

## Vorlage an

Haupt- und Finanzausschuss für die Sitzung am
---

Stadtverordnetenversammlung für die Sitzung am
--

## **Anschaffung eines Asphalt-Reparaturzuges im Rahmen interkommunaler Zusammenarbeit**

### **Beschlussvorschlag:**

1. Aus wirtschaftlichen Gründen wird auf die Anschaffung eines Asphalt-Reparaturzuges verzichtet.
2. Von einer interkommunale Zusammenarbeit im Straßenreparaturbereich wird abgesehen.

### **Sachverhalt:**

#### **Recherche**

Bei dem in der Presse beschriebenen Gerätezug, den sich die Kommunen Ober-Ramstadt, Roßdorf und Reinheim gemeinsam angeschafft haben, handelt es sich um einen Anhänger auf dem mehrere Geräte platziert sind. Das sind im Wesentlichen ein Flächenheizer, Asphaltkocher und Rüttelplatte sowie Kleingeräte. Der Flächenheizer wird mit Gas betrieben, die Rüttelplatte benötigt Treibstoff.

Bei sachgerechter Bedienung sind die Geräte zur Reparatur von Schlaglöchern geeignet. Dabei wird die Fläche erwärmt, neuer, heißer Asphalt aufgebracht und vermischt und mit der Rüttelplatte anschließend verdichtet. Der Flächenheizer ist ca. 1m<sup>2</sup> groß. Größere Flächen lassen sich damit nicht bearbeiten.

Um eine gelungene, dauerhafte Reparatur zu erreichen ist die Beurteilung des jeweiligen Schadens enorm wichtig. Bei mangelhaftem Untergrund ist der Aufwand ohne Erfolg. Ebenfalls bei Reflexionsrissen aus dem Untergrund.

Da in Roßdorf, Reinheim und Ober-Ramstadt keine Erfahrungen mit den Geräten vorliegen (sie sind noch nicht geliefert) wurde in Dieburg nachgefragt, wo diese Geräte seit drei Jahren verwendet werden. Diese sind gemeinsam mit Münster angeschafft worden.

Die Erfahrung dort zeigt, dass nur ein Straßenbaupolier die Geräte richtig einsetzen kann. Es wurden dort Versuche mit mehreren Mitarbeitern gefahren, mit dem Fazit, dass nur der erfahrene Straßenbauer zu zufrieden stellenden Ergebnissen bei der Reparatur kam.

Wenn der Mitarbeiter nicht verfügbar ist, steht das Gerät. In diesem Jahr (Ende Juni) wurde es noch überhaupt nicht verwendet, da der Mitarbeiter anderweitig eingesetzt wurde, nicht weil kein Bedarf bestünde.

Alle oben genannten Kommunen haben bereits bestehende Straßenreparaturkolonnen. Es handelt sich also um den Kauf von Arbeitsmitteln. Ein Austausch der Arbeiter ist bei keiner Kommune vorgesehen. Es werden nur die Geräte geteilt. Die Betriebsmittelkosten (Gas wird viel gebraucht, laut dem Bauhof Dieburg) und das Personal zahlt jede Kommune selbst.

# Drucksache IX/0374/2

Einen Straßenbaureparaturjahresvertrag mit einer Fremdfirma haben diese Kommunen trotzdem.

## Weiterstadt

Weiterstadt verfügt über keine eigene Straßenreparaturkolonne. Griesheim auch nicht. Um einen Reparaturzug in oben beschriebener Weise einzusetzen, müsste demnach eine Straßenbaukolonne in jeder Kommune aufgebaut werden. Diese Kolonne müsste aber mit weiteren Geräten und Aufgaben betraut werden, da die Reparatur von Schlaglöchern nur einen geringen Teil der Straßenreparaturen ausmacht.

## 1. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Hierzu wurde eine **Kostenvergleichsrechnung** zwischen Jahresreparaturvertrag und Selbstreparatur durchgeführt, wobei nur Asphaltkleinstreparaturen betrachtet wurden, um eine Vergleichsgröße zu haben.

Folgende Annahmen wurden getroffen:

- Anschaffung des Reparaturzuges wird von zwei Kommunen getragen, nämlich Griesheim und Weiterstadt, da Pfungstadt seine eigene Reparaturkolonne hat.
- Um das oben beschriebene Modell umzusetzen, werden mindestens zwei weitere Bauhofmitarbeiter eingestellt, davon ein Straßenbaumeister/-polier. Für die Kostenvergleichsrechnung wird davon ausgegangen, dass nur die Zeiten zum Ansatz kommen, in denen der Reparaturzug auch zum Schlaglochbeseitigen benutzt wird. Die Gehälter orientieren sich am unteren Lohnniveau (60.000,00 € für beide) obwohl es nicht sicher ist, ob für diesen Lohn ein Fachmann eingestellt werden kann).
- Der Reparaturzug kostet 30.000,00 €. Es ergibt sich 15.000,00 € pro Kommune. Abschreibungssatz über 10 Jahre (1.500,00 €/a), Kalkulatorischer Zinsfuß bei 5% (Empfehlungswert von F/C).
- Ein Pritschenwagen zum Ziehen des Zuges und Asphalttransport wird notwendig, da alle vorhandenen Wagen des Bauhofes im Gebrauch sind und der Verschmutzungsgrad bei Asphalttransport sehr groß ist (daher ist Leasing ausgeschlossen). Dieser Wagen könnte auch gebraucht erworben werden. Da dies hier nicht genau bestimmt werden kann, wird auf einen Ansatz in dieser Berechnung verzichtet.

Bekannte Größen:

- Die Asphaltkleinstreparatur der letzten drei Jahre durch die Jahresvertragsfirma betragen gesamt 172 Stück. Das sind pro Jahr ca. 57 Stück gerundet zu 60 Stück.
- Der Jahresverbrauch Asphalt für die Kleinreparaturen betrug durchschnittlich 45t/a.
- Der Tonnenpreis für Asphalt liegt bei ca. 100,00 € netto.

Die Kosten werden in einer Kostenvergleichsrechnung laut Wikipedia wie folgt bestimmt:

**$K_{\text{ges}}$  = fixe Gesamtkosten ( $K_f$ ) + durchschnittliche Stückkosten ( $k_v$ ) \* Leistungseinheiten pro Jahr ( $x$ ) + kalkulatorische Abschreibung + kalkulatorischer Zins**

### Fixe Gesamtkosten ( $K_f$ )

Sind in dieser Berechnung nicht ermittelbar, also werden sie auf 0 € gesetzt.

### Durchschnittliche Stückkosten ( $k_v$ )

$k_v = (\text{Lohnkosten} + \text{Werkzeuge} + \text{Betriebsstoffe}) / \text{Leistungseinheit/a}$

Nach den Erfahrungen die in Dieburg gemacht wurden kann der städtische Reparaturtrupp durchschnittlich zwei Asphaltreparaturen pro Tag durchführen (bei einkalkulierten Rüstzeiten, Abholung des Zuges, Materialkauf, Wartung etc.). Das ist bei 60 Löchern 30 Arbeitstagen entsprechend 1,5 Monate. Unter der Voraussetzung der anderweitigen Beschäftigung werden somit für die beiden Straßenbauer 7.500,00 €/a Lohnkosten angesetzt.

# Drucksache IX/0374/2

Werkzeugkosten werden keine angesetzt. Hier müsste Betriebskleidung und der Pritschenwagen verbucht werden.

Rechnet man für den Reparaturzug Gas, Treibstoff und Asphaltmenge zusammen ergeben sich ein Preis von 145,00 € brutto pro eingebaute Tonne. Für 60 Reparaturen mit 45t Asphalt sind das 6.525,00 €/a. Dies ist der Preis für die Betriebsstoffe.

Die Leistungseinheiten sind 60 Schlaglöcher pro Jahr, die repariert werden müssen.

$$k_v = (7.500€/a + 0€/a + 6.525€/a) / 60 /a = 234 €$$

## Leistungseinheiten pro Jahr (x)

$$x = 60 \text{ Schlaglöcher /a}$$

## kalkulatorische Abschreibung

$$\text{entspricht: Anschaffungskosten / Abschreibungsdauer} = 15.000€/10a = 1.500€/a$$

## kalkulatorischer Zins

Zinsen, die erzielt worden wären, wenn die Anschaffung nicht getätigt würde (Betriebswirtschaftliche Größe) entspricht:  $(15.000€ + 0€) / 2 * 5\% / a = 375€/a$

## Rechnung:

$$\text{Kosten} = k_v * x + \text{kalkulat. Abschreibung} + \text{kalkulat. Zins} =$$

$$233 € * 60/a + 1.500 €/a + 375 €/a = \mathbf{15.855,00 €/a}$$

## Vergleich:

Die Reparatur der 60 Schlaglöcher würde bei diesem Modell 15.855,00 € pro Jahr kosten. In den letzten Jahren wurde der Jahresvertragsfirma durchschnittlich 9.860,00 €/a für die gleiche Reparaturleistung gezahlt. Das unternehmerische Risiko lag dabei ganz allein bei der Jahresvertragsfirma.

Die Anschaffung des Reparaturzuges lohnt sich nicht.

## 2. Interkommunale Zusammenarbeit bei Straßenreparaturen:

Durch den Hinweis im Beschluss der Stadtverordnetenversammlung, dass es für interkommunale Zusammenarbeit Zuschüsse gibt, wurde dieses Thema in Bezug auf Straßenreparaturen untersucht. Hierbei wurde schnell klar, dass der gemeinsame Einkauf von Arbeitsmitteln nicht bezuschusst wird. Hier ist eine personelle, übergemeindliche Arbeit gemeint (wie z.B. bei den Standesämtern).

Betrachtet wird deshalb im Weiteren diese Art der Zusammenarbeit und nicht die Anschaffung von Arbeitsmittel wie im ersten Abschnitt beschrieben. Nur für diese Konstellationen sind auch Fördermittel möglich. Das bedeutet konkret: Eine feste, personell und maschinell ausgestattete Straßenbaukolonne wird in mehreren Kommunen eingesetzt (vereinfacht: Gründung einer interkommunalen „Baufirma“).

Der Hessische Städte- und Gemeindebund wurde zu diesem Thema telefonisch befragt. Eine interkommunale Zusammenarbeit im Bereich des Straßenbaues ist mit der Daseinsvorsorge begründbar daher grundsätzlich möglich.

Rechtlich ist dies jedoch ein sehr heikles Thema da mehrere Aspekte mit hineinspielen. Zum Beispiel aus dem Bereich des Vergaberechtes (VOB) erreichen der Schwellenwerte im Auftragsvolumen nach den evtl. europaweit ausgeschrieben werden muss und die Gemeinde-

## Drucksache IX/0374/2

ordnung (§ 92 Abs. 2 HGO) gibt den Kommunen auf, den Haushalt sparsam und wirtschaftlich zu führen. Hierzu gehören Beschaffungen zu den bestmöglichen - also wirtschaftlichsten - Bedingungen durchzuführen. Im Regelfall bedeutet dies, dass Leistungen im Wettbewerb zu vergeben sind. Relevant können auch sein: Wettbewerbsrecht und Personalangelegenheiten (Gestellung etc.).

Damit dies nicht greift müsste ein Zweckverband mit allen Gremien und Auflagen gegründet werden. Die Konsequenz dieser Gründung müsste im Gespräch mit mehreren Fachbereichen des HSGB erörtert werden, da eine letztendliche Aussage hierzu in der vagen Form nicht gegeben werden kann.

Auf der Homepage des Kompetenzzentrum für Interkommunale Zusammenarbeit (Fördergeldstelle des hessischen Ministerium des Inneren) kann man lesen, dass eine Bauhofkooperation die „Königsdisziplin“ interkommunaler Zusammenarbeit ist, wenn alle Risiken und Fallstricke berücksichtigt werden ist sie prinzipiell aber schon möglich. Bisher wurde dies in Hessen erst einmal umgesetzt. Eine reine Straßenbaukooperation gibt es bisher nicht.

### **Fazit:**

Ein Reparaturzug wie in Reinheim, Ober-Ramstadt und Roßdorf anzuschaffen lohnt sich für Weiterstadt nicht, da die Voraussetzungen hierfür nicht gegeben sind.

Von einer interkommunalen Zusammenarbeit im Bereich des Straßenbaues, wie in Abschnitt zwei beschrieben, wird abgeraten.

Der Sachverhalt wurde am 04.09.2012 im Magistrat beraten. Die Drucksache wird gemäß § 11 der Geschäftsordnung direkt dem Ausschuss vorgelegt.

- Rohrbach -  
Bürgermeister