

Überprüfung des Standortkonzeptes und Empfehlungen zur Organisation des Straßenbetriebsdienstes im Zollernalbkreis

- Kurzbericht -

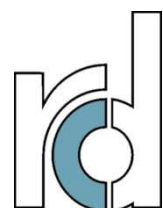
Hon.-Prof. Prof. Dr.-Ing. Rainer Hess

Prof. Dr.-Ing. Martina Lohmeier

Ali Duguzhev, M.Sc.

Karlsruhe, Dezember 2021

**Durth Roos
Consulting GmbH**



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Anlass und Analyse	1
1.1 Anlass	1
1.2 Analyse	1
2. Entwicklung der Standortkonzepte	2
2.1 Grundüberlegungen	2
2.2 Szenarien 0, 1a und 1b	3
2.3 Szenarien 2 und 3	3
3. Bewertung und Empfehlung	4
3.1 Bewertung	4
3.2 Empfehlung	5

1. Anlass und Analyse

1.1 Anlass

Seit der Verwaltungsstrukturreform in Baden-Württemberg 2005 wurden Standortkonzept und Organisation des Straßenbetriebsdienstes im Zuständigkeitsbereich des Zollernalbkreises bereits angepasst. Im aktuellen Standortkonzept sind zwei Straßenmeistereien vorgesehen; die Straßenmeisterei in Balingen mit den Stützpunkten in Hechingen und Schömberg und die Straßenmeisterei in Albstadt-Lautlingen mit den Stützpunkten in Burladingen und Meßstetten-Oberdigisheim. Das Landesgehöft in Albstadt-Lautlingen sowie die Stützpunkte in Schömberg und Meßstetten-Oberdigisheim wurden durch den Landkreis erworben. Inzwischen stehen an den Gehöften in Balingen, Hechingen und Albstadt-Lautlingen umfangreiche Sanierungen an. Dies gibt Anlass das aktuelle Standortkonzept zu überprüfen und die anstehenden Investitionsentscheidungen entsprechend langfristig zu rechtfertigen.

1.2 Analyse

Der Zollernalbkreis wird von keiner Bundesautobahn berührt. Die wichtigsten Verkehrsachsen sind die Bundesstraßen B 27 in Nord-Süd-Richtung sowie die die B 463 und B 32 in West-Ost-Richtung. Besondere Beachtung erfordert der Winterdienst, weil die klimatischen Unterschiede zwischen der Albhochfläche mit über 1.000 m ü. NN und den Tallagen im westlichen Landkreis mit nur 400 m ü. NN sehr groß sind. In Summe umfasst das klassifizierte Straßennetz 610 km Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Aufgrund der mehrstreifigen Streckenabschnitte überwiegend entlang der B 27 ergibt sich eine Unterhaltungslänge (bewertete Länge) von 630 km. Bei einer Betreuung durch zwei Straßenmeistereien liegt diese Netzlänge mit ca. 315 km pro Organisationseinheit über dem Bundesdurchschnitt und in der Nähe der von der Länderfachgruppe Straßenbetrieb vorgeschlagenen Beispielmeisterei mit 337 km.

Derzeit wird das Straßennetz durch die beiden Straßenmeistereien Balingen und Albstadt-Lautlingen mit jeweils zwei Stützpunkten betreut. Der Personalschlüssel liegt mit ca. 16 km Unterhaltungslänge pro operativem Beschäftigten in der üblichen Spanne. Die ausgewogene Altersstruktur wird in beiden Meistereien den hohen Ansprüchen in der Straßenunterhaltung an die physische Leistungsfähigkeit einerseits und das erforderliche Maß an Erfahrung andererseits gerecht. Die Nachbildung der Winterdiensttouren zeigt insgesamt eine stabile Planung. Auch die Erreichbarkeit ist bis auf einige Streckenabschnitte im Nordosten des Zollernalbkreises von den beiden Straßenmeistereien aus innerhalb von weniger als 45 Minuten gegeben.

2. Entwicklung der Standortkonzepte

2.1 Grundüberlegungen

Während die Straßenmeisterei Balingen mit insgesamt drei ständig besetzten Standorten arbeitet, nutzt die Straßenmeisterei Albstadt-Lautlingen trotz des topografisch schwierigeren Zuständigkeitsbereiches neben dem Meistereigehöft nur Winterdienststützpunkte. Die geringere Anzahl an Fahrzeugen und die bessere Auslastung der Fahrzeuge zeigt sich in der Straßenmeisterei Albstadt-Lautlingen. Der unwirtschaftlichere Fahrzeugeinsatz und die ständige Besetzung der Stützpunkte in der Straßenmeisterei Balingen lässt sich einerseits mit dem erhöhten Bedarf zur Absicherung der Betreuung der teilweise mehrstreifigen Bundesstraße B 27 rechtfertigen. Andererseits sind diese Unterschiede auch historisch gewachsen und organisatorisch begründet. Bei der Entwicklung der Standortkonzepte werden deshalb zwei Ansätze verfolgt:

1. Aufteilung des Landkreises in einen westlichen Teil mit günstigeren Wetterverhältnissen, breiter ausgebauten Straßen und höherer Verkehrsbelastung sowie einen östlichen Teil mit winterdienstlich herausfordernden Höhenlagen, engeren und kurvenreicheren Straßen und stark kanalisierten Verkehrsbelastungen auf den beiden Bundesstraßenachsen. In der Folge unterscheidet sich die Aufgabencharakteristik der beiden Straßenmeistereien und damit auch ihre Organisation und Ressourcenausstattung.
2. Aufteilung des Landkreises in einen nördlichen Teil und einen südlichen Teil jeweils mit einer großen Spannweite unterschiedlicher Aufgabencharakteristik innerhalb der beiden Straßenmeistereien, aber folglich vergleichbarer Organisation und Ressourcenausstattung.

Alle Standortkonzepte werden mit der Verteilung von Personal, Fahrzeugen und Geräten auf die Standorte sowie der kapazitiven Abschätzung von Erreichbarkeiten und Einsatzplanungen zu vollständigen Organisationsszenarien ausgestaltet. Neben der Aufteilung der Netzcharakteristik und der Unterhaltungslängen auf die beiden Organisationseinheiten haben die Tourenplanung im Winterdienst und die Zugriffszeit im Ganzjahreseinsatz einen wesentlichen Einfluss auf die Lage der Standorte. In der Einsatzplanung für den Winterdienst ist unter Umständen ein Nachladestützpunkt ausreichend, für die Einhaltung der Zugriffszeiten müssen Personal und Fahrzeuge ständig vor Ort stationiert sein. Für den Winterdienst bleiben bei zwei Straßenmeistereien in allen Organisationsszenarien Nachladestandorte erforderlich. Mit Blick auf die Umsetzung geht zusätzlich zu den Aspekten der Qualität und Wirtschaftlichkeit der Aufgabenerfüllung der bauliche Zustand der vorhandenen Liegenschaften in die Beurteilung der Szenarien ein.

2.2 Szenarien 0, 1a, 1b und 1c

Als Referenzszenario (Szenario 0) wird die Beibehaltung der bestehenden Standorte unter Berücksichtigung der erforderlichen Ausbau-, Umbau- und Sanierungsmaßnahmen definiert. Die Zuständigkeitsbereiche und die aktuellen Funktionen der Straßenmeistereien Balingen und Albstadt-Lautlingen sowie der Winterdienststützpunkte Burladingen und Meßstetten-Oberdigisheim bleiben unverändert. Die derzeit noch ständig besetzten Stützpunkte in Hechingen und Schömberg werden zu reinen Winterdienststützpunkten umgestaltet.

Innerhalb des Szenarios 1 werden drei Varianten untersucht. Die Zuständigkeitsbereiche der beiden Straßenmeistereien und das Standortkonzept der Straßenmeisterei Albstadt-Lautlingen mit den Winterdienststützpunkten in Burladingen und Meßstetten-Oberdigisheim bleiben erhalten. In der ersten Variante (Szenario 1a) werden die Ressourcen der Straßenmeisterei Balingen auf dem heutigen Meistereigehöft in Balingen konzentriert. Die Standorte Hechingen und Schömberg werden aufgegeben und durch einen neuen Winterdienststützpunkt in Haigerloch ersetzt. In der zweiten Variante (Szenario 1b) werden die Ressourcen der Straßenmeisterei Balingen auf einem neuen Gelände in Bisingen und in der dritten Variante in Hechingen (Szenario 1c) konzentriert. Der Stützpunkt Schömberg wird zu einem Winterdienststützpunkt umgestaltet. Die jeweils anderen Gelände werden aufgegeben.

2.3 Szenarien 2 und 3

Das Szenario 2 folgt dem Ansatz eines nördlichen und eines südlichen Zuständigkeitsbereiches. Die Betreuung des Straßennetzes erfolgt von Straßenmeistereien in Balingen und in Burladingen aus. Der bestehende Winterdienststützpunkt in Meßstetten-Oberdigisheim wird der Straßenmeisterei Balingen zugeordnet und ein neuer Winterdienststützpunkt in Haigerloch geschaffen. Der Stützpunkt in Burladingen wird erweitert und zu einer Straßenmeisterei ausgebaut. Für die Straßenmeisterei Burladingen wird ein neuer Winterdienststützpunkt in Winterlingen geschaffen. Die Liegenschaften in Albstadt-Lautlingen, Hechingen und Schömberg werden aufgegeben.

Das Szenario 3 folgt ebenfalls dem Ansatz einer Nord-Süd-Aufteilung des Landkreises. Die Betreuung des Straßennetzes erfolgt von Straßenmeistereien in Hechingen und in Albstadt-Lautlingen aus. Der Stützpunkt in Hechingen wird saniert und wieder als Straßenmeisterei genutzt. Der bestehende Stützpunkt in Burladingen wird dieser Meisterei zugeordnet. Albstadt-Lautlingen werden die Winterdienststützpunkte in Meßstetten-Oberdigisheim und Schömberg zugeordnet. Die Liegenschaft der Straßenmeisterei in Balingen wird aufgegeben.

3. Bewertung und Empfehlung

3.1 Bewertung

Für alle vier Szenarien, davon eines mit drei Varianten, erfolgen Netzzuordnung, Verteilung der für die Betreuung notwendigen Personal-, Fahrzeug- und Geräteausstattungen sowie Konzeption der erforderlichen baulichen Anlagen. Aufwand und Wirkung der Szenarien werden abgeschätzt und anhand folgender Aspekte bewertet:

1. Qualität der Aufgabenerfüllung (40 % Gewicht) bestehend aus den Kriterien Erreichbarkeit des Streckennetzes im Ganzjahreseinsatz und während des Winterdienstes sowie Stabilität der Einsatzplanung für den Winterdienst. Ein unveränderter Aufgabenumfang in mit der heutigen Situation vergleichbarer Qualität wird mit allen Szenarien angestrebt.
2. Umsetzungs- und Steuerungsaufwand (aufgrund temporärer Wirkung mit 20 % Gewicht) bestehend aus Kriterien zum Umfang der baulichen Änderungen, der Umorganisation der Ressourcen und der Störungen des Betriebsablaufs durch die Umbaumaßnahmen.
3. Wirtschaftlichkeit (40 % Gewicht) bestehend aus Kriterien zur jährlichen Veränderung der Kosten für die Aufgabenerfüllung, der Höhe der erforderlichen Anfangsinvestitionen sowie zur Nachhaltigkeit des Liegenschaftsbetriebes (insbesondere der Energiekosten).

Für die Abschätzung der erforderlichen Investitionen (Tabelle 1) werden Raumprogramme für jeden Standort erstellt, in denen die erforderlichen Nettonutzflächen in Abhängigkeit von der Personal- und Fahrzeuganzahl berechnet werden. Als Grundlage dafür dienen die Richtlinien für die Anlage von Meistereien (RAM) und die Dienstanweisungen des Finanzministeriums für die Staatliche Vermögens- und Hochbauverwaltung Baden-Württemberg (DAW).

Standort	Szenario 0	Szenario 1a	Szenario 1b	Szenario 1c	Szenario 2	Szenario 3
SM Balingen	2.300.000	3.600.000	-1.650.000	-1.650.000	2.300.000	-1.650.000
SM Albstadt*)	150.000	150.000	150.000	150.000	-450.000	1.000.000
SP Hechingen	300.000	-950.000	-950.000	3.300.000	-950.000	3.300.000
SP Schömburg	320.000	-100.000	320.000	320.000	-100.000	320.000
SP Burladingen	30.000	30.000	30.000	30.000	5.000.000	30.000
SP Oberdigisheim	-	-	-	-	-	-
SM Bisingen	-	-	7.100.000	-	-	-
WSP Haigerloch	-	1.800.000	-	-	1.800.000	-
WSP Winterlingen	-	-	-	-	1.800.000	-
Summe	3.100.000	4.530.000	5.000.000	2.150.000	9.400.000	3.000.000

*) Kosten für Erweiterung zuzüglich der bereits geplanten Sanierung des Standortes

Tabelle 1: Erforderliche Investitionen und mögliche Erlöse

3.2 Empfehlung

	Gewichtung	Szenario 0	Szenario 1a	Szenario 1b	Szenario 1c	Szenario 2	Szenario 3
1. Qualität der Aufgabenerfüllung							
Erreichbarkeit im Ganzjahreseinsatz	40%	3	3	4	4	2	1
Erreichbarkeit im Winterdienst		2	1	2	2	3	4
Stabilität der Winterdienstseinsatzplanung		2	3	3	3	4	3
2. Umsetzungs- und Steuerungsaufwand							
Aufwand für Neubau und Änderung der baulichen Anlagen	20%	3	4	4	3	6	3
Steuerungsaufwand Verteilung Personal und Technik		4	3	2	3	3	5
Umsetzung unter Betrieb		6	5	2	3	4	4
3. Wirtschaftlichkeit							
Jährliche Mehr-/Minderkosten	40%	3	2	1	4	6	3
Investitionskosten (Neubau/Erweiterung)		1	2	3	1	6	1
Betriebskosten, Nachhaltigkeit		6	3	2	3	1	3
Rangfolge gesamt		5	2	1	4	6	3
Rangfolge nach Sensitivitätsbetrachtung		3	2	1	2	4	2

Tabelle 2: Zusammenfassung der Bewertung

Die verschiedenen Wirkungen werden in ein Bewertungsraster mit Schulnoten überführt (Tabelle 2). Unter Berücksichtigung der Gewichtung der Aspekte ergibt sich eine Gesamtnote und daraus folgend eine Rangfolge, deren Stabilität im Rahmen einer Sensitivitätsbetrachtung überprüft wurde. In Bezug auf die Qualität der Aufgabenerfüllung sind die Szenarien 0 und 1a am besten bewertet. Die Szenarien 1b, 1c, 2 und 3 weisen eine schlechtere Qualität der Aufgabenerfüllung auf. Aufgrund der erforderlichen Um- und Ausbaumaßnahmen schneiden die Szenarien 0 und 2 beim Umsetzungs- und Steuerungsaufwand am schlechtesten ab. Da die Beschäftigten der Straßenmeisterei Balingen mit einer Zusammenführung in einer neuen Straßenmeisterei in Bisingen am ehesten zufrieden wären, ist das Szenario 1b hinsichtlich des Steuerungsaufwandes am besten zu bewerten. In Szenario 2 stehen dem eingesetzten Kapital sowie dem organisatorischen Aufwand bei der Umsetzung keine nennenswerten Qualitätsverbesserungen gegenüber. Die beste Bewertung erhält das Szenario 1b, weil aus den Investitionen bei gleichbleibender Qualität der Aufgabenerfüllung eine Reduktion der jährlichen Betriebs- und Leistungskosten folgen.

Zusammenfassend wird empfohlen, das Szenario 1b als Vorzugsszenario auszuwählen und für die Umsetzung vorzusehen. Die Szenarien 1a, 1c und 3 können als mögliche Alternativen betrachtet werden, wobei das Szenario 3 infolge der deutlich geänderten Zuordnung der Streckencharakteristik organisatorische und wirtschaftliche Nachteile gegenüber dem Szenario 1a und 1c aufweist. Die Szenarien 0 und 2 sollten ausgeschlossen werden, weil den hohen Investitionen keine Vorteile (Szenario 0) oder sogar Nachteile (Szenario 2) gegenüberstehen.