



## **Positionspapier der Fachgruppe Gebäude, Wasser und Straßen zum Stand der Straßenbauverwaltung 2012**

- Wir brauchen weniger „Bürokratie und Verwaltere“
- Wir brauchen „effizientere Arbeitsabläufe durch eine Reduzierung der Schnittstellen und der strukturbedingten Mängeln und dadurch eine Reduzierung der Kosten“
- Erhalt der „Fachkompetenz“
- Berufliche Perspektiven für die „Techniker, Ingenieure und Naturwissenschaftler“
- keine Abwertung der technischen Fachdisziplinen wie derzeit größtenteils durch die Stellenbewertungen bei den Landratsämtern praktiziert
- Schwächen der „Reformen“ dürfen nicht auf dem Rücken der Kolleginnen und Kollegen ausgetragen werden

### **Fachbereich Straßenbau:**

Die Aufteilung der Straßenbauverwaltung auf der Unteren Verwaltungsebene mit der Eingliederung des Betriebsdienstes, der Kreisstraßenplanung und des Kreisstraßenbaus in 35 Landratsämter und 9 Stadtkreisen, im Zuge der Verwaltungsreform zum 1.01.2005, sowie die Zuordnung der weiteren Teile der ehemaligen Straßenbauämter in die Abteilungen der Regierungspräsidien hat zu folgenden Mängeln in der Struktur der Straßenbauverwaltung geführt:

### **Strukturbedingte Mängel**

Die Aufteilung von 18 Dienststellen in 44 Kreisdienststellen und 13 Baureferate bei den Regierungspräsidien ergab zwangsläufig kleine Straßenbau-Fachbereiche in den Landratsämtern und Regierungspräsidien. Durch die Unterschiedlichkeit der Landkreisgrößen gibt es innerhalb der Landkreise nochmals drastische Personalunterschiede. Die Mitarbeiterzahl differiert dort zwischen 6 und 20 Mitarbeitern. Bei einem kontinuierlichem Umfang der Bau- und Unterhaltungsaufgaben und einer Verteilung der Ressourcen Personal und Haushaltsmittel auf eine so aufgespaltete Organisation, ist ein Ausgleich der stets auftretenden Schwankungen der Bau- und Unterhaltungsaufgaben sehr schwierig, insbesondere dann, wenn noch eine weitere Effizienzrendite im Personalbereich erbracht werden soll.

Zudem werden unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten anzustrebende Schwerpunktbildungen, wie bei der Gerätebeschaffung, bei der Instandsetzung und beim Salzeinkauf für den Winterdienst nicht oder nur teilweise vollzogen, da jede Organisationseinheit sich auf ihre Autonomie beruft und feste Verteilungsschlüssel die Ressourcenverteilungen erschweren. Des Weiteren wird ein gewünschter, systematischer Personalaustausch durch die nur teilweise Integration der Straßenbauverwaltung in die Landratsämter behindert.

### **Personalreduzierung**

Bei den Regierungspräsidien (Abteilungen 4 und Abteilung 9 des Regierungspräsidiums Tübingen) sind durch den Weggang zahlreicher hoch qualifizierter Kolleginnen und Kollegen zu den Landratsämtern große Lücken entstanden, die bis heute nicht geschlossen wurden. Dies führte zwangsläufig zum Verlust von homogenem und hochqualifiziertem Fachwissen und zu Mehrkosten bei den Ingenieurmittel und im Investitionsbereich. Diese Folgen des Personalmangels lassen ein sorgfältiges Arbeiten bei den Planungen, der Ausschreibung und der Überwachung von Bauleistungen kaum noch zu. Bei Landratsämtern hat die der Personalabbau in den letzten Jahren ebenfalls zu einem Personalmangel und den gleichen Zuständen geführt.

Als schärfste Konsequenz dieser verfehlten Personalpolitik droht, dass die Investitionsmittel des Bundes künftig nicht mehr vollständig abgenommen werden könnten.

### **Schnittstellenprobleme**

Unzweifelhaft schwierig gestalten sich die Schnittstellenprobleme, die zwischen den Regierungspräsidien und den Landratsämtern auftreten. Der seitherigen Einheit für Planung, Bau und Betrieb aller klassifizierten Straßen steht nunmehr die Trennung zwischen Bundesfernstraßen und Landesstraßen einerseits sowie der Kreisstraßen auf der anderen Seite gegenüber, wobei der Betrieb ganz bei den Landkreisen angesiedelt ist.

- Die am schwierigsten für den Bürger und Nutzer begreifbare Schnittstelle besteht zwischen Erhaltung und Unterhaltung. Hier entsteht bei Bundes- und Landesstraßen ein Bruch in der Zuständigkeit, den die Bürger nicht verstehen und der von den Mitarbeitern auch nur schwer erklärt werden kann. Momentan sind die Regierungspräsidien u.a. für die Unterhaltung durch Instandsetzung oder Erneuerung der Bundes- und Landesstraßen zuständig, z. B. für die Fahrbahndeckenerneuerung. Den Landkreisen obliegen die kleinflächigen Instandsetzungsarbeiten (Flicken). Ein einheitliches wirtschaftliches Erhaltungsmanagement ist nicht gewährleistet. Hier ist dringend eine Neuabgrenzung der Zuständigkeiten notwendig.

- Auch die Schnittstelle im Anbaurecht bereitet Probleme: Früher wurde jedes Baugesuch und die Bebauungspläne zuerst durch die Straßenmeisterei geprüft und die abschließende Stellungnahme dann durch das Straßenbauamt verfasst. Jetzt sind die betrieblichen, verkehrlichen und anbaurechtlichen Belange auf verschiedene Dienststellen aufgeteilt. Die gegenseitige Information muss mühsam nachträglich hergestellt werden. Selbst die zuständigen Baurechtsämter haben nach eineinhalb Jahren noch Probleme, die richtigen Ansprechpartner zu finden.
  
- Im Verkehrsrecht kommt es gelegentlich zu Irritationen. Verkehrstechnische Planungen und Absprachen, Bundes- und Landesstraßen betreffend, werden beim Regierungspräsidium bearbeitet. Die untere Ebene beim Landratsamt wird häufig nicht beteiligt. Ein kurioses Beispiel am Rande: Es wird ein Kreisverkehrsplatz geplant, parallel dazu hat die Straßenmeisterei gerade die Beschilderung der signalgeregelten Kreuzung erneuert. Bei den Verkehrsschauen dagegen zieht sich das Regierungspräsidium ganz zurück. Entscheidungen, die einen Umbau bei Bundes- und Landesstraßen notwendig machen, können vom Verkehrsingenieur des Landratsamtes nur unter Vorbehalt mitentschieden werden.
  
- Jeder Baulastträger macht seine Brückenuntersuchungen. Die für die Unterhaltung auch der Bundes- und Landesbrücken zuständige Stelle beim Landratsamt bekommt aber die Ergebnisse derzeit nicht mitgeteilt. Sinn würde es machen, die Brückenkontrollberichte einschließlich der Mängelfotos weiter zu geben, damit die Unterhaltungsmängel behoben werden. Allein aus der gemeinsam genutzten Brückendatei (SIB-BW) sind die Mängel nicht erkennbar.
  
- Eine weitere Schnittstelle ergibt sich auch zwischen Bau und Betrieb bei Bundes- und Landesstraßen. Die Zusammenarbeit zwischen Bauleiter und Straßenmeisterei ist erschwert. Es geht beispielsweise um die Bautechnik im Hinblick auf die zukünftige Unterhaltung und die Verkehrssicherung während der Bauzeit. Die Zusammenarbeit war besser, als beide Einheiten unter ein Dach gehörten. Die Straßenbauer beim Land und bei den Kreisen wollen gute Arbeit ableisten. Dies gelingt ihnen nur teilweise, weil unseres Erachtens die Schnittstellen falsch gesetzt sind. An sich einheitliche Arbeitsgebiete zerfallen in unterschiedliche Zuständigkeiten. Es entsteht häufig der Eindruck, dass die Landratsämter von den Regierungspräsidien nicht als Teil der staatlichen Straßenbauverwaltung gesehen werden. Nur so lässt sich erklären, dass die Kreisstraßenbauämter weniger in die Entscheidungsabläufe der Regierungspräsidien bei Bundes- und Landesstraßen mit einbezogen werden, als es früher bei den Referaten Betrieb und Verkehr der Straßenbauämter der Fall war. Landes-

weit gesehen hat sich der Aufwand für Arbeitsabläufe drastisch erhöht, so dass zu vermuten ist, dass die erhofften Synergieeffekte weitgehend verpuffen.

Aus Sicht der Fachgruppe GWS gibt zwei generelle Möglichkeiten, **die Schnittstellen so zu verschieben und die strukturellen Mängel zu beseitigen**, um sinnvolle und arbeitstechnische Verbesserungen zu erreichen:

### **Modell 1**

Die erste Richtung wäre, die Aufgaben, die an die Kreise gegeben wurden, zum Land zurück zu nehmen. Die Vorstellung, einen Landesbetrieb zu gründen, der die bisherigen Aufgaben der Straßenbauverwaltung zusammenführt und unter einem Dach eine Fachverwaltung in allen ihren Aspekten vorhält, ist für uns Fachleute bestechend. Den Kreisen wäre freigestellt, die Aufgaben, die sie nicht sachlich und kostendeckend bewältigen können, an diesen Landesbetrieb zurückzugeben. Dies gilt vor allem für den Betriebsdienst, in zweiter Linie auch für die Betreuung der Kreisstraßen in Planung und Bau. Die Standorte der 13 Baureferate wären die Vorort-Basis, von der aus agiert würde. Allerdings sind bei diesen wenigen Standorten die Wege teilweise extrem weit. Die Aufgabenverteilung zwischen Regierungspräsidium/ Landesbetrieb und Vororteinheit sollte überprüft werden.

### **Modell 2**

Die zweite Richtung wäre, mehr Aufgaben an die Kreise zu verlagern und damit die Schnittstellen aufzuheben. Gedacht werden kann daran, dass die Erhaltung der Bundes- und Landesstraßen zusätzlich zur Unterhaltung an die Kreise käme. Dies hätte eine Vereinfachung der Arbeitsweise und die Optimierung des Straßenzustandes zur Folge. Selbst Planung und Bau der Bundes- und Landesstraßen ließe sich bei den Kreisen bewerkstelligen, sofern das nötige Personal bereitgestellt würde. Sofern der Bund seine Straßen selber bewirtschaften will, bietet sich dieses Modell für Landes- und Kreisstraßen als kompakte, ortsnahe Arbeitseinheit an. Die Problematik der fehlenden Fachkunde und der unterschiedlichen Auslastung ließe sich so durch Konzentration der Kräfte vor Ort beheben. Bei der Konzentration des gesamten Straßenwesens bei den Landratsämtern sollten die Strukturen in den Kreisstraßenbauämtern und die Schnittstellen zum Regierungspräsidium zwischen Land und Kreis einheitlich vereinbart werden.

Eine Umfrage unter den Mitarbeitern der Straßenbauverwaltung durch den Bund der Technischen Beamten im Jahr 2006 ergab eindeutige Rückschlüsse auf die Situation der derzeitigen Dienststellen beim Land und den Kreisen. Es wird berichtet, dass die Arbeitsvorgänge sich erschwert haben und in der Gesamtheit bürokratischer geworden sind. Es ist

also in diesem Fachbereich gerade das Gegenteil eingetreten von dem, was die Verwaltungsreform leisten sollte. Durch die neu hinzugekommenen Schnittstellen wird ein Mehraufwand erforderlich, der von dem vorhandenen Personal nicht auf Dauer geleistet werden kann. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund des Abbaus um weitere 20 Prozent. Die Mitarbeiter berichteten daher von abnehmender Motivation in ihrem Arbeitsumfeld.

### **Bilanz**

Die Fachgruppe GWS sieht den Fachbereich Straßenbau - gemessen an den allgemeinen Zielen der Verwaltungsreform – wegen der Aufteilung zwischen Bund/Land und Kreisen als nicht konsequent konzipiert und daher als verbesserungsbedürftig an. Die o. g. Probleme der strukturbedingten Mängel, des Personalabbaus und der Schnittstellen haben sich in den letzten Jahren durch den fortwährenden schleichenden Personalabbau noch verschärft. Aus diesen Gründen ist aus Sicht der Fachgruppe GWS, bei einer Beibehaltung der momentanen Personalstärke, das o.g. Modell 1 zu favorisieren, da nur eine Zusammenlegung der mittleren und unteren Verwaltungsebenen einen Synergieeffekt ermöglicht.

### **Ausblick**

Die Fachgruppe GWS hat als Ziel, mit ihren Mitgliedern das Produkt „Straße“ so gut wie möglich zu vertreten. Ausschlaggebend ist, dass der interne Verwaltungsablauf gut funktioniert und die Verwaltung sich selber nicht das Leben erschwert. Aus fachlicher Sicht ist wichtig, die Schnittstellen so zu setzen, dass organisatorisch arbeitsfähige und klar definierte Einheiten entstehen.

Die neue Landesregierung muss nun entscheiden, in welche Richtung die Entwicklung gehen soll.