

Vorlage der Verwaltung	Fachbereich: Umwelt, Verkehr, Abwasser	Datum: 13.11.2023	Genehmigungsvermerk
Tagesordnungspunkt 3.1.1	Bezeichnung der Vorlage: Gemeinsamer Antrag gem. § 2 der Geschäftsordnung für den Rat und der Ausschüsse der im Rat der Stadt Wegberg vertretenen Fraktionen zur Einleitung eines Prozesses zur Abarbeitung des Investitions- und Instandhaltungsstaus im Infrastrukturvermögen, insbesondere bei der Bilanzposition Straßennetz mit Wegen, Plätzen und Verkehrsanlagen und Entwässerungs- und Abwasserbeseitigungsanlagen		Datum: 24.11.2023
Vorlage-Nr: VO/0181/23-1			Bürgermeister: i.V. Karneth
Zu beraten im:			
Ö/N	Datum	Gremium	
Ö	28.11.2023	Haupt- und Finanzausschuss (HFA)	
Ö	19.12.2023	Rat der Stadt Wegberg	

Sachverhalt:

Zu dem gemeinsamen Antrag der sich auf die Thematik der Abarbeitung des Investitions- und Instandsetzungsstaus konzentriert und diverse Teilpunkte von a bis j umfasst, nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Gemeinsamer Antrag der im Rat der Stadt Wegberg vertretenen Fraktionen zur Einleitung eines Prozesses zur Abarbeitung des Investitions- und Instandhaltungsstaus im Infrastrukturvermögen, insbesondere bei der Bilanzposition Straßennetz mit Wegen, Plätzen und Verkehrsanlagen und Entwässerungs- und Abwasserbeseitigungsanlagen

In der Sitzung des KUVT am 09.05.2023 hat die Verwaltung das Straßenkataster sowie die Ergebnisse der Untersuchung (Straßeninventur) vorstellen lassen. Die Verwaltung hat ausgeführt, dass es nach den Ergebnissen des externen Unternehmens zu einem großen Investitions- und Instandhaltungsstau gekommen ist, der Stand 2023 eine Höhe von ca. 12 Mio. € erreicht hat. Wegberg zählt nach Angaben des externen Unternehmens zu den wenigen Kommunen, bei denen der optimale Eingriffszeitpunkt bei mehr als der Hälfte des Straßennetzes überschritten ist, sodass der Zustand objektiv als kritisch bezeichnet werden kann. Der jährliche

Bedarf (konsumtiv und investiv) für die Straßenunterhaltung soll ca. 2,4 Mio. €/Jahr betragen. Die Verwaltung hat ausgeführt, lediglich über eine Personalkapazität zur Abarbeitung in Höhe von ca. 0,9 Mio. € zu verfügen. Da aufgrund finanzwirtschaftlicher Kennzahlen bereits Indizien für diese Entwicklung erkennbar waren, hat die Verwaltung in ihren Berichten zu den Jahresabschlüssen der vergangenen Jahre bzw. auch die örtliche Rechnungsprüfung im Rahmen der Jahresabschlussprüfungsberichte der vergangenen Jahre immer wieder mahnend auf diese Entwicklung und den stetigen massiven Vermögensabbau hingewiesen. Die Rückstände resultieren aus geplanten aber nicht durchgeführten Investitionen und Instandhaltungen bzw. gebildeten, aber tatsächlich nicht abgearbeiteten Instandhaltungsrückstellungen in den vergangenen Jahren. Die Ergebnisse der Untersuchung des externen Unternehmens haben dies nun für das Straßenvermögen bestätigt. Die Beibehaltung der aktuellen finanziellen und personellen Kapazitäten würde dazu führen, dass die Höhe der unterlassenen Maßnahmen weiter steigt und dem bilanziell bedenklichen Werteverzehr nicht ausreichend begegnet wird. Aus Sicht des Rates sind vor dem Hintergrund des Wirtschaftlichkeitsgrundsatzes und der Instandhaltungspflicht konkrete Maßnahmen der Verwaltung und des Rates erforderlich, um dem bedenklichen Werteverzehr mit geeigneten Maßnahmen zu begegnen. Dabei muss die tatsächliche Leistungsfähigkeit realistisch berücksichtigt werden. Dadurch werden die Jahresergebnisse künftiger Jahre negativer ausfallen, was aber notwendig ist, weil nicht auf Kosten künftiger Generationen gewirtschaftet werden darf (intergenerative Gerechtigkeit).

Der Rat beauftragt die Verwaltung daher mit der Etablierung einer aufeinander abgestimmten Investitions- und Instandhaltungsplanung einschl. Rückstellungsmanagement. Mit der Datenerhebung im Rahmen der Inventur und der neuen Software des Straßenkatasters besteht die Möglichkeit, die Prozesse digital abzubilden und entsprechend auszuwerten. Hierzu ist eine stetige Pflege der Software unerlässlich, die zuvor unterblieben war. Es sind Schnittstellen zwischen dem planenden Fachbereich (Umwelt, Verkehr, Abwasser), sowie dem z. T. ausführenden Fachbereich (Baubetriebshof) und der Finanzwirtschaft zur Verarbeitung der Investitions- und Sanierungsarbeiten mittels unmittelbarer Pflege des Straßenkatasters zu implementieren.

Der Rat beauftragt die Verwaltung im Einzelnen:

a) den bezifferten Investitions- und Instandhaltungsstau für die Haushaltsplanung 2024 einer eigenen ingenieurfachlichen Begutachtung zu unterziehen sowie die Maßnahmen in investive und konsumtive artähnliche Maßnahmenpakete aufzuteilen. Investitionsstau:

Der in der KUVT-Sitzung vom 09.05.2023 vorgestellte Investitionsstau von circa 12,57 Millionen € lässt sich in die folgenden Maßnahmenpakete unterteilen:

1. **Notreparaturen** (Kleinstmaßnahmen durch Baubetriebshof oder Straßenhausmeister) – **2.385 €**
2. **Sonstige Maßnahmen** (lokale Reparaturarbeiten durch Baubetriebshof und Straßenhausmeister) – **836.846 €**
3. **Straßenunterhaltung** (großflächigere Sanierungsarbeiten und Deckensanierungen voraussichtlich hauptsächlich Straßenhausmeister) – **8.550.689 €**

4. Straßenausbau (Straßenkomplettsanierungen über gesamte Abschnitte/Straßenverläufe; ausschreibungsbedürftig) – **3.181.805 €**

Eine detaillierte Aufstellung der einzelnen zugeordneten Straßen können in den Tabellen der Anlage 3 eingesehen werden.

Die Pakete 1-3 bestehen zu einem großen Anteil aus konsumtiven Maßnahmen, wobei im Paket 3 vermehrt Investitionen auftreten können. Insgesamt ist gerade im Maßnahmen Paket 3 zu beachten, dass die Zuordnung zu einer konsumtiven oder investiven Maßnahme individuell entsprechend der Durchführungsplanung vorzunehmen ist.

Beispiel: Eine Deckensanierung kann aufgrund der buchhalterischen Zuordnung entweder konsumtiv oder investiv sein. Ausschlaggebend sind hier die von der Verwaltung auferlegten Beurteilungsmerkmale:

- 1. Nutzungsdauer wird um 20% mindestens jedoch um 5 Jahre verlängert.*
- 2. Es handelt sich um eine Verbesserung oder Erweiterung des Vermögensgegenstandes*
- 3. Die Maßnahme erstreckt sich auf mindestens 60 % der Länge des Anlagegutes, gemessen von Knotenpunkt zu Knotenpunkt (meist Kreuzungen oder Einmündungen)*

Sind alle diese Beurteilungsmerkmale erfüllt, so wird die Maßnahme investiv behandelt. Durch die katastertechnische Auswertung ist es derzeit nur unter großen Aufwand möglich die Zuordnung derzeit maßnahmenscharf darzustellen. Die Verwaltung wird die entsprechenden Maßnahmen in der mittelfristigen Haushaltsplanung im Rahmen der oben genannten Beurteilungskriterien bewerten und diese Entscheidung in die Haushaltsplanung einfließen zu lassen.

b) Diese investiven Maßnahmenpakete sollen von der Verwaltung priorisiert werden. Aufgrund der bestehenden Förderbedingungen zur Befreiung von KAG-Beiträgen für Anwohnerinnen und Anwohner bis 31.12.2026 soll die Abarbeitung der Straßensanierung so priorisiert werden, dass alle aktuell notwendigen KAG Maßnahmen bis Ende 2026 für die Bürgerinnen und Bürger beitragsfrei abgearbeitet werden. Ferner sind die im Straßenkataster hinterlegten Schadensklassen und ermittelten optimalen wirtschaftlichen Eingriffszeitpunkte, ggf. mögliche anderweitige Förderungen, notwendige Abstimmungen zwischen Kanal- und Straßenbau, Verkehrsbedeutung und -belastung sowie alle weiteren fachlichen Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Die Entscheidungsfindung ist nachvollziehbar darzustellen, damit der Rat sich innerhalb kurzer Zeit ein Bild von der Methodik und der Auswahl verschaffen kann.

Zum jetzigen Stand (21.11.2023) wurde bereits eine Vorlage inkl. Gesetzesentwurf im Landtag behandelt, die voraussichtlich ab dem 01. April 2024 die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge dauerhaft regeln soll. Einhergehend hiermit sind vereinfachende Prozesse für die Verwaltungen und ein finanzieller Ausgleich für die entfallenden Beitragszahlungen der Anlieger.

Sofern neue Erkenntnisse in dieser Angelegenheit auftreten, wird die Verwaltung in der entsprechenden Sitzung des KUVT darüber berichten.

Die im Antrag genannten Kriterien werden in die künftigen Planungen einfließen.

Bei Kanalsanierungen wird vermehrt im sogenannten geschlossenen Verfahren gearbeitet. Hier wird unter hohem Druck ein „Schlauchliner“ in den bisherigen zu sanierenden Kanal gepresst. Resultat ist ein sanierter uneingeschränkt funktionsfähiger Kanal, welche über die Kanalübliche Nutzungsdauer abgeschrieben wird (derzeit 50 Jahre). In den Straßenkörper wird bei diesem Verfahren nicht eingegriffen.

Bei allen Kanalmaßnahmen, welche in offener Bauweise ausgeführt werden, wird stets eine Deckensanierung des verbliebenen Straßenkörpers mitgeplant.

c) Die Maßnahmenpakete mit der dringlichsten Priorisierung sind im Rahmen der Investitionsplanung 2024 einschließlich der vsl. anfallenden Kosten im Rahmen der aktuell zur Verfügung stehenden personellen Kapazitäten zu berücksichtigen. Dabei sind § 8 der jeweiligen Haushaltssatzung und § 13 KomHVO zu berücksichtigen. Die Verwaltung hat die Maßnahmen, für die die personellen Kapazitäten aktuell nicht ausreichen, auf einer Zeitachse darzustellen. Es ist von der Verwaltung detailliert darzustellen, welche Ressourcen benötigt werden, um die übrigen Maßnahmen abzuarbeiten. Es sind mindestens drei Budgetvorgaben (2,4 Mio. €/Jahr / 1,8 Mio. €/Jahr / 1,2 Mio. €/Jahr) einschließlich personeller Bedarfe vorzubereiten. Kommt es zu einer Beschlussfassung des Rates über höhere Budgetvorgaben einschließlich der Anerkennung höherer personeller Bedarfe ist die Investitionsplanung 2024 und Folgejahre je nach Ergebnis anzupassen.

Antwort der Verwaltung zu Punkt c)

Im Rahmen einer verwaltungsinternen Besprechung ist zur Beurteilung der einzelnen Investitionsmaßnahmen im Rahmen des § 13 KomHVO eine Vorgehensweise beschlossen worden, die ab der Haushaltsplanung 2025 die Erfordernisse des § 13 KomHVO an eine Einbringung der Investition in den Finanzplan aufgreift, beurteilt und darstellt. Diese Vorgehensweise wird sowohl vom RPA als auch der Kämmerei mitgetragen.

Unabhängig von der Budgethöhe oder den zugestimmten Personalbedarfen kann eine Anpassung der Investitionsplanung erst ab dem Jahr 2025 vorgenommen werden. Es ist davon auszugehen, dass bei einer Stellenneuschöpfung im Fachbereich Umwelt, Verkehr, Abwasser die Besetzung der Stellen voraussichtlich einen großen Teil des Jahres 2024 einnehmen wird. Inklusiv der benötigten Einarbeitungszeiten können die entsprechenden Maßnahmen erst ab dem Jahr 2025 bearbeitet werden. Grundvoraussetzung für diesen Zeitplan ist allerdings das Haushaltsaufstellungsverfahren der Planung 2024. Wird vom derzeit bekannten Beschlusszeitpunkt des Haushaltsplans 2024 abgewichen, so hat dies unmittelbar Auswirkungen auf die Ausführung der kommenden neu geplanten Projekte im Bereich der Straßensanierung. Eine weitere Unbekannte ist das Stellenbesetzungsverfahren bei der entsprechenden Stellenneuschöpfung. Zur Einhaltung des Zeitplanes ist es erforderlich, dass der Haushaltsplan 2024 frühzeitig beschlossen wird und der daran anliegende Stellenplan Wirksamkeit erhält.

Diese Variablen gestaltet die Ausarbeitung der gewünschten Sanierungsbudgets schwierig. Eine maßnahmenscharfe Budgetverteilung ist ohne klare Zielsetzung durch den Rat der Stadt Wegberg technisch nicht umsetzbar. Die GSA schilderte in ihrer Präsentation (siehe Anlage 1 Folie 26) im KUVT vom 09.05.2023, dass die Stadt Wegberg im Bereich der Straßensanierung in den kommenden 10 Jahren einen Investitionsbedarf von circa 23,57 Millionen € (hiervon 12,572 Millionen € als Rückstände bis einschließlich 2023) zu erwarten hat. Sollten diese Rückstände in den kommenden 10 Jahren ab 2024 abgearbeitet werden, so ist ein Bedarf von 1,257 Millionen € notwendig. Diese beheben allerdings nur die Problematiken und Verfehlungen der letzten Jahre bis einschließlich 2023. Für die kommenden 10 Jahre werden laufend durchschnittlich circa 1,2 Millionen € jährlich zur Investition in die Straßen anfallen.

Um also vollumfänglich eine Abarbeitung der Investitions- und Sanierungsrückstände der Vergangenheit und die laufende Unterhaltung gemäß der Sanierungs- und Investitionsvorschläge des Straßenkatasters gewährleisten zu können, ist ein Budget von 2,4 Millionen € unausweichlich.

Seitens der Verwaltung ist es möglich mit dem jetzigen vorhandenen Personal, zwei Maßnahmen, welche unter den Sachverhalt KAG-Maßnahmen fallen, in einem Jahr durchzuführen. Zudem werden die notwendigsten Reparaturen im Straßen- und Kanalbereich vorgenommen.

Der derzeitige Planungsstand für die Haushaltsplanung 2024 sieht vor, die Maßnahmen „Sanierung Barbarastraße“ (Nutzungsdauer bis 2021 lt. Kataster) und „Sanierung Bahnhofstraße“ (Nutzungsdauer bis 2021 lt. Kataster) vorzunehmen. Beide Maßnahmen sind Teil der Sanierungsrückstände. In beiden Fällen wurde durch das Kataster eine Deckensanierung vorgeschlagen. Aufgrund einer intensiven Ingenieurtechnischen Betrachtung ist eine grundhafte Erneuerung der Barbarastraße technisch und bilanziell gesehen auf lange Sicht wirtschaftlicher.

Die Bahnhofstraße soll ab dem Bahnübergang bis zum Grenzlandring ebenfalls grundhaft erneuert werden, da aufgrund von ingenieurtechnischen Bewertungen festgestellt wurde, dass der Unterbau ebenfalls saniert werden sollte.

Im Jahr 2023 wurde die Kanalsanierung der Straßen „Kampstraße und Im Winkel“ beauftragt. Die bautechnische Ausführung soll im Jahr 2024 erfolgen. Diese Maßnahmen sind Teil des GEPs und werden in offener Bauweise durchgeführt. Hierdurch wird der Straßenkörper oberhalb des Kanals geöffnet. Zur technischen Vervollständigung wird die gesamte Straßendecke der beiden Straßen abgefräst und nach Abschluss der Kanalmaßnahme in einer einheitlichen Straßendecke wieder asphaltiert. Die Nutzungsdauer der Kampstraße läuft laut Kataster noch bis 2026. Durch die Kanalsanierung wird dieser Zeitpunkt allerdings vorverlegt, so dass hierdurch diese Maßnahme für 2026 entfallen und stattdessen eine weitere Maßnahme vorgezogen werden kann. Eine Beitragsfähigkeit nach dem KAG ist gegeben.

Ab dem Haushaltsjahr 2025 ist beabsichtigt ein Volumen von 2,4 Millionen € jährlich anhand der oben genannten Punkte auszugeben. Es ist ein Vorschlag der Verwaltung diese Summe zunächst auf einen Zeitraum von 10 Jahren zu befristen. Ziel ist es mit diesem Budget die Rückstände aufzuarbeiten sowie die Straßen laufend instand zu halten.

Zeitachse zur Darstellung nicht erfüllter Maßnahmen:

Wie oben beschrieben müssten bis zum Ende 2023 circa 12,57 Millionen € investiert worden sein, um alle Rückstände abzarbeiten und die in 2023 anfallenden Maßnahmen zu bearbeiten. Durch die beschriebenen Maßnahmen werden hiervon circa 1,5 Millionen € (Straßen die durch Kanalmaßnahmen betroffen sind einberechnet) entgegengestellt. Es ist davon auszugehen, dass auch im Jahr 2023 2,4 Millionen € investiert werden müssen, um einen Teil der Rückstände, sowie die laufenden Instandhaltungsmaßnahmen bewältigen zu können. Hieraus ergibt sich ein negatives Delta von circa 900.000 € für das Jahr 2023. Ausgehend von einem gleichbleibenden möglichen Volumen von circa 1,5 Millionen € Investitionsvolumen (Straßen- und Kanalmaßnahmen zusammen) wird pro Jahr ein Defizit von 900.000 € erwartet. Dies führt in einem Zeitraum von 10 Jahren zu erneuten Rückständen von circa 9 Millionen €.

d) Die Darstellung der notwendigen Ressourcen für die Stellenplanung 2024 soll mindestens folgende Bausteine enthalten: Steigerung eigener Leistungskraft durch interne Umorganisation/Umbesetzungen, zusätzliche Stellen, mögliche Vergabe an externe Unternehmen, eigene Durchführung mittels Baubetriebshof und Asphaltpatcher. Dabei ist die Beschlussfassung so vorzubereiten, dass der Rat den finanziellen und personellen Mitteleinsatz in den einzelnen Bausteinen im Rahmen der politischen Beratung aktiv steuern kann und die Auswirkungen auf den Investitions- und Instandhaltungsstau und auch künftige Bedarfe transparent werden.

Antwort der Verwaltung zu Punkt d):

Im Rahmen dieses Antrages wurden folgende Bausteine überprüft:

1. Steigerung der eigenen Leistungskraft durch interne Umorganisation/Umbesetzung

Im Rahmen der letzten Beantwortung wurden bereits die Aufgaben der einzelnen Sachbearbeiter dargestellt. Unter dem Gesichtspunkt „Steigerung der eigenen Leistungskraft durch Umstrukturierungsmaßnahmen“ ist derzeit eine weitere Belastung der derzeit beschäftigten Mitarbeiter unzumutbar. Neben den Straßensanierungen wird auch der Erhalt der Vermögensgegenstände der Kanäle sowie die Entwicklung von Baugebieten vorangetrieben.

2. Schaffung neuer Stellen

Eine weitere Umorganisation ist nur durch das Schaffen neuer Stellen möglich. Es ist beabsichtigt, den Fachbereich 302, bei einem Budgetbeschluss von 2,4 Millionen €, durch 2,5 weitere Ingenieurstellen zu ergänzen. Nach entsprechender Besetzung der Stellen sollen die Mitarbeiter in die Bereiche „Straße“ und „Kanalisation“ getrennt werden. So sind die Einsatzgebiete für die betroffenen Mitarbeiter klar ersichtlich und die Belastung der einzelnen Mitarbeiter wird minimiert.

Im Stellenplan 2024 sind 2,5 Stellen bereits berücksichtigt worden. Der Stellenbedarf ermittelt sich aus Erfahrungswerten und der technischen Betrachtung der anstehenden Aufgaben und deren Verteilung. Der Stellenbedarf steht in keinem Zusammenhang mit den zu verausgabenden Mitteln. Jede Maßnahme in ihrer Einzelbetrachtung hat einen unterschiedlichen finanziellen sowie zeitlichen Bedarf.

3. Einbindung externer Unternehmen

Bereits jetzt werden, viele Leistungen extern über einen Hausmeistervertrag vergeben. Weitere Leistungen werden stätig kritisch hinterfragt. Allerdings bleibt hervorzuheben, dass auch die Vergabe von Leistungen an Externe sowohl Kosten als auch eventuell einen zeitlichen Verzug aufgrund von Ausschreibungen verursachen kann.

4. Einbindung des Baubetriebshofes/Asphaltpatcher

Auch die Einbindung des Baubetriebshofes wurde bereits in der Bearbeitung der Straßeninstandhaltung berücksichtigt. Dies ist allerdings mit entsprechender Personalbelastung bei den Kollegen des Fachbereichs 304 verbunden.

Außerdem bleibt hervorzuheben, dass der Asphaltpatcher lediglich für die Sanierung kleinerer Schäden hinzugezogen werden kann (Maßnahmenpakete 1 und Fugenvergüsse sowie Netzrisse aus Maßnahmenpaket 2), die das Vermögen kurzfristig Instand setzen, dies allerdings nicht zur Verlängerung der bilanziellen Nutzungsdauer führt. Eine Nutzungsverlängerung im technischen Sinne ist hier auch lokal begrenzt.

Durch den Einsatz des Asphaltpatchers werden die Aufwandskosten zur Instandhaltung der Straßen reduziert, allerdings steigt der Kostenanteil zur Beschaffung des Füllmaterials, sowie gegebenenfalls die Reparaturkosten des Asphaltpatchers und der Personaleinsatz des Baubetriebshofes. Eine Stellenmehrung des Baubetriebshofes ist nicht ausgeschlossen.

5. Darstellung der Entscheidungskriterien, notwendigen Fachkenntnisse, Kommunikation und Transparenz

Der in Anlage 2 befindliche Entscheidungsprozess stellt die zuvor erläuterten Erfordernisse und Entscheidungskriterien noch einmal übersichtlich dar. Der Prozess bildet den beabsichtigten Umgang mit Schadensmeldungen im laufenden Haushaltsjahr ab. Durch diesen Prozess lässt sich laufend darstellen, welche Maßnahmen direkt zu einem Aufwand führen oder durch eine Rückstellung oder spätere Investition zu einem künftigen Zeitpunkt aufgearbeitet werden.

e) Dabei hat die Verwaltung für die Stellenplanung 2024 einen detaillierten Personalplan aufzustellen, der verschiedene (mit der Leistungskraft der Stadt in Einklang stehende) Entscheidungsalternativen darstellt. Die konkreten Aufgaben zu schaffender Stellen sind im Vorfeld einer möglichen Beschlussfassung mittels konkreter Stellenbeschreibung einschl. Bewertung und Kapazitätsangabe (z.B. mittels Benchmark) zu bezeichnen. Die Organisation der Stellen und die Notwendigkeit des Personaleinsatzes sind vor Beschlussfassung intern durch den Fachbereich Zentrale Verwaltungssteuerung zu überprüfen. Es muss eindeutig benannt werden, welche Maßnahmenpakete mit welcher Zeitschiene künftig durch welchen Baustein bearbeitet werden. Eine Beratung über mögliche Stellenmehrungen ist für den Stellenplan 2024 vorzubereiten (Personalausschuss).

Die Stellenbeschreibungen lehnen sich an die bereits vorhandenen Stellenbeschreibungen der Ingenieure an. Beabsichtigt ist hier die oben beschriebene Unterteilung in den Bereich „Straße“ und „Kanal“. Die

Stellenausschreibungen sollen entsprechend aufgebaut werden. Die notwendigen Abstimmungen mit dem Fachbereich 103 werden zeitnah in Angriff genommen.

f) Ziel ist eine Verbesserung des Verhältnisses zwischen Planansatz und Ist-Ergebnis

sowie die Steigerung der Investitionsquote. Die Einhaltung einer 100%-igen Investitionsquote (mindestens Neutralisation des Substanzverlustes durch Abschreibungen) muss in Anbetracht des bedenklichen Substanzverlustes der vergangenen Jahre angestrebt werden. Mittelfristig ist es Zielsetzung, eine haushaltsverträgliche Steigerung der Investitionsquote über 100 % zu erreichen. Erste Ergebnisse können im Jahresabschluss 2024 ermittelt werden.

Auf die konsumtiven Maßnahmen sind die vorgenannten Ausführungen weitestgehend übertragbar.

Aufgrund der dargestellten Prozesse sowie der intensiven Arbeit mit einem aktualisierten Kataster ist die Annäherung zwischen Planansatz und Ist-Ergebnis realistisch.

Zur Zielerfüllung ist es allerdings zwingend notwendig, die Haushaltsplanung und den entsprechenden Beschluss frühzeitig zu treffen. Für die hier dargestellten Prozesse ist, unabhängig vom untenstehenden Beschluss, ein frühzeitig beschlossener Haushaltsplan 2024 unerlässlich. Sowohl Planungsleistungen neuer Maßnahmen, als auch die eventuell stattfindenden Stellenbesetzungsverfahren können erst mit Rechtskraft des Haushaltes erfolgen.

Sollte es dazu kommen, dass der Haushaltsplan 2024 erst in der 2. Jahreshälfte beschlossen und rechtskräftig wird, sind alle hier getroffenen Aussagen hinfällig. Die hier beschriebenen Prozesse und Bearbeitungsmöglichkeiten für das Haushaltsjahr 2025 wären nicht durchführbar. Folglich würde die Gesamte Zeitschiene um ein Jahr nach hinten verschoben werden müssen.

g) Die Ansätze im Bereich der Instandhaltung sind zur Steigerung der Transparenz ab der Haushaltsplanung 2024 durch den Fachbereich Umwelt, Verkehr, Abwasser so zu planen und zu dokumentieren, dass die konkret geplanten Einzelmaßnahmen einschließlich Höhe der Aufwendungen in den Erläuterungen des Haushaltsplans ersichtlich sind.

Antwort der Verwaltung zu Punkt g):

Aufgrund der Auswertungsmöglichkeit des Straßenkatasters kann bei entsprechender Beschlussfassung über das Budget ab der Haushaltsplanung 2025 eine Auflistung der Maßnahmen im Bereich „Straßeninstandhaltung“ formuliert werden. Dies Aufstellung kann im Rahmen des Haushaltsberichtes des jeweiligen Plans mitgeliefert werden.

Die Maßnahmen lassen sich allerdings nur für das entsprechende Haushaltsjahr und das folgende Jahr beschreiben. Eine genaue Planung der kommenden Jahre ist aufgrund der Möglichkeit der Hausmeisterverträge nicht sinnvoll.

h) Die unterlassenen Maßnahmen, die bislang nicht im Rahmen der Rückstellungsbildung im Rahmen des Jahresabschlusses 2022 bzw. im Rahmen der Haushaltsplanung für das Jahr 2024 berücksichtigt wurden, sind je nach

Priorisierung in künftigen Haushaltsplanungen zu berücksichtigen. Darauf aufbauend erfolgt künftig eine Rückstellung, sofern diese Maßnahmen nicht im Rahmen künftiger Haushalte abgearbeitet worden sind. Kommt es zu einer Beschlussfassung des Rates über höhere Budgetvorgaben einschließlich der Anerkennung höherer personeller Bedarfe ist die Höhe der Rückstellungsbildung künftig auf diese dann vorliegende Personalkapazität begrenzt.

Antwort der Verwaltung zu Punkt h):

Aufgrund der Ausführung zu Punkten d) Ziffer 5 und g) ergibt sich hieraus auch ein entsprechendes Rückstellungsmanagement.

Bei Schäden, welche im Verlauf eines Jahres gemeldet werden, kann direkt nach dem Entscheidungsprozess abgebildet werden, welcher Schaden zu einer Rückstellung führt. Diese Schäden werden im Kataster registriert und werden in den kommenden Auswertungen entsprechend gelistet. Die Bearbeitung der Rückstellungen kann in einer ggf. anfallenden haushaltslosen Zeit vorrangig behandelt werden. Es ist beabsichtigt am Anfang eines jeden Jahres sowohl eine Liste an den Straßenhausmeister als auch an den Baubetriebshof zur Bearbeitung zu übergeben. Diese werden entsprechend der Kapazitäten abgearbeitet.

Bei den beschriebenen Auswertungen ergibt sich eine daraus resultierende Instandhaltungsabsicht. Wird diese Absicht in dem entsprechenden Haushaltsjahr nicht ausgeführt, muss laut § 34 Absatz 4 KomHVO unweigerlich eine Rückstellung für diese unterlassene Instandhaltung gebildet werden. Die potentielle Rückstellung muss in ihrer Stärke sowie gegebenenfalls mit zukünftigen Investitionsmaßnahmen abgestimmt werden.

Die Prüfung auf eine bilanzielle Konsequenz erfolgt im Rahmen der jährlichen Rückstellungsprüfung durch den Fachbereich 302 und 102.

i) Ziel ist eine deutliche Verbesserung des Verhältnisses zwischen Planansatz und Ist- Ergebnis der Instandhaltungskonten. Es ist zukünftig verstärkt darauf zu achten, dass auf Instandhaltungskonten tatsächlich auch nur erledigte Instandhaltungen verbucht werden. Die im Rahmen der Haushaltsplanung durch den Rat genehmigten Haushaltsansätze sind nach Möglichkeit auszuschöpfen. Wenn Rückstellungen gebildet werden, müssen diese auch nachweislich abgearbeitet werden. Ansonsten sind die gesetzlichen Vorgaben zu den bilanziellen Konsequenzen zu prüfen und einzuhalten.

Antwort der Verwaltung zu Punkt i):

Wurde unter Punkt h) beantwortet.

j) Ein erstes Grobkonzept ist dem Haupt- und Finanzausschuss in seiner Sitzung am 29.08.2023 vorzustellen. Über den Fortgang der Antragsbearbeitung ist dem Rat in regelmäßigen Abständen zu berichten. In der Bilanzposition Entwässerung und Abwasserbeseitigungsanlagen liegt ebenfalls ein bilanziell bedenklicher Werteverlust vor. Es mangelt ebenfalls an einer aufeinander abgestimmten Investitions- und Instandhaltungsplanung einschl. Rückstellungsmanagement, welche die Ergebnisse des Generalentwässerungsplanes, des Abwasserbeseitigungskonzeptes sowie die Ergebnisse aus den Befahrungen nach der Selbstüberwachungsverordnung

Abwasser (SüwVO Abw) berücksichtigt bzw. diese um eigene ingenieurfachliche Begutachtung ergänzt.

Für die Kläranlagen und die Kanäle ist nach § 30 Abs.2 KomHVO zum 31.12.2024 die nächste Inventur durchzuführen.

Der Rat beauftragt die Verwaltung, im Rahmen dieser Inventur konzeptionelle Überlegungen analog der o.g. Verfahrensweise anzustellen und zu implementieren.

Antwort der Verwaltung zu Punkt j):

s. Vorlage

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss HFA nimmt die Erläuterungen und das skizzierte weitere Vorgehen zur Beantwortung des Antrags zur Kenntnis. Der HFA empfiehlt dem Rat, das notwendige Budget in Höhe von 2,4 Millionen € ab der Haushaltsplanung 2025 zu beschließen. Des Weiteren solle der Rat den Stellenbedarf in Höhe von 2,5 Stellen im FB 302 zur Zielerfüllung (Abarbeitung des Investitionsstaus und der Neutralisierung des Vermögensverlustes) für den Stellenplan 2024 ebenfalls beschließen.

Kosten und Finanzierung:

Die Kosten sind innerhalb des Gesamthaushaltes zu finanzieren.

Alternativen:

Eine Beschlussfassung unterhalb eines Budgets von 2,4 Millionen € ist nicht zielführend. Sollte sich der Ausschuss sowie der Rat gegen einen derartigen Beschluss entscheiden, kann eine Aufarbeitung der Instandhaltungsrückstände, sowie die Unterhaltung in den kommenden 10 Jahren nicht realisiert werden.

Ein Beschluss mit einem Budget von 1,8 Millionen € würde dazu führen, dass zwar die Rückstände angegangen werden könnten, allerdings eine Aufarbeitung der laufenden Unterhaltung nur zur Hälfte möglich wäre. Dies hat zur Folge, dass über einen Zeitraum von 10 Jahren dennoch ein Investitionsstau aufkommt, welcher nicht abzuarbeiten ist. Dies hätte ebenfalls einen Vermögensverlust zur Folge.

Ein Beschluss mit einem Budget von 1,2 Millionen € würde wie oben beschrieben maximal dazu ausreichen, die Rückstände über einen Zeitraum von 10 Jahren aufzuarbeiten. Dies hätte zur Folge, dass über den Verlauf der genannten 10 Jahre ein Investitionsstau von knapp 11 Millionen € am Ende des Jahres 2032 stehen bleiben würde. So würde ein ewig fortwährender Kreislauf entstehen, bei welchem die Stadt Wegberg nur „hinterherlaufen“ kann.

Eine entsprechende Zielsetzung durch den Rat ist unerlässlich.

Anlage/n:

ANLAGE 1 – Präsentation der GSA

ANLAGE 2 – Prozessdiagramm Straßeninstandhaltung

ANLAGE 3 – Sanierungs- und Instandhaltungsstau – Übersicht Maßnahmenpakete

Unterschrift d. federführenden Fachbereichleiters/Dezernenten		Gegenzeichnung d. beteiligten Fachbereichsleiter/Dezernenten	
Gez. Giesche	SB FB 302	Gez. Kühlen	Stadtkämmerin
Gez. Gaspers	FBL 302	Gez. Wilkens-Mathar	Leiter RPA
Gez. Thies	Techn. Beigeordn.		