

# ÜBERÖRTLICHE PRÜFUNG

*Verkehrsflächen der Stadt  
Rhede im Jahr 2017*

# INHALTSVERZEICHNIS

→ Managementübersicht	3
Verkehrsflächen	3
→ Inhalte, Ziele und Methodik	4
→ Steuerung der Erhaltung der Verkehrsflächen	5
→ Ausgangslage	8
Strukturen	8
Bilanzkennzahlen	9
→ Erhaltung der Verkehrsflächen	10
Alter und Zustand	12
Unterhaltung	14
Reinvestitionen	15

## → Managementübersicht

### Verkehrsflächen

Die erste visuelle Erfassung der Verkehrsflächen der Stadt Rhede wurde im Jahr 2006/2007 vorgenommen. Die Daten wurden in eine Straßendatenbank integriert. Seitdem erfolgte keine weitere Zustandserfassung der Verkehrsflächen (Inventur). Allerdings wurden neue Maßnahmen in die Straßendatenbank eingepflegt. Seit April 2017 wird eine messtechnische Aufnahme der Verkehrsflächen durchgeführt. Aktuell findet die Auswertung dieser Aufnahmen statt.

Der Bilanzwert der Verkehrsflächen in Rhede ist rückläufig. Das Bilanzvermögen konnte nicht erhalten werden. Das Verkehrsflächenvermögen der Stadt Rhede hat im Jahr 2015 einen Anlagennutzungsgrad von rund 54 Prozent. Dies deutet daraufhin, dass ein Teil der Verkehrsflächen bereits ihre Gesamtnutzungsdauer erreicht haben. Die Stadt Rhede legt für die Straßen und Wirtschaftswege eine Gesamtnutzungsdauer zwischen 20 und 49 Jahren fest. Dies ergibt für die Verkehrsflächen eine durchschnittliche Gesamtnutzungsdauer von 38 Jahren. Eine Auswertung nach Schadensklassen für das Jahr 2015 war aufgrund der veralteten Zustandsklassenerfassung nicht möglich.

Die eingesetzten Mittel für die Unterhaltung der Verkehrsflächen in Rhede unterschreiten insgesamt den empfohlenen Richtwert der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen. Gleichzeitig übersteigt die Summe der Abschreibungen auf die Verkehrsflächen deutlich die Summe der getätigten Reinvestitionen. Bei einer dauerhaft geringen Unterhaltung kann der derzeitige Zustand der Verkehrsfläche nur schwer erhalten werden. Geringe Unterhaltungsaufwendungen und Reinvestitionen können in einigen Jahren einen erhöhten Investitionsbedarf und höhere Unterhaltungsaufwendungen auslösen. Da bis 2017 keine erneute körperliche Inventur stattgefunden hat, sind der Stadt Rhede die konkreten Investitionsbedarfe zurzeit noch nicht bekannt. Um den dauerhaften Werterhalt der Verkehrsflächen sicherzustellen, sollte die Stadt Rhede ihren Ressourceneinsatz in diesem Bereich näher an die empfohlenen Richtwerte heranführen. Diese betragen 100 Prozent bei der Reinvestitionsquote bzw. 1,50 Euro je m<sup>2</sup> Verkehrsfläche bei den Unterhaltungsaufwendungen.

#### → KIWI-Bewertung

Die gpaNRW bewertet das Handlungsfeld Verkehrsflächen der Stadt Rhede mit dem Index 2.

## → Inhalte, Ziele und Methodik

Die gpaNRW untersucht in diesem Prüfgebiet wie die Kommunen mit ihren Verkehrsflächen und dem entsprechenden Vermögen umgehen.

Die Verkehrsfläche definiert sich dabei abschließend aus den folgenden Anlagenbestandteilen:

- Fahrbahnen (Fahrstreifen, Mehrzweckstreifen, Wirtschaftswege, Fußgängerzonen, Busspuren),
- sonstigen Verkehrsflächen (Geh- und Radwege, Radfahrstreifen, Parkstreifen, Parkplätze, Parkbuchten, Busbuchten, Plätze, Trennstreifen und Inseln (befestigt)) und
- sonstigen Anlagenteilen (Bankette, Gräben/Mulden, Durchlässe, Regenwasserkanäle (nur Straßenentwässerung), Straßenabläufe, Markierung, Poller, Schutzplanken).

Ziel der gpaNRW ist es, auf Steuerungs- und Optimierungspotenziale hinzuweisen und Risiken für den Haushalt und den Zustand der Verkehrsflächen aufzuzeigen. Die Darstellung der Kennzahlen zu den Verkehrsflächen schafft Transparenz und sensibilisiert die Kommunen für einen bewussten und zielgerichteten Umgang mit ihrem Verkehrsflächenvermögen.

Dazu untersucht die gpaNRW zunächst die Steuerung der Erhaltung der Verkehrsflächen. Die örtlichen Strukturen und die Bilanzkennzahlen bilden die Ausgangslage für die nachfolgende Analyse der einzelnen Einflussfaktoren auf die Erhaltung der Verkehrsflächen. Die drei wesentlichen Einflussfaktoren Alter, Unterhaltung und Reinvestitionen analysiert die gpaNRW dazu einzeln wie auch in ihrer Wirkung miteinander.

## → Steuerung der Erhaltung der Verkehrsflächen

Die gpaNRW untersucht schwerpunktmäßig die systematische Erhaltung der Verkehrsflächen und die hierfür erforderlichen Informationen.

Bei der Stadt Rhede liegt die Produktverantwortung für die Verkehrsflächen im Fachbereich 30 - Bau und Ordnung. Explizit ist in Rhede das Team „Verkehr“ für die Verkehrsflächen zuständig. Hier erfolgt eine enge Abstimmung zwischen Planung, Bau und Unterhaltung.

Die Zustandserfassung entspricht der körperlichen Inventur gem. § 28 Gemeindehaushaltsverordnung NRW (GemHVO NRW). Hiernach sind Vermögensgegenstände mindestens alle fünf Jahre durch eine körperliche Inventur, visuell oder messtechnisch, aufzunehmen.

Die erste visuelle Erfassung der Verkehrsflächen wurde im Jahr 2006/2007 vorgenommen. Die Stadt Rhede hat den vorgegebenen 5-Jahres-Rhythmus für die körperliche Inventur bisher nicht eingehalten. Nach Auskunft der Verwaltung werden allerdings neue Maßnahmen in der Straßendatenbank eingepflegt. Der Straßenzustand wird mit einer Zustandsklasse bewertet. Seit April 2017 erfolgt eine messtechnische Aufnahme der Verkehrsflächen. Aktuell findet die Auswertung der messtechnischen Aufnahmen statt.

### → **Feststellung**

Die Stadt Rhede hat im Jahr 2017 angefangen die Verkehrsfläche messtechnisch aufzunehmen.

### → **Empfehlung**

Die Stadt Rhede sollte zukünftig gem. § 28 GemHVO NRW mindestens alle fünf Jahre den Zustand ihrer Verkehrsflächen entweder visuell oder messtechnisch erfassen und in der Straßendatenbank aktualisieren. Darauf basierend sollte auch die Zustandsklassenortschreibung erfolgen.

Eine Straßendatenbank bildet die entscheidende Voraussetzung für ein funktionierendes und systematisches Erhaltungsmanagement. Das Management kann allerdings nur so gut und detailliert sein, wie die in der Datenbank hinterlegten Daten. Daher müssen die Daten sorgfältig, detailliert und auch dauerhaft gepflegt werden.

Die Stadt Rhede führt seit dem Jahr 2007 eine Straßendatenbank. Die Straßendatenbank enthält die Daten unterteilt nach Straßen in der Unterhaltungspflicht der Stadt sowie der Wirtschaftswege mit folgender Differenzierung:

- Leitdaten
- Funktionsdaten
- Querschnittsdaten ausgenommen der Wirtschaftswege
- Aufbaudaten (nur die letzte Deckschicht)
- Zustandsdaten
- Erhaltungsdaten sind in der Aufbereitung

Ferner liegen Informationen zu Ingenieur-Bauwerken, ÖPNV Nutzung und Lärmschutz vor. Es erfolgt eine Unterteilung in Fahrbahn, Radwege, Gehwege, Grünflächen, Straßenbegleitgrün und in unbefestigte Flächen. Bei den Wirtschaftswegen wird unterschieden in Wanderwege und separat geführte Radwege, teilweise werden Wasserläufe (Mulden) erfasst.

→ **Feststellung**

Die Straßendatenbank der Stadt Rhede ist detailliert aufgebaut und prinzipiell zu Steuerungszwecken geeignet. Die Straßendatenbank wird derzeit aktualisiert.

→ **Empfehlung**

Die Stadt Rhede sollte nach Aktualisierung der Straßendatenbank auch die Zustandsklassen anpassen und die Straßendatenbank kontinuierlich fortschreiben.

Die regelmäßige Aktualisierung der Zustandsklassen bildet die Grundlage für eine gezielte Steuerung der Unterhaltungs- und Investitionsmaßnahmen. Nach Auskunft der Verwaltung erfolgt dennoch ein kontinuierlicher Abgleich der Straßendatenbank mit der Anlagenbuchhaltung um Zu- und Abgänge zu aktualisieren.

Neben der systematischen Zustandserfassung sollten regelmäßig Straßenkontrollen bzw. Straßenbegehungen durchgeführt und dokumentiert werden. Diese sind zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Abwicklung des Straßenbetriebsdienstes erforderlich.

In Rhede werden regelmäßig Begehungen der Straßen durchgeführt. Zur Sicherstellung der regelmäßigen Begehungen gibt es eine Dienstanweisung. Die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht für sämtliche Verkehrsflächen im Verantwortungsbereich der Stadt liegt beim städtischen Bauhof. Die dabei festgestellten Mängel sind vom Kontrolleur unter Angabe von Art und Größe sowie der genauen Lage im Kontrollbuch zu dokumentieren. Dieser veranlasst ebenfalls die sofortige Beseitigung des Schadens durch den Bauhof. Die Schäden und Gefahrenstellen sind der Bauhofleitung schriftlich mitzuteilen.

Die Dienstvereinbarung gibt folgenden Kontrollrhythmus vor:

- Wöchentliche Kontrollen von klassifizierte Straßen, sofern die Gemeinde für die Unterhaltung zuständig ist, Straßen von besonderer überörtlicher und (oder) örtlicher Bedeutung.
- Alle zwei Wochen Kontrolle von anderen Straßen von überörtlicher und (oder) örtlicher Bedeutung.
- Monatliche Kontrollen von allen übrigen Straßen im innerstädtischen Bereich.
- Alle drei Monate Kontrollen von verkehrsunbedeutend ausgebauten Wegen.
- Jährliche Kontrolle von nicht ausgebauten Feld- und Wirtschaftswegen.

In den Anlagen der Dienstanweisung befinden sich vorgegebene Tourenpläne.

→ **Feststellung**

Es ist positiv festzustellen, dass die Stadt Rhede Vorgaben zur routinemäßigen Inspektion der Verkehrsflächen mit festen Tourenplänen aufgestellt hat.

Die regelmäßigen Streckenkontrollen zur Überwachung der Verkehrssicherungspflicht ersetzen allerdings keine qualifizierte Zustandserfassung im Sinne einer körperlichen Inventur nach § 28 GemHVO NRW.

Eine Kostenrechnung für die Verkehrsflächen wird in Rhede nicht geführt. Das Neue Kommunale Finanzmanagement bietet als externes Rechnungswesen in aller Regel keine ausreichend differenzierte Gliederungstiefe. Daher ist aus Sicht der gpaNRW eine Kostenrechnung für die interne Steuerung der Verkehrsflächen von großer Bedeutung.

Für eine Kostenrechnung sind zunächst alle Kostenarten, die im Zusammenhang mit den Verkehrsflächen entstehen, zu erfassen. Die Struktur und Gliederung sollte in der Kostenrechnung und in der Straßendatenbank identisch sein. Optimaler Weise ist beides in einem System integriert oder über eine Schnittstelle miteinander verknüpft.

#### → **Empfehlung**

Zukünftig sollte eine Kostenrechnung für die Verkehrsflächen in der Stadt Rhede aufgebaut werden, um einerseits die tatsächlichen betriebswirtschaftlichen Kosten für bestimmte Kostenstellen oder Kostenträger ausweisen zu können. Im Idealfall sollte die Ermittlung von Leistungspreisen erfolgen. Eine weitere Differenzierung könnte mehr Informationen zur Steuerung von Maßnahmen geben.

Die Verwaltungsführung in Rhede hat konkrete Zielvorgaben zum Erhalt des Straßenzustandes beschlossen. Im Haushaltsplan der Stadt Rhede sind strategische Maßnahmenplanungen für den Ausbau und die jährlichen Unterhaltungen der städtischen Straßen und Wege sowie Leistungsziele für das jeweilige Jahr aufgenommen. Der Ausschuss für Bau, Planung und Umwelt der Stadt Rhede hat des Weiteren grundlegende Maßnahmenplanungen in einem Strategiepapier in der Sitzung vom 24. Oktober 2012 beschlossen.

Die Maßnahmenplanung für Ausbau und Unterhaltung von städtischen Straßen und Wegen im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung zunächst bis zum Jahr 2018 sieht wie folgt aus:

- Erste Priorität haben Unterhaltung/Instandsetzung oder Erneuerung von Straßen der Kategorie 3 (insbesondere die Hauptverkehrs-/Hauptgeschäftsstraßen, Fußgängergeschäftsstraßen und Plätze in der Innenstadt), danach folgen die Straßen der Kategorie 2 (Haupterschließungs-/ Wohnsammelstraßen) und anschließend die der Kategorie 1 (Anlieger-/Wohnstraßen bzw. sonstige Straßen und Wege).
- Je Kategorie werden entsprechend der Funktion der jeweiligen Straßen abgestufte Ausbaustandards definiert. Dabei besitzen die Straßen in der Kategorie 3 den höchsten und die in der Kategorie 1 den niedrigsten technischen Standard.
- Unterhaltungsmaßnahmen (z.B. kleinflächige Deckschichterneuerungen, „Patchverfahren“, Splitten) im städtischen Straßen- und Wegenetz erfolgen durch externe Firmen. Vorrangig bei Straßen der Zustandsklassen drei bis vier. Erneuerungen (Vollausbau) oder großflächige Instandsetzungsmaßnahmen (z.B. bloße Erneuerung der Asphaltdeckschicht) werden hingegen bei Straßen der Zustandsklassen vier bis fünf durchgeführt.
- Sofern akute Schadensbilder mit Gefahrenpotenzial auftreten oder sich andere technische Notwendigkeiten ergeben, kann durch politische Beschlussfassung von der hier beschriebenen Vorgehensweise abgewichen werden.

→ **Feststellung**

Die Stadt Rhede hat konkrete strategische Zielvorgaben zum Erhalt des Straßenzustandes beschlossen.

→ **Ausgangslage**

**Strukturen**

Die Fläche der Stadt Rhede beträgt 79 km<sup>2</sup> (Mittelwert kleine kreisangehörige Kommunen 78 km<sup>2</sup>). Die Einwohnerzahl liegt im Jahr 2015 bei 19.284 (Einwohnerstatistik IT:NRW). Die Stadt Rhede unterhält rund 1,2 Mio. m<sup>2</sup> Verkehrsfläche. Davon entfallen rund 890.000 m<sup>2</sup> auf die Straßen in der Unterhaltungspflicht und rund 360.000 m<sup>2</sup> auf die befestigten Wirtschaftswege.

**Strukturkennzahlen Verkehrsflächen 2015**

Kennzahlen	Rhede	Mini- mum	Maxi- mum	Mittel- wert	1. Quar- til	2. Quar- til (Me- dian)	3. Quar- til	Anzahl Werte
Bevölkerungsdichte in Einwohner je km <sup>2</sup>	244	44	828	210	129	185	247	209
Verkehrsfläche in m <sup>2</sup> je Einwohner	65	32	192	75	59	68	84	34
Anteil Verkehrsfläche an Gemeindefläche in Prozent	1,59	0,64	2,37	1,34	1,04	1,31	1,50	34

Die Stadt Rhede besteht aus den fünf Ortsteilen Rhede, Vardingholt, Krommert, Krechting und Büngern. Neben den Gemeindestraßen sind eine Bundesstraße, Landstraßen und Kreisstraßen vorhanden. Die Bevölkerungsdichte der Stadt Rhede und der Anteil der Verkehrsfläche an der Gemeindefläche sind überdurchschnittlich.

Die gpaNRW betrachtet bei der Berechnung ihrer Kennzahlen die Straßen in der Unterhaltungspflicht der Kommune und die befestigten Wirtschaftswege. In Rhede sind rund 71 Prozent der Verkehrsfläche Straßen. Von den Wirtschaftswegen sind rund 57 Prozent unbefestigt und rund 43 Prozent befestigt. Im interkommunalen Vergleich ist der Anteil der befestigten Wirtschaftswege geringer als in anderen Kommunen. Rund 50 Prozent der Vergleichskommunen haben mehr befestigte Wirtschaftswege als Rhede. Daraus folgt im Umkehrschluss, dass die Stadt Rhede überdurchschnittlich viele unbefestigte Wirtschaftswege zu unterhalten hat. Im interkommunalen Vergleich liegt der Anteil der unbefestigten Wirtschaftswege mit rund 57 Prozent über dem dritten Quartil.



## Bilanzkennzahlen

Die Verkehrsflächen sind Teil des Infrastrukturvermögens der Stadt Rhede, welches langfristig zu erhalten ist. Die Bilanzkennzahlen stellen die Bedeutung dieses Vermögensteils heraus.

Zum Stichtag 31. Dezember 2015 weist die Stadt Rhede den Bilanzwert der Verkehrsfläche mit rund 35 Mio. Euro aus. Darin enthalten sind rund 125.000 Euro für Anlagen im Bau.

### Bilanzkennzahlen Verkehrsflächen 2015

Kennzahlen	Rhede	Mini- mum	Maxi- mum	Mittel- wert	1. Quar- til	2. Quar- til (Me- dian)	3. Quar- til	Anzahl Werte
Verkehrsflächenquote in Prozent	24,6	12,2	35,7	24,2	20,7	24,5	28,2	36
Durchschnittlicher Bilanzwert je m <sup>2</sup> Verkehrsfläche in Euro	28,13	8,06	64,56	27,09	19,28	24,09	36,19	34

Die Verkehrsflächenquote in Prozent zeigt den Vermögensanteil der Verkehrsfläche an der gesamten Bilanzsumme der Stadt an. Diese ist in Rhede leicht überdurchschnittlich. Korrespondierend hierzu fällt auch der Bilanzwert je m<sup>2</sup> Verkehrsfläche aus. Dies bedeutet, die Verkehrsflächen in Rhede haben gemessen an der Bilanzsumme und bezogen auf den Quadratmeter einen größeren Wert als in den Vergleichskommunen.

### Bilanzkennzahlen im Zeitverlauf

Kennzahlen	2012	2013	2014	2015
Verkehrsflächenquote in Prozent	25,8	25,4	25,4	24,6
Durchschnittlicher Bilanzwert Verkehrsfläche je m <sup>2</sup> Verkehrsfläche in Euro	31,4	30,2	29,2	28,1

### Entwicklung Bilanzsumme Verkehrsflächen 2012 bis 2016

2012	2013	2014	2015
39.511.488	38.028.417	36.716.775	35.382.374

Der Wert der Verkehrsflächen ist rückläufig. In einem Zeitraum von vier Jahren verringert sich der Bilanzwert um rund 4,1 Mio. Euro. Dies entspricht rund 7,6 Prozent. Im Zeitreihenverlauf zeigt sich, dass das Vermögen der Verkehrsfläche nicht erhalten werden kann. Wird nicht regelmäßig und ausreichend investiert bzw. reinvestiert, sinkt die Bilanzsumme um die Höhe der Abschreibungen abzüglich der getätigten Reinvestitionen und ggf. um die Verluste aus Anlagenabgängen.

In den Jahren 2012 bis 2015 wurde jährlich außerplanmäßig abgeschrieben. Hier handelt es sich um Straßenflächen, welche wegen Kanalschäden erneuert werden mussten. Der Restwert der Straßenfläche wurde somit außerplanmäßig abgeschrieben. Die Neuerstellung der Straßen erhöht den Wert des Verkehrsflächenvermögens in den zutreffenden Positionen. Die getätigten Investitionen reichen nicht aus um die Anlagenabgänge und Abschreibungen zu kompensieren.

Die Gründe für die bilanzielle Entwicklung können unterschiedlich sein. Das Alter und der Zustand der Verkehrsflächen, sowie die Unterhaltungs- und Investitionsmaßnahmen können Einfluss darauf nehmen.

Die gpaNRW geht auf diese Faktoren im folgenden Kapitel „Erhaltung der Verkehrsflächen“ vertiefend ein.

## → Erhaltung der Verkehrsflächen

Die Verkehrsflächen sind Teil des Infrastrukturvermögens der Kommunen. Die Kommune muss den Zustand dieses Vermögens langfristig erhalten. Inwieweit sie dieses Ziel erreicht, hängt im Wesentlichen von den durchgeführten Unterhaltungsmaßnahmen und Reinvestitionen in die Verkehrsflächen ab.

Die drei wesentlichen Einflussfaktoren

- Alter (Anlagenabnutzungsgrad),
- Unterhaltung und
- Reinvestition

hat die gpaNRW in einem Netzdiagramm dargestellt. Den Kennzahlen der Kommune ist eine Indexlinie gegenübergestellt. Diese Indexlinie stellt die über den gesamten Lebenszyklus anzustrebenden Richtwerte für eine wirtschaftliche Erhaltung kommunaler Verkehrsflächen dar.

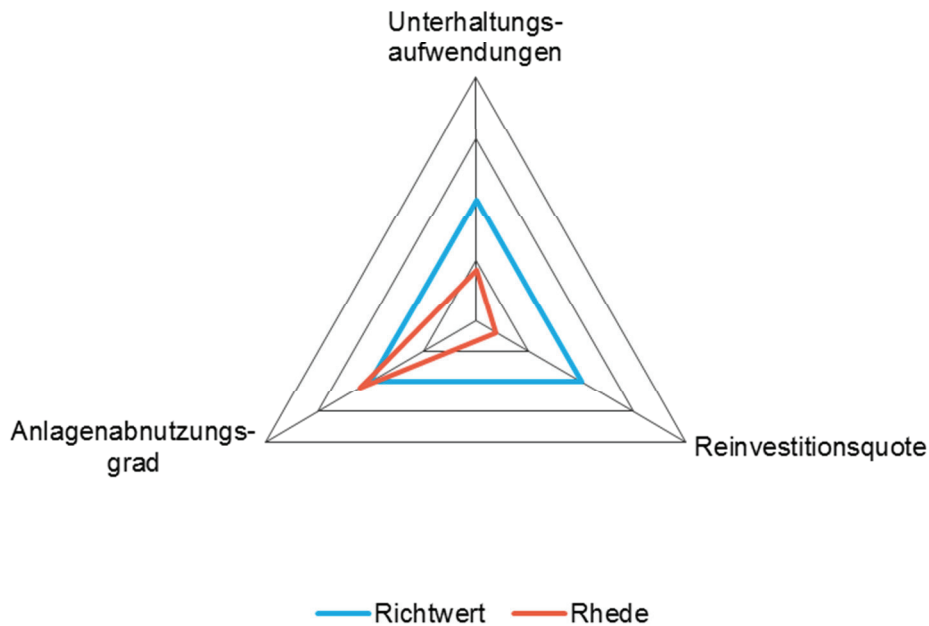
Diese drei Einflussfaktoren stellen wir mit den jeweiligen Kennzahlen in einem Netzdiagramm dar. Die Kennzahlen der Kommune stellen wird dabei einer Indexlinie gegenüber. Die Indexlinie bildet die über den gesamten Lebenszyklus anzustrebenden Richtwerte für eine wirtschaftliche Erhaltung der Verkehrsflächen ab.

Der Anlagenabnutzungsgrad bildet das Verhältnis der bereits genutzten Lebensdauer (Gesamtnutzungsdauer abzüglich Restnutzungsdauer) zur Gesamtnutzungsdauer.

Die Unterhaltungsaufwendungen gesamt berechnen sich aus der Summe der Personalaufwendungen, der Fremdvergaben für Ingenieurleistungen, den Unterhaltungsaufwendungen (eigen und fremd) und den Aufwendungen für Instandhaltungsrückstellungen abzüglich der Erträge aus der Auflösung der Instandhaltungsrückstellungen.

Die Reinvestitionsquote ergibt sich aus der Summe der Reinvestitionen und Erträgen aus Zuschreibungen dividiert durch die Summe von Abschreibungen (planmäßig und außerplanmäßig) und Verlusten aus Anlagenabgängen.

## Einflussfaktoren Erhaltung der Verkehrsflächen Durchschnittswerte 2012- 2015



Der Indexwert für den Anlagenabnutzungsgrad liegt bei 50 Prozent. Dieser ist als Durchschnittswert aller Verkehrsflächen über ihren gesamten Lebenszyklus zu verstehen. Für die Unterhaltungsaufwendungen je m<sup>2</sup> Verkehrsfläche liegt ein Wert von 1,50 Euro je m<sup>2</sup> zugrunde. Für die getrennte Betrachtung der Unterhaltungsaufwendungen nach Straßen und Wirtschaftswegen liegen entsprechend differenzierte Richtwerte zugrunde. Für die Straßen liegt dieser bei 1,75 Euro je m<sup>2</sup> und für die Wirtschaftswegen bei 1,05 Euro je m<sup>2</sup>. Für die Reinvestitionsquote hat die gpaNRW einen Wert von 100 Prozent angesetzt. Dieser Zielwert beruht darauf, dass über die gesamte Nutzungsdauer der Verkehrsflächen in Höhe der erwirtschafteten Abschreibungen reinvestiert werden sollte.

### Einflussfaktoren Durchschnittswerte 2012-2015

Kennzahlen	Richtwert	Rhede
Unterhaltungsaufwendungen gesamt je m <sup>2</sup> Verkehrsfläche in Euro	1,50	0,62
Reinvestitionsquote in Prozent	100	19
Anlagenabnutzungsgrad in Prozent	50,0	54,9

Die Merkmalausprägungen weisen für Rhede einen über dem Richtwert liegenden Anlagenabnutzungsgrad aus. Dies zeigt, dass der Bestand an Verkehrsflächen zu einem Großteil die geplante Nutzungsdauer erreicht hat. Bei den Unterhaltungsaufwendungen und der Reinvestitionsquote positioniert sich die Stadt Rhede deutlich unterhalb der Richtwerte, die erforderlich

<sup>1</sup> Entnommen aus „Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 2004), hochgerechnet auf das Jahr 2015

sind, um das Vermögen langfristig wirtschaftlich zu erhalten. Die Stadt sollte im mehrjährigen Durchschnitt ein höheres Niveau anstreben.

Nachfolgend analysiert und bewertet die gpaNRW die drei Einflussfaktoren in Bezug auf die Richtwerte.

### Alter und Zustand

Der Anlagenabnutzungsgrad gibt an, zu wie viel Prozent ein Vermögensgegenstand bereits abgeschrieben ist (Gesamtnutzungsdauer abzüglich Restnutzungsdauer).

Mit dem 1. NKF-Weiterentwicklungsgesetz (NKFWG) hat der Gesetzgeber die mögliche Gesamtnutzungsdauer für Straßen auf die Zeitspanne von 25 bis 50 Jahren geändert. Die neue Zeitspanne gilt jedoch nur für neu zu bilanzierende Straßen (-abschnitte) frühestens ab dem Haushaltsjahr 2013.

Die Stadt Rhede legt für die Straßen und Wirtschaftswege eine Gesamtnutzungsdauer zwischen 20 und 49 Jahren fest. Dies ergibt für die Verkehrsflächen eine durchschnittliche Gesamtnutzungsdauer von 38 Jahren. Im Vergleichsjahr 2015 liegt die Restnutzungsdauer der Verkehrsfläche bei 17 Jahren. Die Stadt Rhede legt im Vergleich der kleinen kreisangehörigen Kommunen eine relativ geringe Gesamtnutzungsdauer fest.

Die Stadt Rhede sollte bei der Wahl der Nutzungsdauern beachten, dass kurze Gesamtnutzungsdauern zu entsprechend höheren jährlichen Abschreibungen führen. Des Weiteren wären die Straßen über die Gesamtnutzungsdauer hinaus noch nutzbar.

#### Anlagenabnutzungsgrad Verkehrsflächen in Prozent 2015

Rhede	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil	3. Quartil	Anzahl Werte
54,9	30,0	72,8	55,5	49,6	56,8	63,5	24

#### Anlagenabnutzungsgrad Verkehrsflächen in Prozent in der Zeitreihe 2012 bis 2015

2012	2013	2014	2015
50,0	52,6	54,9	54,9

Das Vermögen der Verkehrsflächen zeigt einen kontinuierlichen Anstieg des Anlagenabnutzungsgrades. Ein Anlagenabnutzungsgrad von über 50 Prozent zeigt tendenziell ein unausgewogenes Verhältnis von älteren zu neueren Verkehrsflächen. Je höher der Anlagenabnutzungsgrad ist, desto höher ist der zukünftige Investitions- und Unterhaltungsbedarf. Der Anlagenabnutzungsgrad stellt noch keine abschließende Bewertung der tatsächlichen Altersstruktur bzw. des tatsächlichen Zustands des Verkehrsflächenvermögens dar.

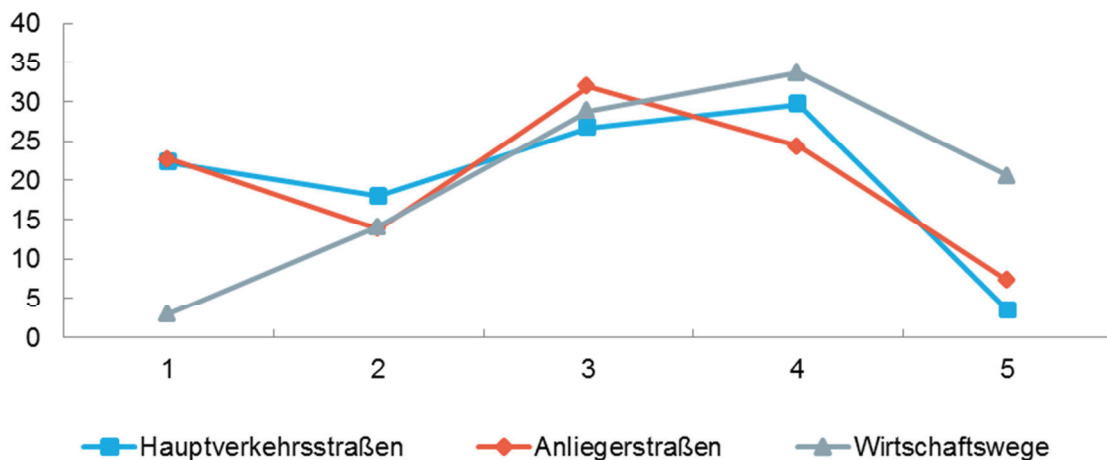
Ein weiteres Indiz für den Zustand des Anlagevermögens Verkehrsflächen ist die Einteilung in Zustandsklassen.

- Zustandsklasse 1: sehr guter Zustand (Zustandswert bis 1,5)
- Zustandsklasse 2: guter Zustand (Zustandswert 1,5 bis 2,5)
- Zustandsklasse 3: mittlerer Zustand (Zustandswert 2,5 bis 3,5)
- Zustandsklasse 4: schlechter Zustand (Zustandswert 3,5 bis 4,5)
- Zustandsklasse 5: sehr schlechter Zustand (Zustandswert ab 4,5).

Die Stadt Rhede hat die Möglichkeit durch ihre Straßendatenbank, die Zustandsklassen differenziert nach Straßen in der Unterhaltungspflicht und Wirtschaftswegen abzubilden. Dennoch erfolgte seit dem Jahr 2006 keine Fortschreibung der Zustandsklassen. Es wurden lediglich Bau- und Sanierungsmaßnahmen erfasst. Die Stadt Rhede hat allerdings im Jahr 2017 begonnen, durch einen externen Dienstleister eine messtechnische Bewertung der Verkehrsflächen vorzunehmen.

Für diese Prüfung konnte daher noch keine aktuelle Verteilung der Zustandsklassen dargestellt werden. Ersatzweise erfolgt daher eine Darstellung auf Basis der Verteilung, wie sie sich aus der Bewertung der Verkehrsflächen anlässlich der Eröffnungsbilanz 2006 ergeben hat.

#### Verteilung der Zustandsklassen nach Straßenart und Fläche in Prozent 2006



	Zustandsklasse 1	Zustandsklasse 2	Zustandsklasse 3	Zustandsklasse 4	Zustandsklasse 5
Hauptverkehrsstraßen	22	18	27	30	3
Anliegerstraßen	23	14	32	24	7
Wirtschaftswege	3	14	29	34	21

Das Diagramm zeigt, dass sich mehr als 2/3 der Hauptverkehrsstraßen und der Anliegerstraßen in einem guten bis mittleren Zustand befinden. Dagegen befinden sich nur rund 45 Prozent der

Wirtschaftswege in einem guten bis mittleren Zustand. Infolgedessen befinden sich über die Hälfte der vorhandenen Wirtschaftswege in den schlechtesten Zustandsklassen.

→ **Feststellung**

Die Hauptverkehrs- und Anliegerstraßen befanden sich im Jahr 2006 überwiegend in einem guten bis mittleren Zustand. Die Wirtschaftswege befanden sich zu einem großen Teil in den schlechteren Zustandsklassen. Eine aktuelle Auswertung wird zurzeit erstellt.

→ **Empfehlung**

Die Stadt Rhede sollte nach erfolgter Aktualisierung der Zustandsklassen, die Straßendatenbank kontinuierlich und zeitnah fortschreiben.

Eine regelmäßige Zustandserfassung des Straßennetzes ist darüber hinaus erforderlich, damit die Stadt beurteilen kann, wie sich die bisherige Erhaltungsstrategie auf den tatsächlichen Zustand der Verkehrsflächen ausgewirkt hat.

Nachfolgend analysiert und bewertet die gpaNRW die Unterhaltung der Verkehrsflächen.

## Unterhaltung

Die gpaNRW hat sich bei der Datenermittlung der Unterhaltungsaufwendungen je m<sup>2</sup> Verkehrsfläche am „Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden“ der FGSV, Ausgabe 2004, orientiert. Diese Werte wurden entsprechend der allgemeinen Kostensteigerungen angehoben.

Grundlage der Kennzahlenvergleiche ist der gesamte Ressourcenverbrauch (bzw. die Vollkosten) für die Unterhaltung der Verkehrsflächen. Dies ist erforderlich, um die Vergleichbarkeit der Aufwendungen zu gewährleisten.

### Aufwendungen je m<sup>2</sup> Verkehrsfläche in Euro 2015

Rhede	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil	3. Quartil	Anzahl Werte
2,28	1,00	4,88	1,98	1,45	1,87	2,28	29

Die Aufwendungen je m<sup>2</sup> Verkehrsfläche setzen sich aus den Eigen- und Fremdleistungen, den Personalaufwendungen der Stadt Rhede und den Abschreibungen zusammen.

### Abschreibungen je m<sup>2</sup> Verkehrsfläche in Euro 2015

Rhede	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil	3. Quartil	Anzahl Werte
1,59	0,54	3,99	1,38	0,99	1,20	1,63	40

Die Abschreibungen in Rhede sind überdurchschnittlich. Dies ist auch auf die relativ geringe Nutzungsdauer der Verkehrsflächen zurückzuführen. Die Haushaltsbelastung für die Verkehrsflächen in 2015 beträgt knapp 2,8 Mio. Euro.

## Unterhaltungsaufwendungen Verkehrsflächen

Kennzahlen	Rhede	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil	3. Quartil	Anzahl Werte
Unterhaltungsaufwendungen gesamt je m <sup>2</sup> Verkehrsfläche in Euro	0,70	0,20	1,97	0,66	0,36	0,55	0,71	21
Unterhaltungsaufwendungen gesamt je m <sup>2</sup> Verkehrsfläche im 4-Jahres-Durchschnitt in Euro	0,62	0,29	1,56	0,63	0,35	0,57	0,68	16

Die Unterhaltungsaufwendungen für die Verkehrsflächen sind ohne die Abschreibungen und ohne Verluste aus Anlagenabgängen errechnet. Diese werden dem Richtwert der FGSV gegenüber gestellt. In dem Richtwert der FGSV werden die Abschreibungen ebenfalls nicht berücksichtigt. Im Jahr 2015 wurden in Rhede keine Instandhaltungsrückstellungen gebildet.

Im interkommunalen Vergleich wendet die Stadt Rhede für die Unterhaltung ihrer Verkehrsflächen deutlich mehr auf als der überwiegende Teil der Vergleichskommunen. Legt man allerdings den Richtwert der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu Grunde, besteht noch ein größeres Delta.

Geringe Unterhaltungsaufwendungen können ein Indiz für eine unterlassene Erhaltung des Straßenvermögens sein. Dennoch kann ein geringerer Unterhaltungsaufwand als der Richtwert vorübergehend ausreichend sein, zumal wenn es sich hauptsächlich um Anliegerstraßen und Wirtschaftswege mit geringer Verkehrsbelastung handelt. Eine dauerhafte zu geringe Unterhaltung kann anschließend aber zu höheren Unterhaltungsausgaben führen. Eine regelmäßige und ausreichende Unterhaltung ist ferner notwendig, um die veranschlagte Nutzungsdauer zu erreichen. Diese Notwendigkeit ergibt sich aus § 75 Abs. 1 GO NRW. Zusätzlich kann eine fehlende Unterhaltung bei oberflächigen Schäden dazu führen, dass sich weitergehende Schäden in tieferen Schichten entwickeln. Dies führt dazu, dass die Straße bzw. der Straßenabschnitt nicht entsprechend der Gesamtnutzungsdauer genutzt werden kann. Allerdings ist auch die Höhe und der Umfang der getätigten Reinvestitionen in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen. Liegt ein hohes Reinvestitionsniveau vor, ist das Erfordernis größerer Unterhaltungsmaßnahmen in der Regel erst in späteren Jahren gegeben.

### → Feststellung

Sofern der jährliche Unterhaltungsaufwand für die Verkehrsflächen dauerhaft unter den Richtwerten liegt, besteht die Gefahr einer Zustandsverschlechterung und vorzeitigem Reinvestitionsbedarf.

### → Empfehlung

Die Stadt Rhede sollte sich im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit beim Unterhaltungsaufwand der Verkehrsflächen stärker an den Richtwerten orientieren.

## Reinvestitionen

Die Reinvestitionsquote ergibt sich aus der Summe der Reinvestitionen und Erträgen aus Zuschreibungen dividiert durch die Summe von Abschreibungen (planmäßig und außerplanmäßig) und Verlusten aus Anlagenabgängen.

Der Bilanzwert des Anlagevermögens sinkt jedes Jahr um die Summe der Abschreibungen. Über den gesamten Lebenszyklus sollte die Reinvestitionsquote bei 100 Prozent liegen. Die Stadt Rhede erreicht bei den Durchschnittswerten der Jahre 2012 bis 2015 eine Reinvestitionsquote von 19 Prozent. Die Stadt Rhede sollte daher in ausreichendem Maße in das bestehende Vermögen "Verkehrsflächen" reinvestieren. Nur so kann sie dauerhaft den Wert der Verkehrsflächen halten.

#### Investitionen Verkehrsflächen 2015

Kennzahlen	Rhede	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil	3. Quartil	Anzahl Werte
Investitionsquote Verkehrsflächen in Prozent	14,0	0	244	49	20	35	65	32
Reinvestitionsquote Verkehrsflächen in Prozent	12,9	0	119	35	9	26	59	30
Reinvestitionsquote Verkehrsflächen im 4-Jahres-Durchschnitt in Prozent	19,4	2,0	75,5	34,1	19,4	29,2	42,5	25

Die Investitionsquote ist das Verhältnis aller investiven Maßnahmen, auch der Bau von neuen Straßen, zu allen Abschreibungen. Im interkommunalen Vergleich fallen alle in der Tabelle dargestellten Kennzahlen für Rhede unterdurchschnittlich aus. Die Differenz aus Abschreibungen und Reinvestitionen in Rhede beträgt im Jahr 2015 rund 87 Prozent.

#### Reinvestitionsquote Verkehrsflächen in Prozent im Zeitverlauf

2012	2013	2014	2015
27,6	25,9	11,1	12,9

Die Tabelle zeigt, dass seit dem Jahr 2012 das Reinvestitionsvolumen rückläufig ist. Insgesamt wurde nicht werterhaltend reinvestiert.

Eine geringe Reinvestitionsquote kann über einen gewissen Zeitraum akzeptabel sein. Setzt sich das niedrige Reinvestitionsniveau zukünftig fort, sind damit Risiken verbunden. Bei fehlenden Reinvestitionen sinkt der Bilanzwert der Verkehrsflächen kontinuierlich. Eine zu geringe Reinvestitionsquote beinhaltet das Risiko, dass einzelne Straßenabschnitte außerplanmäßig abgeschrieben werden müssen. Dadurch werden in naher Zukunft zwangsläufig Ersatzinvestitionen erforderlich. Dies ist dann der Fall, wenn der Bilanzwert und der Zustand der Verkehrsfläche nicht mehr übereinstimmen.

#### → **Feststellung**

Die Reinvestitionsquote der Stadt Rhede zeigt, dass die Abschreibungen bei weitem nicht durch entsprechende Reinvestitionen ausgeglichen werden. Da bis 2017 keine körperliche Inventur stattgefunden hat, sind in Rhede die konkreten Investitionsbedarfe zurzeit noch nicht bekannt.

#### → **Empfehlung**

Um den dauerhaften Werterhalt der Verkehrsfläche sicherzustellen, sollte die Stadt Rhede versuchen, die Reinvestitionsquote deutlich näher an den Richtwert heranzuführen.



## → Kontakt

---

Gemeindeprüfungsanstalt Nordrhein-Westfalen

---

Heinrichstraße 1, 44623 Herne

---

Postfach 10 18 79, 44608 Herne

**t** 0 23 23/14 80-0

**f** 0 23 23/14 80-333

**e** [info@gpa.nrw.de](mailto:info@gpa.nrw.de)

**i** [www.gpa.nrw.de](http://www.gpa.nrw.de)