



# ÜBERÖRTLICHE PRÜFUNG

*Verkehrsflächen der  
Gemeinde Rosendahl  
im Jahr 2017*

# INHALTSVERZEICHNIS

➔ Managementübersicht	3
Verkehrsflächen	3
➔ Inhalte, Ziele und Methodik	4
➔ Steuerung	5
➔ Ausgangslage	8
Strukturen	8
Bilanzkennzahlen	8
➔ Erhaltung der Verkehrsflächen	10
Alter und Zustand	11
Unterhaltung	14
Reinvestitionen	16

## → Managementübersicht

### Verkehrsflächen

Die Gemeinde Rosendahl unterhält ein umfangreiches Straßen- und Wegenetz. Dies erfordert ein systematisches Erhaltungsmanagement. Die Gemeinde sollte ihre Steuerungsmöglichkeiten für die Verkehrsflächen verbessern, indem sie eine Straßendatenbank und eine Kostenrechnung auf Vollkostenbasis implementiert.

Seit Eröffnungsbilanz (2006) ist der Bilanzwert der Verkehrsflächen um 31 Prozent gesunken. Der Bilanzwert je m<sup>2</sup> Verkehrsfläche ist dadurch sehr gering. Dies spiegelt sich auch in der Altersstruktur wider. Im Durchschnitt sind bei allen Verkehrsflächen bereits drei Viertel ihrer Nutzungsdauer überschritten. Der Abnutzungsgrad ist damit der höchste aller Vergleichskommunen. Nahezu dramatisch stellt sich die Situation bei den Wirtschaftswegen dar. Hier liegt die durchschnittliche Restnutzungsdauer bei nur noch drei Jahren.

Eine aktuelle Einteilung in Zustandsklassen liegt der Gemeinde vor. Diese bestätigt, dass sich vor allem die Wirtschaftswege in schlechtem Zustand befinden. Für die Bewertung hat die Gemeinde die Verkehrsflächen bisher nicht nach Quadratmetern erfasst. Dies führt dazu, dass kurze Straßen den gleichen Stellenwert einnehmen wie lange Durchfahrtsstraßen. Um ein valideres Bild zu erhalten, sollte die Kommune zukünftig die Flächengröße bei der Zustandsverteilung aufnehmen.

Die Unterhaltungsaufwendungen liegen auf sehr niedrigem Niveau. Sie bewegen sich weit unterhalb der Richtwerte. Reinvestitionen in die bestehenden Verkehrsflächen fanden in den letzten fünf Jahren nur in geringem Umfang oder gar nicht statt. Die Gemeinde hat seit 2017 größere Unterhaltungsaufwendungen an innerörtlichen Straßen vorgenommen. Ab 2018 will sie diese auch für die Wirtschaftswege erhöhen. Grundsätzlich hat die Gemeinde erkannt, dass sie ihre Reinvestitionen unbedingt erhöhen muss, um dem fortlaufenden Werteverzehr entgegenzuwirken.

#### → **KIWI-Bewertung**

Die gpaNRW bewertet das Handlungsfeld Verkehrsflächen der Gemeinde Rosendahl mit dem Index 1.

## ➔ 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

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

Die Produktverantwortung für die Verkehrsflächen liegt in Rosendahl im Fachbereich II, Planen und Bauen. Zwischen Fachbereich und Bauhof erfolgt eine enge Abstimmung. Eine Straßendatenbank setzt die Gemeinde Rosendahl noch nicht ein. Aus Sicht der gpaNRW bildet eine Straßendatenbank die entscheidenden Voraussetzungen für ein funktionierendes und systematisches Erhaltungsmanagement. Dies setzt natürlich eine kontinuierliche Pflege der Datenbank voraus. Im Ergebnis können Kommunen mit Hilfe einer Straßendatenbank anhand von hinterlegten Berechnungsmodellen Bauprogramme inklusive des erforderlichen Finanzbedarfs erstellen. Diese Berechnung führt die Gemeinde Rosendahl derzeit für jede Straße manuell aus.

Für eine Straßendatenbank benötigt die Gemeinde zunächst ein eindeutiges Ordnungssystem. Viele unserer Vergleichskommunen verwenden ein sogenanntes Kanten-Knoten-Modell. In ihm wird das Straßenachsenetz als Folge von Kanten abgebildet und jeweils durch Knoten verbunden. Je nach Umfang bieten sich in den kleinen kreisangehörigen Kommunen anstelle einer Fachsoftware auch Lösungen in den gängigen Office-Produkten an. Losgelöst von der eingesetzten Software sollten folgende Daten enthalten sein:

- Leitdaten (Straßenbezeichnung, Verwaltungsdaten),
- Funktionsdaten (funktionale Klassifizierung, z.B. Hauptverkehrsstraße),
- Querschnittsdaten (Anordnung und Abmessung der Verkehrsflächen),
- Aufbaudaten (Anordnung, Arten, Dicke und Einbaujahre aller Befestigungsschichten, mindestens Bauweise und Bauklasse),
- Erhaltungsdaten (Art, Umfang und Jahr der letzten Maßnahme bezogen auf Instandhaltung, Erneuerung und Unterhaltung),
- Zustandsdaten (Zustandswert, kennzeichnet den baulichen Zustand),
- Verkehrsdaten (Verkehrsbelastungen und Verkehrsprognosen),
- Inventardaten (z.B. Beschilderung, Straßenbeleuchtung, Lichtsignalanlagen, Leit- und Schutzeinrichtungen, Bänke, Fahnenmasten etc.) sowie
- sonstige Daten (Höhenbindungen, zulässige Höchstgeschwindigkeit, Nutzung durch ÖPNV etc.).

Die Gemeinde Rosendahl teilt mit, dass viele der für eine Straßendatenbank geforderten Daten ihr bereits vorliegen. Hierfür verwendet sie eine Software für Tabellenkalkulationen. Diese wird durch Daten aus dem Finanzbuchhaltungsprogramm gefüllt. Mit dieser Software sind jedoch nur bedingt komplexe Auswertungen und Abfragen möglich. Dies liegt daran, dass die verwendete Software Daten in separaten Dateien speichert. Insofern ist eine zentrale Datenabfrage oder eine Zusammenführung von Daten zur Kennzahlenbildung nur mit zusätzlichem Aufwand mög-

lich. Die Flächenarten (z.B. Fahrbahn, Radweg, Gehweg, Parkstreifen etc.) erfasst sie über einzelne Kostenstellen.

→ **Feststellung**

Die Straßendaten hält die Gemeinde Rosendahl bisher in einer Software vor, die keine Verknüpfungen ermöglicht. Dadurch werden Auswertungen und Abfragen erschwert.

→ **Empfehlung**

Die Gemeinde Rosendahl sollte zur Sicherstellung eines systematischen Erhaltungsmanagements eine Straßendatenbank führen. Dies kann auch in den gängigen Office-Produkten geschehen.

Begehungen zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit führt der Bauhof einmal in der Woche durch. Er verbindet dies mit der Leerung der Mülleimer. Die Bauhofmitarbeiter melden Missstände oder beseitigen diese unmittelbar. Bei größeren Schäden beseitigt der Bauhof Schlaglöcher unmittelbar. Für größere Maßnahmen führt er eine Prioritätenliste. Diese arbeiten die Mitarbeiter des Bauhofes je nach Schadensbild systematisch ab.

Um unnötige Aufbrüche zu vermeiden, findet in Rosendahl eine enge Abstimmung mit den Energieversorgern statt. Für Neubaugebiete finden gesonderte Treffen mit allen beteiligten Versorgern statt. Zudem prüft die Gemeinde beim Straßenausbau auch, ob sie das Trinkwassernetz erneuern und möglicherweise verkleinern kann.

Derzeit führt die Gemeinde Rosendahl eine Flurbereinigung im Ortsteil Darfeld durch. Mit einem Wirtschaftswegekonzept legte die Gemeinde fest, welche Wirtschaftswege wichtig und erhaltenswürdig sind. Gleichzeitig stellte sie auch Wirtschaftswege heraus, die wegen ihrer untergeordneten Nutzung nicht mehr erhalten werden müssen.

## **Kostenrechnung**

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

Die Gemeinde Rosendahl hat für den gesamten Haushalt eine Kostenrechnung. Diese wird parallel zu den Produktkonten bebucht. Für den Bereich der Verkehrsflächen erfasst sie die Kosten jedoch nicht auf Ebene der einzelnen Straße oder Straßenteile. Sie liegen jedoch nach Straßenarten (Wirtschaftswege, Anliegerstraßen, Gewerbegebietsstraßen, Fußweg, Radweg etc.) vor.

Der Bauhof erfasst dazu seit einigen Jahren die Mitarbeiterstunden auf Kostenstellenbasis. Diese legt die Gemeinde jeweils zum Jahresende vollständig auf die entsprechenden Produkte um. Grundsätzlich ist der Gemeinde auch eine Weiterentwicklung und tiefergehende Auswertung dieser Kostenrechnung möglich. Für den hier dargestellten Bereich der Verkehrsflächen setzte der Fachbereich II dies jedoch noch nicht um.

Wünschenswert ist, die Kosten nach Straßen und Wirtschaftswegen zu trennen. Daneben ist es auch möglich, die Kostenstellen nach den verschiedenen Erhaltungsmaßnahmen und Investitionen zu bilden. Die Struktur und Gliederung sollte in der Kostenrechnung und in der Straßenda-

tenbank identisch sein. Eine Vollkostenrechnung macht die Arbeit des Bauhofes transparent und vergleichbar mit der Privatwirtschaft.

➔ **Empfehlung**

Die Gemeinde Rosendahl sollte zur Verbesserung der Vergleichbarkeit und Transparenz ihrer Arbeit im Fachbereich II die Kostenrechnung weiterentwickeln und hierbei einen Vollkostenansatz anstreben.

Der Differenzierungsgrad der Kostenrechnung hängt vom individuellen Steuerungsinteresse der Gemeinde ab. Folgende zentrale Fragestellungen sollte eine Kostenrechnung aus Sicht der gpaNRW beantworten können:

- In welcher Höhe sind Kosten für welche Straße / welchen Wirtschaftsweg angefallen?
- Welche Leistungen / Kosten sind in welcher Höhe angefallen (z.B. für Personal, Unterhaltung / Sanierung oder Abschreibungen)?
- Erfolgt die Leistungserbringung wirtschaftlich?

## → Ausgangslage

### Strukturen

Die Strukturkennzahlen geben einen ersten Überblick über die Verkehrsflächen der Gemeinde Rosendahl. Im Vergleichsjahr 2015 unterhält Rosendahl 1,02 Mio. m<sup>2</sup> Verkehrsfläche (ohne unbefestigte Wirtschaftswege). Hiervon sind 448.000 m<sup>2</sup> Straßen in der Unterhaltungspflicht der Gemeinde. Bei den übrigen 568.000 m<sup>2</sup> handelt es sich um befestigte Wirtschaftswege. Zusätzlich zur Verkehrsfläche weist sie 119.000 m<sup>2</sup> unbefestigte Wirtschaftswege aus.

Die Gemeinde grenzt an die Bundesautobahn A31. Darüber hinaus führt die Bundesstraße B474 durch das Gemeindegebiet. Insofern sind die Gemeindestraßen überwiegend vom Schwerlastverkehr befreit.

#### Strukturkennzahlen Verkehrsflächen 2015

Kennzahlen	Rosendahl	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil (Median)	3. Quartil	Anzahl Werte
Bevölkerungsdichte in Einwohner je km <sup>2</sup>	113	44	828	210	129	185	247	209
Verkehrsfläche in m <sup>2</sup> je Einwohner	94,8	24,1	192,1	72,4	55,6	67,6	84,2	42
Anteil Verkehrsfläche an Gemeindefläche in Prozent	1,07	0,64	2,37	1,31	1,04	1,28	1,50	42
Anteil Straßenfläche an der Verkehrsfläche in Prozent	44,1	31,8	100,0	65,7	50,0	67,6	82,3	42
Anteil Fläche befestigte Wirtschaftswege an der Verkehrsfläche in Prozent	55,9	0,4	68,2	36,0	20,4	32,7	51,3	39

Auffällig ist die geringe Bevölkerungsdichte im Gegensatz zur hohen Verkehrsfläche je Einwohner. Dabei ist der Anteil der Wirtschaftswege sehr hoch.

### Bilanzkennzahlen

#### Bilanzkennzahlen Verkehrsflächen 2015

Kennzahlen	Rosendahl	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil (Median)	3. Quartil	Anzahl Werte
Verkehrsflächenquote in Prozent	20,4	12,2	35,7	24,1	20,5	24,5	28,3	44
Durchschnittlicher Bilanzwert je m <sup>2</sup> Verkehrsfläche in Euro	14,06	8,06	64,56	27,58	19,47	24,97	37,57	42



Die Verkehrsflächenquote gibt den Anteil der Verkehrsflächen (inkl. Anlagen im Bau) an der gesamten Bilanzsumme wieder. Dieser ist in Rosendahl niedrig, auch weil der Bilanzwert je m<sup>2</sup> hier sehr gering ist. Dabei wirkt sich auch der hohe Anteil von Wirtschaftswegen aus.

Im Allgemeinen können weitere Ursachen für den unterdurchschnittlichen Bilanzwert je m<sup>2</sup> Verkehrsfläche in folgenden Faktoren begründet liegen:

- Die Verkehrsflächen wurden günstiger hergestellt, da geringfügigere Verkehrsbelastungen zu erwarten waren,
- die Erstbewertung der Verkehrsflächen wurde vorsichtig vorgenommen,
- das Vermögen der Verkehrsflächen ist insgesamt im Durchschnitt älter,
- es wurden wenige (Re-) Investitionen in die bestehenden Verkehrsflächen getätigt oder
- es erfolgen höhere jährliche Abschreibungen, weil eine geringere Gesamtnutzungsdauer gewählt wurde.

Die Gemeinde Rosendahl weist im Vergleichsjahr 2015 ihre Verkehrsflächen (inkl. Anlagen im Bau) bilanziell mit 14,9 Mio. Euro aus. In der Zeitreihe ab Eröffnungsbilanz bis 2016 nimmt dieser Bilanzwert jährlich fast durchgehend ab. Im Eckjahresvergleich sinkt er um 31 Prozent.

**Bilanzwerte Verkehrsflächen (inkl. Anlagen im Bau) ab Eröffnungsbilanz bis 2016 in Mio. Euro**

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
20,9	20,2	20,4	19,4	18,4	17,4	17,5	16,6	15,7	14,9	14,4

Nicht nur Neu- und Reinvestitionen führen zu einem Wertezuwachs. Der Bilanzwert kann auch dann zunehmen, wenn die Gemeinde Verkehrsflächen übertragen bekommt. Dies ist häufig der Fall, wenn Bauträger Neubaugebiete fertigstellen. Vielen Kommunen vereinbaren mittlerweile vertraglich mit den Bauträgern, dass diese die neu angelegten Straßen und Wege nach Fertigstellung eines Baugebietes an die Kommune übertragen. Hierfür entstehen den Kommunen in der Regel keine Investitionsaufwendungen. Gleichzeitig steigt jedoch der Bilanzwert der Verkehrsflächen.

In Rosendahl gibt es derzeit zwei Baufelder. Im Jahr 2016 wurde der Bilanzwert durch die Aktivierung des ersten Teilstücks der Straße „Oberste Kamp“ mit rund 90.000 Euro positiv beeinflusst. Im gleichen Jahr lagen die Abschreibungen jedoch deutlich höher. Insofern zeigt sich der positive Effekt lediglich in einem weniger stark fallenden Bilanzwert. In den Jahren zuvor wurde letztmalig 2012 eine Straße aktiviert. Dies zeichnet sich auch durch die stärker fallenden Bilanzwerte (Verkehrsflächen) in den Jahren 2013 bis 2015 ab. Im Zeitpunkt der Prüfung befinden sich noch Straßen im Bau. Diese beeinflussen die Bilanzwerte der folgenden Jahre bei Aktivierung ebenfalls positiv.

## → 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

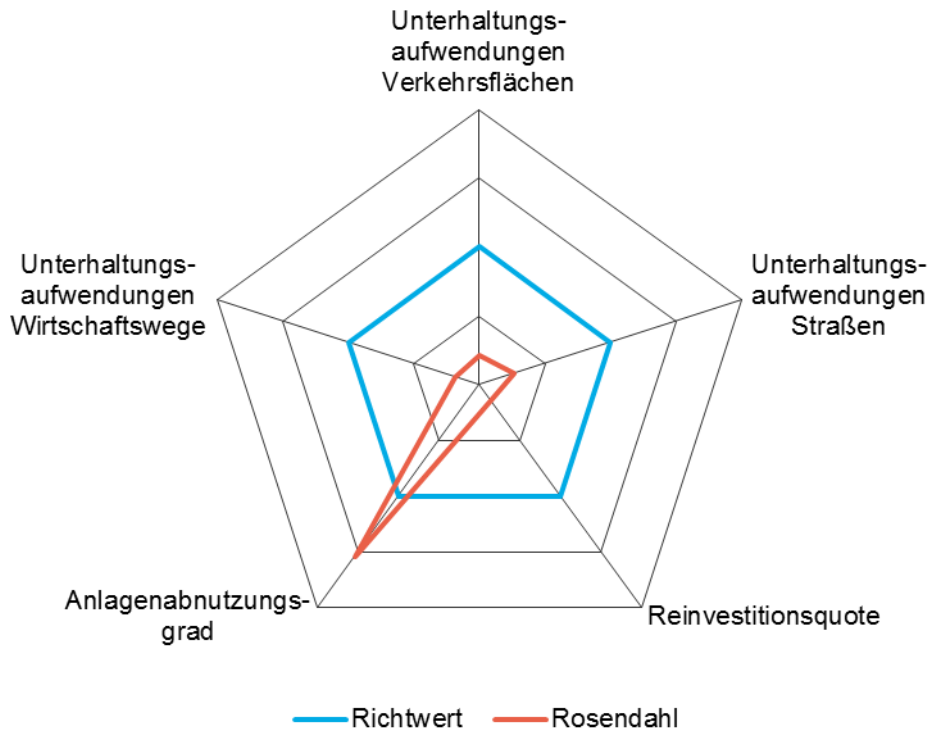
- Alter (Anlagenabnutzungsgrad),
- Unterhaltung und
- Reinvestitionen

stellt die gpaNRW in einem Netzdiagramm dar. Hierzu stellen wir den Kennzahlen der Gemeinde Rosendahl eine Indexlinie gegenüber. Diese Indexlinie stellt die über den gesamten Lebenszyklus anzustrebenden Richtwerte für eine wirtschaftliche Erhaltung kommunaler Verkehrsflächen dar.

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<sup>1</sup> je m<sup>2</sup> zugrunde. Für die getrennte Betrachtung der Unterhaltungsaufwendungen nach Straßen und Wirtschaftswegen liegen entsprechend differenzierte Richtwerte zugrunde. Für die Reinvestitionsquote hat die gpaNRW einen Wert von 100 Prozent angesetzt. Dieser Richtwert beruht darauf, dass über die gesamte Nutzungsdauer der Verkehrsflächen in Höhe der Abschreibungen reinvestiert werden soll.

<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

## Einflussfaktoren Erhaltung der Verkehrsflächen 2015



Kennzahlen	Richtwert	Rosendahl
Unterhaltungsaufwendungen gesamt je m <sup>2</sup> Verkehrsfläche in Euro	1,50	0,31
Unterhaltungsaufwendungen gesamt je m <sup>2</sup> Straße in Euro	1,75	0,46
Unterhaltungsaufwendungen gesamt je m <sup>2</sup> Wirtschaftsweg in Euro	1,05	0,20
Reinvestitionsquote in Prozent	100	13,6
Anlagenabnutzungsgrad in Prozent	50,0	76,9

Die Gemeinde Rosendahl liegt bei den Unterhaltungsaufwendungen wie auch bei den Reinvestitionen weit unter den Richtwerten. Aus Sicht der gpaNRW sind langfristig Unterhaltungsaufwendungen und Reinvestitionen in Höhe der Richtwerte erforderlich, um das vorhandene Vermögen wirtschaftlich zu erhalten.

Der Anlagenabnutzungsgrad zeigt eine deutliche Überalterung der Verkehrsflächen an.

### Alter und Zustand

Das durchschnittliche Alter des Verkehrsflächenvermögens greift die gpaNRW über den Anlagenabnutzungsgrad. Dieser bildet das Verhältnis der bereits genutzten Lebensdauer (Gesamtnutzungsdauer abzüglich Restnutzungsdauer) zur Gesamtnutzungsdauer der Verkehrsflächen. Ein hoher Anlagenabnutzungsgrad kann darauf hinweisen, dass mittelfristig verstärkt mit Ersatzinvestitionen zu rechnen ist.

Die Gemeinde Rosendahl legte für neu erstellte Verkehrsflächen eine durchschnittliche Nutzungsdauer von 39 Jahren fest. Die hierin enthaltene durchschnittliche Nutzungsdauer von Gemeindestraßen liegt bei 52 Jahren. Wirtschaftswege schreibt die Gemeinde im Durchschnitt in 30 Jahren ab. Die NKF-Rahmentabelle lässt seit 2013 für Straßen eine mögliche Gesamtnutzungsdauer zwischen 25 und 50 Jahren zu. Im Vergleichsjahr 2015 liegt die durchschnittliche Restnutzungsdauer der Verkehrsflächen bei neun Jahren.

#### Anlagenabnutzungsgrad Verkehrsflächen in Prozent 2015

Rosendahl	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil (Median)	3. Quartil	Anzahl Werte
76,9	37,3	76,9	56,4	49,7	56,8	63,5	32

Der interkommunale Vergleich zeigt eine große Spannweite bei den jeweiligen Anlagenabnutzungsgraden. Dies deutet darauf hin, dass die Städte und Gemeinden über ein sehr unterschiedlich beschaffenes Straßennetz verfügen. In den letzten fünf Jahren stieg der Anlagenabnutzungsgrad der Gemeinde Rosendahl immer weiter an. Im interkommunalen Vergleich weist derzeit keine andere Kommune einen höheren Anlagenabnutzungsgrad aus.

#### Anlagenabnutzungsgrad von 2012 bis 2016 in Prozent

2012	2013	2014	2015	2016
71,8	74,4	74,4	76,9	76,9

Besonders auffällig ist die durchschnittliche Restnutzungsdauer bei den Wirtschaftswegen. Diese liegt im Vergleichsjahr 2015 nur noch bei drei Jahren. Entsprechend hoch positioniert sich Rosendahl beim Anlagenabnutzungsgrad der Wirtschaftswege.

#### Anlagenabnutzungsgrad Wirtschaftswege in Prozent 2015

Rosendahl	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil (Median)	3. Quartil	Anzahl Werte
90,0	24,3	90,0	61,1	50,0	63,3	70,0	21

Jedoch beeinflusst nicht nur der Anlagenabnutzungsgrad der Wirtschaftswege den Anlagenabnutzungsgrad der Verkehrsflächen insgesamt negativ. Auch bei den Straßen liegt die Abnutzung höher als bei drei Vierteln der Vergleichskommunen.

#### Anlagenabnutzungsgrad Straßen in Prozent 2015

Rosendahl	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil (Median)	3. Quartil	Anzahl Werte
65,4	33,2	68,2	53,6	46,4	55,0	62,0	23

→ **Feststellung**

Der extrem hohe Abnutzungsgrad der Verkehrsflächen lässt auf einen erheblichen Investitionsbedarf schließen. Er stellt für die Gemeinde Rosendahl ein Haushaltsrisiko dar.

→ **Empfehlung**

Die Gemeinde Rosendahl sollte einer weiteren Erhöhung des Anlagenabnutzungsgrades zeitnah durch Reinvestitionen entgegensteuern.

Für eine tiefergehende Bewertung des Anlagenabnutzungsgrades betrachtet die gpaNRW eine Einteilung der Verkehrsflächen in Zustandsklassen. Hierbei erheben die Kommunen die Zustände grundsätzlich nach folgenden Zustandsklassen.

- Zustandsklasse 1: sehr guter Zustand
- Zustandsklasse 2: guter Zustand
- Zustandsklasse 3: mittlerer Zustand
- Zustandsklasse 4: schlechter Zustand
- Zustandsklasse 5: sehr schlechter Zustand

Zur Eröffnungsbilanz (2006) führte die Gemeinde Rosendahl eine körperliche Inventur durch. Im Jahr 2016 begann die Gemeinde dann mit der zweiten körperlichen Inventur. Zunächst erfasste die Gemeinde die Wirtschaftswege. Danach folgten 2017 Anlieger- und Hauptverkehrsstraßen. Hierbei teilte Rosendahl die Verkehrsflächen auch in Zustandsklassen ein. Damit kommt die Gemeinde grundsätzlich der gesetzlich vorgeschriebenen körperlichen Inventur nach. Der Zustand der Verkehrsfläche wurde hierbei durch Befahrung visuell erfasst und anhand von bestimmten Kriterien ermittelt. Diese Erfassung führte die Gemeinde mit eigenem Personal durch. Die Verwaltungsmitarbeiter verfügen über die notwendigen Kenntnisse (Dipl. Ing. / Meister im Straßenbau). Die Gemeinde erfasste die Zustände der Verkehrsflächen nach Teilstücken. Dabei sind ihr zum Zeitpunkt der Prüfung nicht alle Größen der einzelnen Teilstücke bekannt. Bei der derzeit vorliegenden Zustandserfassung kann die Gemeinde nicht darstellen, wie viel m<sup>2</sup> Verkehrsfläche sich beispielsweise in der Zustandsklasse 1 befinden. Kurze Teilstücke haben derzeit die gleiche Gewichtung wie lange Teilstücke. Die von der Gemeinde mitgeteilten Zustandsklassen lassen sich derzeit daher nicht interkommunal vergleichen. Aus den gelieferten Informationen ist jedoch zu entnehmen, dass sämtliche Wirtschaftswege der schlechtesten Zustandsklasse zugeordnet sind. Für die Straßen ergibt sich mit einer mittleren Einstufung noch ein besseres Bild. Künftig möchte die Gemeinde die Zustände alle fünf Jahre erfassen. Die nächste Erfassung soll im Jahr 2021 erfolgen.

Die Gemeinde hat derzeit den Sollzustand aus der Anlagenbuchhaltung mit den Ergebnissen der Bewertung der Verkehrsflächen (Ist-Zustand) verglichen. Ab einer Verschlechterung von mindestens zehn Prozent gegenüber dem Sollzustand verringerte sie den Wert in der Anlagenbuchhaltung. Nach Aussage der Gemeinde wurden einige Verkehrsflächen aufgrund der durchgeführten Inventur abgewertet. Eine Aufwertung erfolgte hingegen nicht. Aus den aktuellen Zustandserfassungen erstellt die Gemeinde nun eine Liste der Verkehrsflächen, die demnächst erneuert werden müssen.

➔ **Feststellung**

In Rosendahl befinden sich vor allem die Wirtschaftswege in einem schlechten Zustand. Bei der von der Gemeinde durchgeführten Zustandserfassung fehlen die Flächengrößen für eine Mengenverteilung.

➔ **Empfehlung**

Die Gemeinde Rosendahl sollte künftig die Zustandsklassen ihrer Verkehrsflächen so erfassen, dass sie die Menge der Flächen in den jeweiligen Zustandsklassen beziffern kann. Hierdurch lässt sich der Gesamtstraßenzustand valider darstellen.

## Unterhaltung

Die gpaNRW orientiert sich bei der Datenermittlung der Unterhaltungsaufwendungen je m<sup>2</sup> Verkehrsfläche am „Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Der Bauhof nimmt die betriebliche und bauliche Unterhaltung der Verkehrsflächen wahr. Instandsetzungsarbeiten erledigt der Bauhof nur selten. In der Regel werden diese Arbeiten – wie auch die Erneuerungsarbeiten – an Unternehmen vergeben. Der Anteil der Fremdvergabe liegt – gemessen an den Unterhaltungsaufwendungen – bei 48 Prozent.

### Aufwendungen Verkehrsflächen 2015

Kennzahlen	Rosendahl	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil	3. Quartil	Anzahl Werte
Aufwendungen je m <sup>2</sup> Verkehrsfläche in Euro	1,41	1,00	4,88	2,02	1,47	1,94	2,32	35
Aufwendungen je m <sup>2</sup> Verkehrsfläche im 4-Jahres-Durchschnitt in Euro	1,39	1,02	3,18	1,94	1,39	2,01	2,23	21
Unterhaltungsaufwendungen gesamt je m <sup>2</sup> Verkehrsfläche in Euro	0,31	0,10	1,97	0,65	0,39	0,58	0,77	35
Unterhaltungsaufwendungen gesamt je m <sup>2</sup> Verkehrsfläche im 4-Jahres-Durchschnitt in Euro	0,27	0,27	1,24	0,61	0,35	0,57	0,85	21
Anteil der Eigenleistungen an den Unterhaltungsaufwendungen Verkehrsfläche in Prozent	52,6	9,4	100,0	59,4	33,6	64,9	78,6	32
Abschreibungen je m <sup>2</sup> Verkehrsfläche in Euro	1,10	0,54	3,99	1,38	0,99	1,20	1,63	40

Die Aufwendungen je m<sup>2</sup> Verkehrsfläche setzen sich aus den Eigen- und Fremdleistungen, den Abschreibungen, den Erträgen aus der Auflösung und den Aufwendungen aus der Bildung von Instandhaltungsrückstellungen sowie den Personalaufwendungen der Gemeinde Rosendahl zusammen. Die Unterhaltungsaufwendungen je m<sup>2</sup> Verkehrsfläche errechnen sich ohne Abschreibungen.

Die FGSV ermittelte 2004 einen Finanzbedarf zur Unterhaltung der Verkehrsflächen. Diesen rechnete die gpaNRW über Preissteigerungswerte auf das Jahr 2015 hoch. Aus dieser Hochrechnung ergibt sich ein notwendiger Wert von 1,50 Euro pro m<sup>2</sup>, um die vorhandenen Verkehrsflächen in ihrem Zustand zu erhalten.

Zwischen 0,31 Euro Unterhaltungsaufwendungen je m<sup>2</sup> Verkehrsfläche in Rosendahl und dem Richtwert der FGSV von 1,50 Euro ergibt sich eine Differenz von 1,19 Euro je m<sup>2</sup>. Gemessen an der Verkehrsfläche im Vergleichsjahr 2015 (1.015.000 m<sup>2</sup>) entspricht dies einer fehlenden Unterhaltungssumme von rund 1,2 Mio. Euro.

Das Vergleichsjahr 2015 stellt dabei in der Zeitreihenfolge noch das Jahr mit den höchsten Unterhaltungsaufwendungen dar. In den Jahren zuvor und auch im Folgejahr liegen die Unterhaltungsaufwendungen noch unter dem Wert von 2015.

#### Unterhaltungsaufwendungen absolut Verkehrsflächen 2012 bis 2016 in Euro

	2012	2013	2014	2015	2016
absolut	263.719	246.799	244.969	319.122	215.015
je m <sup>2</sup> Verkehrsfläche	0,26	0,24	0,24	0,31	0,21

Auch bei einer Einzelbetrachtung von Straßen und Wirtschaftswegen liegt die Gemeinde Rosendahl jeweils im unteren Viertel der Vergleichskommunen.

#### → Feststellung

Die Unterhaltungsaufwendungen für Verkehrsflächen sind in Rosendahl sehr gering. Im Vierjahres-Durchschnitt zeigt keine Vergleichskommune niedrigere Werte.

Kurzfristig ist ein geringerer Mitteleinsatz vertretbar. Um die Gesamtnutzungsdauern des Anlagevermögens zu erreichen ist langfristig jedoch eine ausreichende Unterhaltung notwendig.

In Rosendahl sind für die Auftragung von Spritzdecken jährlich 15.000 Euro im Haushalt niedergeschrieben. Der Fachbereich kann nach eigenen Angaben mit diesen Mitteln rund drei Kilometer Fläche mit einer Spritzdecke überziehen. Damit verlängert die Gemeinde die Lebensdauer der Verkehrsflächen um rund zehn Jahre. Mit dieser Methode versucht sie, die Verkehrsflächen zumindest bis zum Ablauf der Abschreibungsdauer zu erhalten. Gemessen am gesamten Verkehrsflächennetz in Rosendahl erscheint eine jährlich unterhaltene Länge von drei Kilometern jedoch zu gering.

#### → Empfehlung

Die Gemeinde Rosendahl sollte ihre Unterhaltungsaufwendungen erhöhen, um die Restnutzungsdauern ihrer Verkehrsflächen auch zu erreichen.

Für den Ausbau von Radwegen nutzt die Gemeinde Rosendahl derzeit das „Programm zur Förderung des kommunalen Straßenbaus und der Nahmobilität“. Im Entwurf des Wegekonzeptes zum Flurbereinigungsverfahren Darfeld sind Wirtschaftswegen gekennzeichnet, welche die Gemeinde zurückbauen und beseitigen kann. Dieses Konzept sollte die Gemeinde als Grundlage nehmen, um weitere Wirtschaftswegen im Gemeindegebiet aufzuzeigen, die sie aufgeben kann. Beschlossene Ergebnisse aus dem Wegekonzept konnte die Gemeinde im Zeitpunkt der Prüfung noch nicht benennen.

→ **Empfehlung**

Die Gemeinde Rosendahl sollte die sich aus dem Flurbereinigungsverfahren Darfeld ergebenden Vorschläge auch für das übrige Gemeindegebiet erfassen und die nicht mehr benötigten Wirtschaftswege zurückbauen. Die zur Verfügung stehenden Mittel sollte sie gezielt auf die langfristig zu erhaltenden Strecken konzentrieren.

**Reinvestitionen**

Das Infrastrukturvermögen, hier die Verkehrsflächen, ist für die langfristige Aufgabenerfüllung der Gemeinde Rosendahl notwendig. Es ist daher wichtig, in ausreichendem Maße in dieses bestehende Vermögen zu reinvestieren. Nur auf diese Weise kann sie den Wert ihrer bestehenden Verkehrsflächen erhalten.

Reinvestitionen betreffen nur die Investitionen in bereits bestehendes Vermögen. Davon abzugrenzen sind Investitionen in neue Verkehrsflächen, z. B. durch die Erschließung von Bau- oder Gewerbegebieten. Die Gemeinde Rosendahl trennt die Investitionen von den Reinvestitionen. Daher kann die gpaNRW nachfolgend neben der Investitionsquote auch die Reinvestitionsquote abbilden.

Die Reinvestitionsquote beschreibt das Verhältnis der Reinvestitionen zur Abschreibung. Der Bilanzwert des Anlagevermögens sinkt jedes Jahr um die Summe der Abschreibungen. Zum dauerhaften Werterhalt der Verkehrsflächen sollte die Reinvestitionsquote idealerweise über den gesamten Lebenszyklus daher bei 100 Prozent liegen.

**Reinvestitionsquote Verkehrsflächen von 2012 bis 2016 in Prozent**

2012	2013	2014	2015	2016
0,0	0,0	0,3	13,6	0,5

Die Gemeinde Rosendahl erreicht in keinem der abgebildeten Jahre die vorgenannten 100 Prozent. Lediglich im Vergleichsjahr 2015 erreicht sie einen zweistelligen Wert. In den Jahren 2012 und 2013 reinvestierte die Gemeinde gar nicht. In den übrigen Jahren nur marginal. Entsprechend liegt Rosendahl bei der Reinvestitionsquote im interkommunalen Vergleich niedrig. Gleichzeitig stellt das Jahr 2015 für die Gemeinde noch das Jahr mit ihrer höchsten Reinvestitionsquote dar.

**Reinvestitionsquote Verkehrsflächen in Prozent 2015**

Rosendahl	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil (Median)	3. Quartil	Anzahl Werte
13,6	0,0	119,1	31,8	6,6	23,3	51,5	35

Im Fünf-Jahres-Durchschnitt (2012-2016) liegt die Gemeinde Rosendahl mit 2,9 Prozent noch deutlich unter der Reinvestitionsquote von 2015.

Bei den Reinvestitionen ist der Blick auf die gesamte Nutzungsdauer der Verkehrsflächen zu richten. Nicht jedes Jahr ist eine Reinvestition in Höhe der Abschreibungen erforderlich. Die



gpaNRW betrachtet in dieser Prüfung mit fünf Jahren nur einen kleinen Ausschnitt gemessen an der gesamten Nutzungsdauer von durchschnittlich 39 Jahren. Wie bei den Bilanzwerten dargestellt sinken die Bilanzwerte ab Eröffnungsbilanz bis 2016 um 31 Prozent. Gemessen daran sind die Reinvestitionen in die bestehenden Verkehrsflächen dauerhaft zu gering.

Auch bei der Investitionsquote liegt die Gemeinde Rosendahl unter dem Durchschnitt. Hierin sind die zuvor genannten Reinvestitionen enthalten. Die Investitionsquote ist das Verhältnis aller investiven Maßnahmen – auch der Bau von neuen Straßen – zu allen Abschreibungen der Verkehrsflächen.

#### Investitionsquote Verkehrsflächen von 2012 bis 2016 in Prozent

2012	2013	2014	2015	2016
26,8	23,0	21,0	25,6	36,3

Im Mittel der letzten fünf Jahre liegt die Investitionsquote bei 26,5 Prozent. Im interkommunalen Vergleich positioniert sich die Gemeinde im Vergleichsjahr 2015 wie folgt.

#### Investitionsquote Verkehrsflächen in Prozent 2015

Rosendahl	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil (Median)	3. Quartil	Anzahl Werte
25,6	0,0	244,1	46,1	21,8	32,2	62,6	37

Investitionen und Reinvestitionen beeinflussen den Bilanzwert positiv. Außerdem haben diese Maßnahmen gegenüber den Unterhaltungsmaßnahmen den Vorteil, dass die Gemeinde die Anlieger über KAG-Beiträge an deren Finanzierung beteiligen kann.

#### ➔ **Feststellung**

Die dauerhaft niedrigen Investitionsquoten haben in den vergangenen Jahren zu einem rapiden Werteverlust bei den Verkehrsflächen geführt.

#### ➔ **Empfehlung**

Die Gemeinde Rosendahl sollte dem Werteverzehr ihrer Verkehrsflächen viel stärker als bisher mit gezielten Reinvestitionen entgegenwirken. Dabei sollte sie die Anlieger über KAG-Beiträge an der Finanzierung beteiligen.

## ➔ 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)