

ÜBERÖRTLICHE PRÜFUNG

*Verkehrsflächen der
Gemeinde Havixbeck
im Jahr 2017*

INHALTSVERZEICHNIS

→ Managementübersicht	3
Verkehrsflächen	3
→ Inhalte, Ziele und Methodik	4
→ Steuerung	5
→ Ausgangslage	7
Strukturen	7
Bilanzkennzahlen	8
→ Erhaltung der Verkehrsflächen	9
Alter und Zustand	10
Unterhaltung	13
Reinvestitionen	15

→ Managementübersicht

Verkehrsflächen

Die Gemeinde Havixbeck verfügt über eine Straßendatenbank. Sie führt regelmäßige Zustandserfassungen durch und baut eine Kostenrechnung auf, um die Transparenz weiter zu verbessern.

Die Unterhaltungsaufwendungen je m² Verkehrsfläche sind in Havixbeck höher als in den meisten Vergleichskommunen. Dennoch liegen sie deutlich unterhalb des Richtwertes. Dies hat dazu geführt, dass sich über die Hälfte der Verkehrsflächen in schlechtem Zustand befindet.

Der Bilanzwert der Verkehrsflächen blieb in den letzten Jahren konstant. Dies resultiert aber daraus, dass ein Bauträger der Kommune neue Straßen übertragen hat. Die bestehenden Verkehrsflächen haben dementsprechend an Wert verloren.

Der Grund ist, dass die Kommune in den letzten Jahren nur wenig in ihre Straßen und Wege investiert hat. Eine größere Reinvestition in bestehende Verkehrsflächen hat sie letztmalig im Jahr 2012 durchgeführt. Aus der Anlagenbuchhaltung ergeben sich demzufolge kontinuierlich sinkende Restnutzungsdauern und steigende Abnutzungsgrade.

Dies spiegelt allerdings nicht die reale Altersstruktur wider. Denn die Gemeinde verfolgt die Strategie, die tatsächliche Nutzbarkeit durch umfangreiche Sanierungsmaßnahmen zu verlängern. Für die Kommune hat dies den Nachteil, dass sie die Maßnahmen anders als Investitionen nicht durch Anliegerbeiträge nach dem KAG mitfinanzieren kann.

Eine kommunale Besonderheit stellen in Havixbeck die zahlreichen Interessentenwege dar. Auf diesen führt die Gemeinde lediglich notwendige Instandsetzungsarbeiten im Zuge der Verkehrssicherungspflicht durch, sofern an den Strecken ein öffentliches Interesse (z.B. für Schulbusverkehr oder Tourismus) besteht.

→ KIWI-Bewertung

Die gpaNRW bewertet das Handlungsfeld Verkehrsflächen der Gemeinde Havixbeck mit dem Index 3.

→ 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 trägt der Fachbereich III. Die Gemeinde Havixbeck nutzt seit einigen Jahren eine Straßendatenbank. Die Einrichtung der Straßendatenbank ist noch nicht vollumfänglich abgeschlossen. Jährlich erschließt die Gemeinde weitere Themenfelder. Im Zeitpunkt der Prüfung (Sommer 2017) liegen bereits folgende Informationen in der Straßendatenbank vor:

- Leitdaten (Straßenbezeichnung, Verwaltungsdaten),
- Funktionsdaten (funktionale Klassifizierung),
- Querschnittsdaten (Anordnung und Abmessung der Verkehrsflächen),
- Aufbauarten (nur die Oberschicht, keine Bauklassen),
- Inventardaten,
- Zustandsdaten (Zustandswert) und
- Flächendaten (Fahrbahn, Radweg, Gehweg etc.).

Künftig werden in der Datenbank auch die Erhaltungsdaten (Art, Umfang und Jahr der letzten Maßnahme bezogen auf Instandsetzung, Erneuerung und Unterhaltung) sowie die Verkehrsdaten (Verkehrsbelastung und Verkehrsprognose) abrufbar sein. Die Zustandserfassung erfolgt in Havixbeck regelmäßig visuell und messtechnisch. Hieraus generiert die Gemeinde auch langfristige Prognosen. Durch eine jährliche Inventur gleicht die Gemeinde Havixbeck den Bestand mit der Anlagenbuchhaltung ab. Gemäß der Straßenqualifizierung führt sie turnusmäßige Begehungen der Straßen durch. Die Mitarbeiter dokumentieren die Begehungen entsprechend und generieren bei festgestellten Schäden neue Aufträge für den Bauhof. Dies soll perspektivisch durch den Einsatz von Tablets unmittelbar in der eingesetzten Software geschehen.

→ **Feststellung**

Mit Hilfe regelmäßiger Zustandserfassungen steuert die Gemeinde Havixbeck Unterhaltungs- und Reinvestitionsbedarfe. Durch regelmäßige Begehungen der Verkehrsflächen gewährleistet die Gemeinde die Verkehrssicherheit.

Im Aufbau befindet sich derzeit auch eine Kostenrechnung. Diese will die Gemeinde künftig über eine Schnittstelle in die Straßendatenbank implementieren. Das Neue Kommunale Finanzmanagement bietet als externes Rechnungswesen in aller Regel keine ausreichend differenzierte Gliederungstiefe. Aus Sicht der gpaNRW ist daher für die interne Steuerung eine Kostenrechnung von großer Bedeutung.

→ **Feststellung**

Die Gemeinde Havixbeck setzt bereits eine umfangreiche Straßendatenbank ein, die sie stetig erweitert. Die im Aufbau befindliche Kostenrechnung bietet perspektivisch erweiterte Steuerungsmöglichkeiten.

Vielen Vergleichskommunen im Segment der kleinen kreisangehörigen Kommunen liegen derart umfangreiche steuerungsrelevante Daten noch nicht vor.

Daneben schreibt die Gemeinde Havixbeck jährlich ein Straßensanierungsprogramm fort. In einem Maßnahmenkatalog sind die einzelnen geplanten Arbeiten aufgelistet. Die Zustandsbewertungen der Verkehrsfläche stellt die Gemeinde hier ebenfalls grafisch dar. Hieraus leiten sich auch künftige Arbeiten ab.

→ Ausgangslage

Strukturen

Die Strukturkennzahlen geben einen ersten Überblick über die Verkehrsflächen der Gemeinde Havixbeck. Insgesamt verfügt Havixbeck über eine Gemeindefläche von 53 km². Im Vergleichsjahr 2015 unterhält Havixbeck 485.451 m² Verkehrsfläche. Hiervon sind 379.330 m² Straßen in Unterhaltungspflicht und 106.121 befestigte Wirtschaftswege. Zusätzlich zur Verkehrsfläche weist Havixbeck 109.451 m² unbefestigte Wirtschaftswege aus. Ein Teil der Wirtschaftswege sind sogenannte Interessentenwege. In den vorgenannten befestigten Wirtschaftswegen sind 69.219 m² befestigte Interessentenwege enthalten. In den unbefestigten Wirtschaftswegen sind 102.954 m² unbefestigte Interessentenwege enthalten. Diese gehören nicht der Gemeinde Havixbeck, sondern den anliegenden Interessenten. Die Gemeinde Havixbeck führt daher auf diesen Flächen kaum Instandhaltungsmaßnahmen durch. Sie stellt lediglich die Verkehrssicherungspflicht her, weil auf einigen Interessentenwegen auch Schulbusse fahren. Nach Aussage der Gemeinde müssten rechtlich eigentlich die Interessenten die Verkehrssicherheit gewährleisten. Dies scheitert jedoch daran, dass die Interessenten nicht im Grundbuch eingetragen sind. Die Gemeinde kann daher nicht explizit ermitteln, wer Interessent eines dieser Wege ist.

Die Gemeinde Havixbeck hat die asphaltierten Flächen der Interessentenwege als Aufbau in der Bilanz aktiviert. Sie bucht entsprechend auch die jährlichen Abschreibungen dieser Flächen. Aus diesem Grunde bleiben diese Interessentenwege in unserer Betrachtung enthalten.

→ Empfehlung

Die Gemeinde Havixbeck sollte prüfen, ob sie tatsächlich wirtschaftlicher Eigentümer der Interessentenwege ist. Sollte sie dies verneinen, so wären die Interessentenwege auch aus der Bilanz zu nehmen.

Strukturkennzahlen Verkehrsflächen 2015

Kennzahlen	Havixbeck	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil (Median)	3. Quartil	Anzahl Werte
Bevölkerungsdichte in Einwohner je km ²	221	44	828	210	129	185	247	209
Verkehrsfläche in m ² je Einwohner	41,5	31,9	192,1	74,6	59,3	68,5	84,2	34
Anteil Verkehrsfläche an Gemeindefläche in Prozent	0,92	0,64	2,37	1,34	1,04	1,31	1,50	34

Eine überdurchschnittliche Bevölkerungsdichte wie in Havixbeck führt in den meisten Fällen zu einer verdichteten Bebauung. Dies erfordert typischerweise eine geringere Verkehrsfläche je Einwohner. Dementsprechend ist der Anteil der Verkehrsfläche an der Gesamtfläche des Gemeindegebietes gering. Unterstützt wird dies auch durch die ländlich geprägte Struktur mit einer stärkeren Besiedelung im Ortszentrum als in den Randgebieten.

Bilanzkennzahlen

Bilanzkennzahlen Verkehrsflächen 2015

Kennzahlen	Havixbeck	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil (Median)	3. Quartil	Anzahl Werte
Verkehrsflächenquote in Prozent	20,5	12,2	35,7	24,2	20,7	24,5	28,2	36
Durchschnittlicher Bilanzwert je m ² Verkehrsfläche in Euro	38,87	8,06	64,56	27,09	19,28	24,09	36,19	34

Die Verkehrsflächenquote gibt den Anteil des Bilanzwertes der Verkehrsflächen (inkl. Anlagen im Bau) an der Bilanzsumme im Haushalt wider.

Die Gemeinde Havixbeck weist im Vergleichsjahr 2015 ihre Verkehrsfläche inkl. Anlagen im Bau bilanziell mit 18,9 Mio. Euro aus. Dieser Wert ist in der Zeitreihe von 2012 bis 2015 relativ konstant. Zur Eröffnungsbilanz im Jahr 2009 lag der Bilanzwert der Verkehrsflächen noch bei rund 21 Mio. Euro.

Bilanzwerte Verkehrsflächen 2012 bis 2015 inkl. Anlagen im Bau in Euro

2012	2013	2014	2015
19.122.316	18.852.711	18.846.123	19.229.521

Diese Bilanzsummen enthalten keine Brücken, Tunnel, Über- und Unterführungen, Beleuchtung, Lichtzeichenanlagen u.a.. In den betrachteten vier Jahren erhöht sich der Bilanzwert im Eckjahresvergleich um 0,6 Prozent. Den Abschreibungen von rund 1,2 Mio. Euro stehen im Vergleichsjahr 2015 jedoch nur ca. 180.000 Euro investive Maßnahmen gegenüber. Der positive Effekt liegt daher nicht in (re-)investiven Maßnahmen in bestehende Verkehrsflächen begründet. Die Straßenneubaumaßnahmen im Baugebiet Habichtsbach wickelte die Gemeinde nicht selbst ab. Die Umsetzung erfolgte durch eine Projektentwicklungsgesellschaft, welche die Straßen nach Fertigstellung an die Gemeinde übertragen hat. Somit steigt der Bilanzwert ohne Investitionen im kommunalen Haushalt.

→ 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

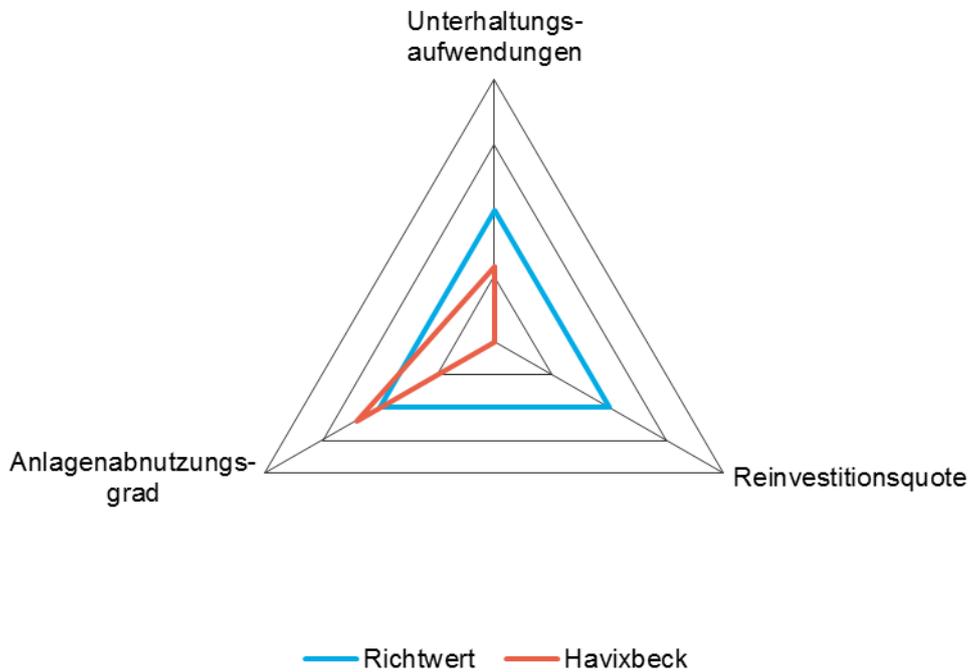
- Alter (Anlagenabnutzungsgrad),
- Unterhaltung und
- Reinvestition

stellt die gpaNRW in einem Netzdiagramm dar. Den Kennzahlen der Gemeinde Havixbeck steht 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 m² Verkehrsfläche liegt ein Wert von 1,50 Euro je m²¹ 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 m² und für die Wirtschaftswegen bei 1,05 Euro je m²¹. 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 erwirtschafteten Abschreibungen reinvestiert werden soll.

¹ 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	Havixbeck
Unterhaltungsaufwendungen je m ² Verkehrsfläche in Euro	1,50	0,87
Reinvestitionsquote in Prozent	100	0
Anlagenabnutzungsgrad in Prozent	50,0	60,0

Der Anlagenabnutzungsgrad liegt in Havixbeck über dem Richtwert. Dies deutet grundsätzlich auf eine einsetzende Überalterung der Verkehrsflächen hin.

Bei den Unterhaltungsaufwendungen und der Reinvestitionsquote erreicht die Gemeinde Havixbeck nicht die vorgegebenen Richtwerte.

Alter und Zustand

Das durchschnittliche Alter des Straßenvermögens 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 Havixbeck legte für neu erstellte Straßen und Wirtschaftswege eine höchstmögliche Nutzungsdauer von 40 Jahren fest. Viele der Vergleichskommunen haben eine längere höchstmögliche Nutzungsdauer gewählt. Die NKF-Rahmentabelle lässt für Straßen eine mögliche Gesamtnutzungsdauer zwischen 30 und 60 Jahren zu. Zwischenzeitlich wurde dieser Wert

auf eine Gesamtnutzungsdauer zwischen 25 und 50 Jahren angepasst. In Havixbeck liegt zum 31.12.2015 die durchschnittliche Restnutzungsdauer bei 16 Jahren. Da die Gemeinde Havixbeck in den letzten Jahren nicht reinvestierte, sank die Restnutzungsdauer jährlich um ein Jahr.

Anlagenabnutzungsgrad Verkehrsflächen in Prozent 2015

Havixbeck	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil (Median)	3. Quartil	Anzahl Werte
60,0	30,0	72,8	55,5	49,6	56,8	63,5	24

Der interkommunale Vergleich zeigt eine erhebliche Spannweite beim Anlagenabnutzungsgrad. Dies deutet darauf hin, dass die Städte und Gemeinden über ein sehr unterschiedlich beschaffenes Straßennetz verfügen. Außerdem wählten die Städte und Gemeinden unterschiedliche Wege in der Bewertung ihrer Anlagen. Ein Blick auf die Entwicklung ab 2012 zeigt aber, dass sich der Anlagenabnutzungsgrad in Havixbeck ohne aktives Gegensteuern linear verschlechtert.

Anlagenabnutzungsgrad Verkehrsflächen von 2012 bis 2016 in Prozent

2012	2013	2014	2015	2016
52,5	55,0	57,5	60,0	62,5

Beim relativ schnellen Anstieg des Anlagenabnutzungsgrades ist zu berücksichtigen, dass die Gemeinde mit 40 Jahren eine sehr kurze Nutzungsdauer angesetzt hat. Bei einer längeren Gesamtnutzungsdauer wäre der jährliche prozentuale Anstieg geringer.

Nach Auskunft der Fachabteilung führt die Gemeinde Havixbeck große Sanierungsmaßnahmen (Erneuerung der Deckschicht) durch, um die Nutzungszeiten zu verlängern. Dies sind jedoch keine Investitionen. Sie wirken sich nicht auf die in der Anlagenbuchhaltung geführten Restnutzungsdauern aus. Dadurch zeigen die in der obigen Tabelle abgebildeten Werte nicht den realen Abnutzungsgrad. Dieser wäre geringer anzusetzen. Negativer Nebeneffekt ist, dass in der Bilanz dadurch nicht der reale Wert der Verkehrsfläche dargestellt wird.

→ Feststellung

Der überdurchschnittliche Anlagenabnutzungsgrad spiegelt nicht die reale Altersstruktur der Verkehrsflächen wider. Aufgrund der großen Sanierungsmaßnahmen ist tatsächlich von längeren Restnutzungsdauern auszugehen.

Bislang stellten wir fest, dass nur wenige Kommune nach der Eröffnungsbilanz in regelmäßigen Abständen erneut Zustandserfassungen bei den Verkehrsflächen durchführen lassen. Wir sehen es jedoch als erforderlich an, den Zustand des Straßennetzes in regelmäßigen Abständen – etwa alle fünf Jahre – zu erfassen. Bei einer Einteilung in Zustandsklassen zeigt die Zustandsklasse 1 die Verkehrsfläche mit dem besten und die Zustandsklasse 5 die Verkehrsfläche mit dem schlechtesten Zustand an. Die Gemeinde Havixbeck führt diese Zustandserfassungen regelmäßig durch. Sie kann die erforderlichen Daten daher liefern. Die Zustandserfassung erfolgt sowohl visuell als auch messtechnisch. Viele andere Kommunen aus unserem Vergleich konnten dies nicht. Insofern werten wir die Datenlage der Gemeinde Havixbeck positiv.

→ **Feststellung**

Durch regelmäßige Zustandserfassungen kann die Gemeinde Havixbeck stets aktuell beurteilen, wie sich ihre Erhaltungsstrategie der Verkehrsflächen auswirkt.

Entwicklung der Zustandsklassen

Flächen in	2015 in m ²	2015 in %	2016 in m ²	2016 in %
Zustandsklasse 1	25.080	4,2	32.419	5,4
Zustandsklasse 2	50.124	8,4	50.124	8,4
Zustandsklasse 3	211.103	35,5	204.772	34,4
Zustandsklasse 4	282.635	47,5	282.635	47,4
Zustandsklasse 5	25.960	4,4	25.960	4,4
Summe	594.902		595.910	

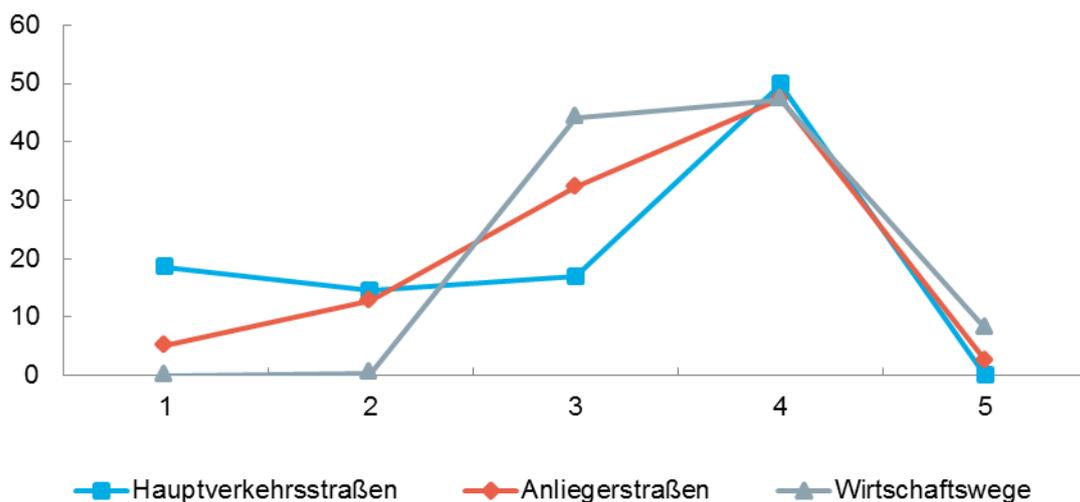
Im Vergleichsjahr 2015 befinden sich rund 13 Prozent in den Zustandsklassen 1 und 2. Entsprechend befinden sich umgekehrt rund 52 Prozent in den Zustandsklassen 4 und 5.

→ **Feststellung**

Mehr als die Hälfte der Verkehrsfläche der Gemeinde Havixbeck befindet sich im Vergleichsjahr 2015 in einem schlechten Zustand.

Die Gemeinde Havixbeck unterscheidet bereits in der Verkehrsfläche zwischen Hauptverkehrsstraßen, Anliegerstraßen und Wirtschaftswegen. Die nachfolgende Grafik verdeutlicht noch einmal die Notwendigkeit der Reinvestition in die bestehende Verkehrsfläche.

Verteilung der Zustandsklassen nach der Straßenart und Fläche in Prozent 2015



Bei den Hauptverkehrsstraßen ist zu berücksichtigen, dass diese nur rund zehn Prozent der gesamten Verkehrsflächen ausmachen. Hiervon befindet sich ein großer Anteil in der Zustandsklasse 4. Bei der Fläche der Hauptverkehrsstraßen in der Zustandsklasse 4 ist jedoch zu beachten, dass es sich hier überwiegend um einen Gehweg in der Unterhaltungspflicht der Gemeinde (Schützenstraße) handelt. Die daran anliegende Straßenfläche ist eine Kreisstraße.

Bei den Wirtschaftswegen sind auch die befestigten Interessentenwege enthalten. Auf die Verteilung der Schadensklassen wirkt sich dies nur unwesentlich aus.

→ **Empfehlung**

Die Gemeinde Havixbeck sollte in den nächsten Jahren verstärkt in die bestehende Verkehrsfläche reinvestieren, um eine drohende Überalterung des Straßennetzes abzuwenden.

Unterhaltung

Die gpaNRW orientiert sich bei der Datenermittlung der Unterhaltungsaufwendungen je m² Verkehrsfläche am „Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden“ der FGSV².

Aufwendungen Unterhaltung 2015

Kennzahl	Havixbeck	Minimum	Maximum	Mittelwert	Anzahl Werte
Aufwendungen je m ² Verkehrsfläche in Euro	3,43	1,00	4,88	1,98	29
Unterhaltungsaufwendungen je m ² Verkehrsfläche in Euro	0,87	0,10	1,97	0,65	29
Abschreibungen je m ² Verkehrsfläche in Euro	2,56	0,54	3,99	1,35	34

Die Aufwendungen je m² Verkehrsfläche setzen sich aus den Eigen- und Fremdleistungen, den Personalaufwendungen der Gemeinde Havixbeck und den Abschreibungen zusammen. Die Unterhaltungsaufwendungen je m² Verkehrsfläche sind ohne Abschreibungen errechnet.

In den Aufwendungen und Flächen sind auch die auf die befestigten Interessentenwege entfallenden Anteile einbezogen. Für diese Flächen führt die Gemeinde nur Maßnahmen durch, die erforderlich sind, um die Verkehrssicherungspflicht zu gewährleisten. Es ist daher davon auszugehen, dass die Unterhaltungsaufwendungen für die eigenen Straßen und Wege höher sind als der abgebildete Wert von 0,87 Euro je m².

Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch die oben beschriebenen großen Sanierungsmaßnahmen in die Unterhaltungsaufwendungen einfließen. Diese führt die Kommune anstelle von Reinvestitionsmaßnahmen durch.

Die hohen Abschreibungen werden durch den geringen Anteil an Wirtschaftswegen und die gering angesetzte Gesamtnutzungsdauer der Verkehrsflächen beeinflusst. Da die Abschreibungen in die Gesamtaufwendungen einfließen, wirkt sich dies auch dort erhöhend aus.

² Ausgabe 2004

→ **Feststellung**

Die Unterhaltungsaufwendungen je m² Verkehrsfläche sind in Havixbeck höher als in den meisten Vergleichskommunen. Dennoch unterschreiten sie den Richtwert der FGSV von 1,50 Euro je m² deutlich.

Aus den 0,87 Euro Unterhaltungsaufwendungen je m² Verkehrsfläche und dem Richtwert der FGSV von 1,50 Euro ergibt sich eine Differenz von 0,63 Euro je m². Gemessen an der Verkehrsfläche im Vergleichsjahr 2015 (485.451 m²) entspricht dies einer fehlenden Unterhaltungssumme von rund 306.000 Euro.

Die FGSV geht hierbei von einer „Standard-Erhaltungsstrategie“ aus. Eine Verbesserung ist mit dieser Unterhaltungssumme noch nicht zu erwarten. Allerdings berücksichtigt die FGSV folgende mögliche örtliche Besonderheiten nicht:

- Überdurchschnittlicher Anteil von Straßen der Bauklasse I und SV,
- erhöhter Erhaltungsaufwand durch Altbauweisen (Einstreuen, Hochofenschlacke-Schichten usw.),
- schlechter Erhaltungszustand des Netzes (Nachholbedarf / Sanierungsstau) sowie
- erhöhte Folgekosten für eine besonders hohe Zahl an Aufbrüchen durch Versorger.

Der Wert ist ein Durchschnittswert über alle von den Kommunen zu unterhaltenden Verkehrsflächen. Allerdings gibt es in den kleinen kreisangehörigen Kommunen keine Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen in der Baulast der Kommunen. Auch der Anteil des Radwegenetzes ist durch den Freizeitaspekt häufig höher. Darüber hinaus werden die Gemeindestraßen wegen der anliegenden Bundesautobahnen sowie Landes- und Kreisstraßen kaum von Schwerlastverkehr belastet. Es kann daher sein, dass die Gemeinde Havixbeck aufgrund der überwiegenden Anzahl an Anliegerstraßen mit einem geringeren Betrag als dem Richtwert auskommen kann.

Aufgrund des hohen Anlagenabnutzungsgrades und des hohen Anteils der Verkehrsfläche in den Zustandsklassen 4 und 5 erscheint fraglich, ob die eingesetzten Mittel ausreichen, um die Verkehrsflächen langfristig zu erhalten. Eine regelmäßige und ausreichende Unterhaltung ist notwendig, um die veranschlagte Nutzungsdauer zu erreichen. Diese Notwendigkeit ergibt sich aus § 75 Abs. 1 GO NRW. Bei zu geringer Unterhaltung besteht die Gefahr des vorzeitigen Wertverlustes. Dies würde den Haushalt durch außerplanmäßige Abschreibungen belasten und somit das Vermögen vorzeitig verringern.

→ **Feststellung**

Aufgrund der geringen Belastung durch den Schwerlastverkehr können geringere Unterhaltungsaufwendungen vorübergehend vertretbar sein. Langfristig reichen diese jedoch nicht aus.

→ **Empfehlung**

Die Gemeinde Havixbeck sollte auf Grundlage der Empfehlungen der FGSV die Wertentwicklung des Straßenvermögens aufmerksam beobachten. Nötigenfalls sollte sie die Unterhaltungsaufwendungen erhöhen, um die vorgesehene Gesamtnutzungsdauer tatsächlich zu erreichen.

Der Bauhof nimmt in Havixbeck die betriebliche und bauliche Unterhaltung wahr. Instandsetzungs- und Erneuerungsarbeiten an den Verkehrsflächen werden fremdvergeben. Im Vergleichsjahr 2015 liegt der Anteil der Aufwendungen für die Fremdvergabe bei rund 71 Prozent.

Reinvestitionen

Die Gemeinde Havixbeck benötigt ihre Verkehrsflächen, um ihre gemeindlichen Aufgaben langfristig erfüllen zu können. Sie muss daher in ausreichendem Maße in dieses bestehende Vermögen investieren. Nur so kann sie den Wert der Verkehrsflächen erhalten.

Reinvestitionen zeigen nur Investitionen in bereits bestehendes Vermögen. Die Gemeinde Havixbeck trennt die Reinvestitionen nicht von den Gesamtinvestitionen. Allerdings handelt es sich bei den in der Ergebnisrechnung 2015 genannten Zahlungen nur um reine Neuinvestitionen. Die Gemeinde hat demnach im Jahr 2015 nicht in die bestehenden Verkehrsflächen reinvestiert, sondern lediglich in neues Vermögen investiert. Allerdings führt die Unterlassung von Reinvestitionen mittel- bis langfristig zu höheren Aufwendungen und haushaltswirtschaftlichen Risiken.

Die Reinvestitionsquote beschreibt das Verhältnis der Reinvestition zur Abschreibung. Zum dauerhaften Erhalt der Verkehrsflächen sollte die Reinvestitionsquote daher bei 100 Prozent liegen. Für das Vergleichsjahr 2015 liegt die Reinvestitionsquote in Havixbeck bei 0 Prozent. Nach Aussage der Gemeinde führte sie letztmalig im Jahr 2012 eine größere reinvestitive Maßnahme mit einem Volumen von rund 1,4 Mio. Euro durch.

Reinvestitionsquote Verkehrsflächen in Prozent

Havixbeck	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil	3. Quartil	Anzahl Werte
0,0	0,0	119,1	34,8	8,8	25,9	58,9	30

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 40 Jahren. Die Bilanzsumme blieb in den letzten Jahren nur durch Neuinvestitionen auf konstantem Niveau. Daher haben die bestehenden Verkehrsflächen an Wert verloren.

Die Investitionsquote gibt das Verhältnis der Investition zur Abschreibung wider. Da Havixbeck im Jahr 2015 nicht reinvestierte, stellt die gpaNRW ergänzend die Investitionsquote dar.

Investitionsquote Verkehrsflächen in Prozent

Havixbeck	Minimum	Maximum	Mittelwert	1. Quartil	2. Quartil	3. Quartil	Anzahl Werte
14,7	0,0	244,1	48,6	20,4	35,3	64,9	32

Im Vergleichsjahr 2015 investierte Havixbeck rund 180.000 Euro in die Verkehrsflächen. Im gleichen Jahr lagen die Abschreibungen bei rund 1,24 Mio. Euro. Die Investitionen lagen somit erheblich unter den Abschreibungen. Für das Jahr 2014 stellte die Gemeinde die notwendigen Daten ebenfalls zur Verfügung. Hier lag die Investitionsquote noch bei 44,5 Prozent.

→ **Feststellung**

Die Gemeinde Havixbeck investiert im Vergleichsjahr 2015 weniger in die Verkehrsflächen als drei Viertel der Vergleichskommunen. Die geringen Investitionen führen bei den bestehenden Verkehrsflächen zu einem Wertverlust.

Ein Grund für die niedrige Investitionsquote ist laut Aussage der Gemeinde deren Strategie, Verkehrsflächen stärker zu unterhalten und somit weniger zu investieren. Ein weiterer Grund liegt in den Abschreibungen der Verkehrsflächen über 40 Jahre. Hätte die Gemeinde hier 50 Jahre gewählt, würde sich eine höhere Quote errechnen. Sie bliebe jedoch weiterhin deutlich unter 100 Prozent.

Investive Maßnahmen haben gegenüber den großen Sanierungsmaßnahmen den Vorteil, dass die Kommune die Anlieger über KAG-Beiträge an deren Finanzierung beteiligen kann.

Für den dauerhaften Werterhalt der bestehenden Verkehrsflächen ist es grundsätzlich notwendig, die Abschreibungen vollumfänglich zu reinvestieren. Aus Sicht der gpaNRW ist es daher wichtig, die Reinvestitionen in bestehendes Vermögen von den Gesamtinvestitionen zu trennen. Auf diese Weise erfolgen die Steuerung und der Werterhalt transparent.

→ **Empfehlung**

Zum Nachweis des Werterhalts der Verkehrsflächen sollte Havixbeck die Reinvestitionen getrennt von den Neuinvestitionen erfassen. Dem Werteverzehr sollte die Gemeinde 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

i www.gpa.nrw.de