbieten?
- Ist das eigene Personal zur Ausführungszeit der Arbeiten mit anderen Arbeiten ausgelastet?
- Verbessert sich durch die Vergabe der Arbeiten die Auslastung der eigenen Fahrzeuge und Geräte z. B. durch vollständige Einsparung bestimmter Spezialgeräte?

Rechtlich nicht zulässig ist die Vergabe von hoheitlichen Aufgaben wie z. B. Widmungen oder Anbaugenehmigungen sowie die Verkehrssicherungspflicht.

Im Winterdienst werden Privatunternehmer eingesetzt, die Ausrüstung stellt dabei der Landkreis Reutlingen. Die Ausrüstung besteht einerseits aus Teilen, die auch von anderen Fahrzeugen genutzt werden könnten, z. B. Schneepflug, Streuer und andererseits aus Teilen, die an ein bestimmtes Fahrzeug angepasst sind, z. B. Anbauplatte. Im Winterdienstvertrag wird der Unternehmer dazu verpflichtet, einen Teil der Fahrzeugausrüstung selbst zu bezahlen, wenn er den Vertrag innerhalb von 5 Jahren kündigt.

Im Landkreis Esslingen kaufen die Unternehmer ihre Ausrüstung selbst. Dafür erhalten sie höhere Stundensätze und eine höhere Vorhaltepauschale.

Eine Beispielrechnung für 2 Winter, einen „milden“ (2007/2008) und einen „strengen“ (2005/2006), zeigt, dass nach diesem Modell höhere Kosten für den Landkreis Reutlingen entstehen würden.

2. Weitere offene Fragen

2.1 Planung des Stützpunktes Pfronstetten

Am nördlichen Ortsrand von Pfronstetten plant die Gemeinde ein neues Mischgebiet. Das Bebauungsplanverfahren läuft bereits, die Gemeinde könnte dem Landkreis ein passendes Grundstück zur Verfügung stellen. Der neue Stützpunkt wäre über eine Zufahrt ohne Linksabbiegespur direkt an die B 312 angeschlossen.

Die Gemeinde Pfronstetten könnte sich eine Kooperation mit dem Landkreis im Bezug auf Stützpunkt/Bauhof/Salzlager vorstellen. Dadurch entstehen eine Reihe von Synergien, die je nach Umfang der Kooperation von der gemeinsamen Salzlagerung über gemeinsame Gebäudenutzung für Sozial- und Büroräume bis hin zum gemeinsamen Betrieb von Werkstatt- und Stützpunkt Infrastruktur reichen können.

Für den neuen Stützpunkt Pfronstetten ist eine Salzlagermenge von ca. 1.600 to vorgesehen. Die genaue Kapazität sollte bei der Stützpunktplanung unter statistischer Berücksichtigung aktueller Trends aus Gerätetechnik (Reduzierung des Salzverbrauchs) und Klimaerwärmung (Erhöhung des Verbrauchs) erfolgen. Im Landkreis Reutlingen wird bereits heute die Sole mit eigenen Anlagen erzeugt. Diese Ausstattung sollte auch für den Stützpunkt Pfronstetten beibehalten werden.

2.2 Qualitätsstandard im Winterdienst

Der Winterdienst hat im Landkreis Reutlingen aufgrund der bewegten Topographie und der teils hohen Verkehrsbelastungen vieler Streckenabschnitte eine hohe Bedeutung für die Nutzung des klassifizierten Straßennetzes.

Neben der Ausstattung mit Personal, Fahrzeug und Geräten ist die optimale Organisation des Winterdienstes ausschlaggebend.

In Baden-Württemberg richtet sich der Standard im Winterdienst nach dem Maßnahmenkatalog Straßenbetriebsdienst – Optimierung von Einsatzverfahren – Empfehlungen für die Organisation des Winterdienstes bei Autobahn- und Straßenmeistereien (MK 6a).

Daneben sind jedoch auch die Anforderungen aus verkehrlicher Sicht, die im Tal, bei den Alaufstiegen und auf der Alb verschieden sind, zu berücksichtigen.

Aspekte für den Winterdienst sind spezifische Bedingungen wie offenporige Beläge, besondere Anforderungen in städtischen Gebieten, Restsalzmenge, Gefrierpunkttemperatur und die Griffigkeit.

Wichtig ist die Prognose und Qualitätssicherung, um einen bestmöglichen Winterdienst hinsichtlich Nutzen für die Verkehrsteilnehmer, Aufwandsminimierung für den Betreiber und Auswirkungen auf die Umwelt zu erzielen.

Nicht zu vernachlässigen sind Anforderungen an die systematische Umsetzung, die eine möglichst hohe Flexibilität aufweisen sollte, sodass Lösungen in Teilbereichen in Zukunft gegen technische Alternativen ausgetauscht werden können

- (Straßenzustand, Prognose, Einsatzleitung, Einsatzdokumentation, Einsatzvorbereitung, Salzmanagement).

Durch die Optimierung der Straßenmeistereistandorte ist ein effizienter Winterdienst möglich. Die Einsatzrouten werden durch die Minimierung von Leerwegen optimiert. Hierzu können dezentrale Lademöglichkeiten für Streustoffe auch außerhalb der Meistere- und Stützpunktstandorte einen wichtigen Beitrag leisten (wie bereits mit der Gemeinde Lichtenstein praktiziert). Auch die effektive Beladung der Winterdienstfahrzeuge spielt eine große Rolle um die Umlaufzeiten zu verkürzen.