Anhang 1

ÜBERÖRTLICHE PRÜFUNG

des Rhein-Sieg-Kreises 2022/2023

Gesamtbericht

8. Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün

8.1 Managementübersicht

Die wesentlichen Ergebnisse der überörtlichen Prüfung des Rhein-Sieg-Kreises im Prüfgebiet Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün stellt die gpaNRW nachfolgend zusammenfassend dar.

Die Feststellungen und Empfehlungen haben wir tabellarisch in der Anlage aufgeführt. Die Reihenfolge ist chronologisch und gibt keine Priorisierung vor.

Verkehrsflächen

Um den **Erhalt der Verkehrsflächen** systematisch und nachhaltig steuern zu können, benötigt der **Rhein-Sieg-Kreis u. a.** eine Gesamtstrategie, eine Kostenrechnung und steuerungsrelevante Daten. Für die Kreisstraßen gibt es bereits strategische Produktziele und ein operatives Ziel inklusive einer Kennzahl. Eine **Kostenrechnung** gibt es bisher noch nicht. Zudem ist die Datenlage unzureichend. Der Rhein-Sieg-Kreis benötigt detaillierte, vollständige und aktuelle Flächen-, Bilanz- und Finanzdaten. Informationen zum **Zustand der Kreisstraßen** hat der Rhein-Sieg-Kreis jederzeit über die regelmäßig stattfindenden Zustandserfassungen. Über 50 Prozent aller Fahrbahnflächen sind demnach in einem **guten bis sehr guten Zustand**. Auf der anderen Seite gelten 16 Prozent als erneuerungsbedürftig. Die Zustandsdaten werden auch als Grundlage für die **körperliche Inventur** benötigt. Seit der Eröffnungsbilanz gab es keine weiteren körperlichen Inventuren im Rhein-Sieg-Kreis.

Die bauliche und betriebliche Erhaltung von 255 km Kreisstraßen hat der Rhein-Sieg-Kreis ausgelagert. Hierfür hat der Kreis eine **öffentlich-rechtliche Vereinbarung** mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) abgeschlossen. Bezüglich der Aufgaben und Pflichten besteht Optimierungsbedarf. Instandsetzungen, den Um- und Ausbau sowie den Neubau von Kreisstraßen koordiniert und steuert der Rhein-Sieg-Kreis selbst.

Seit der Eröffnungsbilanz 2008 hat sich das **Vermögen der Verkehrsflächen** bis 2017 von 75 Mio. Euro um 21 Prozent auf 59 Mio. Euro reduziert. Seit 2018 stabilisiert sich der Bilanzwert bei rund 60 Mio. Euro. Die **Reinvestitionsquote** lag 2020 mit 117 Prozent über dem Richtwert von 100 Prozent. Durchschnittlich reinvestierte der Kreis 2017 bis 2020 jedoch nur rund 67 Prozent der Abschreibungen. Bei den **Unterhaltungsaufwendungen** liegt der Rhein-Sieg-Kreis mit 0,98 Euro je qm unter dem Richtwert der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) von 1,30 Euro je qm. Darin enthalten sind zudem etwa 44 Prozent an **Instandhaltungsrückstellungen**. Den tatsächlichen Bedarf an Unterhaltungsaufwendungen und Reinvestitionen sollte der Kreis regelmäßig anhand der eigenen Gesamtstrategie prüfen.

Straßenbegleitgrün

Momentan kann der Rhein-Sieg-Kreis die Unterhaltung der 2,4 Mio. qm Straßenbegleitgrün nicht steuern. Hierfür fehlen die grundlegenden Informationen. Außerdem gibt es keine Gesamtstrategie zur Pflege inklusive Zielvorgaben und geeigneter Kennzahlen. Eine Kostenrechnung ist ebenfalls nicht vorhanden. Auch diese Leistungen sind über die öffentlich-rechtliche

Vereinbarung ausgelagert. Der Rhein-Sieg-Kreis setzt demnach 0,23 Euro je qm für die Pflege des Straßenbegleitgrüns inklusive der **Baumpflege und -kontrollen** ein. Aufgrund der unzureichenden Datenlage sind keine Aussagen zur Wirtschaftlichkeit möglich.

8.2 Inhalte, Ziele und Methodik

Die gpaNRW untersucht in diesem Prüfgebiet die beiden Handlungsfelder

- Verkehrsflächen und
- Straßenbegleitgrün.

Im Handlungsfeld **Verkehrsflächen** analysieren wir wie die Kreise mit ihren Verkehrsflächen und dem entsprechenden Vermögen umgehen. 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 Kreise für einen bewussten und zielgerichteten Umgang mit ihrem Verkehrsflächenvermögen.

Dazu untersucht die gpaNRW zunächst die Steuerung der Erhaltung der Verkehrsflächen. Ein besonderes Augenmerk richten wir dabei auf die Schnittstellen zwischen Finanzmanagement und Verkehrsflächenmanagement.

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 zueinander. Bei diesen Kennzahlen ist die Analyse der individuellen Situation in dem Kreis und der Vergleich zu den definierten Richtwerten entscheidend. Daher verzichtet die gpaNRW hier auf die Darstellung der interkommunalen Vergleiche. Diese sind in der Anlage des Berichtes informatorisch aufgeführt.

Im Handlungsfeld **Straßenbegleitgrün** gehen wir der Frage nach, inwieweit die für diese Grünflächen zu erbringenden Aufgaben zielorientiert und unter Berücksichtigung der Haushaltssituation des Kreises gesteuert werden. Ziel ist es, Handlungsmöglichkeiten zur Optimierung der Steuerung und Wirtschaftlichkeit der Straßenbegleitgrünpflege aufzuzeigen.

Hierzu untersucht die gpaNRW anhand einer standardisierten Checkliste zunächst die Steuerung der Unterhaltung des Straßenbegleitgrüns. Durch Kennzahlen werden die individuellen Strukturen der Kreise bezogen auf die vorgehaltenen Flächen wie auch die korrespondierenden Aufwendungen für das Straßenbegleitgrün und einzelne Pflegeleistungen transparent gemacht.

8.3 Verkehrsflächen

Die Verkehrsfläche definiert sich für unsere Prüfung abschließend aus den folgenden Anlagenbestandteilen:

- Fahrbahnen (Fahrstreifen, Mehrzweckstreifen, befestigte 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).

8.3.1 Steuerung

Die Erhaltung der Verkehrsflächen ist eine Aufgabe, die nicht mit dem Blick auf einen nur kurz- oder mittelfristigen Zeitraum betrachtet werden darf. Eine nachhaltige, systematische und somit auch wirtschaftliche Erhaltung muss sich auf den gesamten Lebenszyklus der Verkehrsfläche erstrecken. Bei den Verkehrsflächen muss insofern ein Zeitraum von mindestens 30 bis 60 Jahren in den Blick genommen werden. Allein dieser zeitliche Aspekt wie aber auch die Bedeutung der Verkehrsflächen und die Komplexität der Einflussfaktoren auf die Erhaltung machen eine bewusste und zielgerichtete Steuerung unabdingbar.

Ziel muss es daher sein, die wirtschaftlich sinnvollste Handlungsweise zum Werterhalt und zur Sicherstellung der Gebrauchstauglichkeit der Verkehrsflächen unter den individuellen Rahmenbedingungen des Kreises zu finden. Gerade die Haushaltslage zwingt auch die Kreise verstärkt dazu, die Wirtschaftlichkeit des eigenen Handelns nachzuweisen und zu dokumentieren.

Im **Rhein-Sieg-Kreis** verantwortet die Abteilung „Kreisstraßenbau“ das Produkt Verkehrsflächen. Die Abteilung gehört zum Amt für Kreisstraßenbau, Liegenschaften, Grunderwerb (Amt 4-11). Das Amt ist dem Dezernat 4 zugeordnet.

→ **Feststellung**
Der Rhein-Sieg-Kreis hat eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) abgeschlossen. Diese beinhaltet die bauliche und betriebliche Erhaltung von 255 km Kreisstraßen. Bezüglich der Qualitäts- und Quantitätsstandards sowie den Kontrollpflichten besteht Optimierungsbedarf.

Gemäß § 56 Abs. 3 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) können die Kommunen, gegen Ersatz der entstehenden Kosten, Vereinbarungen über die Übertragung von Verwaltung und Unterhaltung treffen. Zu den übertragbaren Aufgaben können zudem der Um-/Ausbau und Neubau der Kreisstraßen gehören. Der Rhein-Sieg-Kreis hat eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit Straßen.NRW abgeschlossen. Diese beinhaltet die bauliche und betriebliche Erhaltung der 255 km Kreisstraßen. Diese Vereinbarung gibt es seit 1995 Jahren und wurde zuletzt 2005 aktualisiert.

Unter anderem folgende Aufgaben hat der Rhein-Sieg-Kreis mittels der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung an Straßen.NRW übertragen:

- Betriebliche Unterhaltung (Wartung der Verkehrsflächen),
- Instandhaltungen,
- Kontrolle der Verkehrssicherheit (Streckenkontrollen),
- Verwaltung und Pflege der Straßendatenbank,
- Durchführung und Auswertung von Zustandserfassungen und die
- Überwachung und Abnahme von Aufgrabungen.

Instandsetzungen sowie der Um-, Aus- und Neubau sind weiterhin beim Rhein-Sieg-Kreis angesiedelt. Dazu zählen u.a. folgende Aufgaben bzw. Leistungen:

- verschiedene Ingenieurleistungen (Planungsleistungen),
- Ausschreibung und Vergabe von Maßnahmen,
- Koordination und Projektleitung von Bauprojekten,
- Vergabe von Instandsetzungen sowie Um-, Aus- und Neubau.

Weiterhin werden Aufgrabungsanfragen durch den Kreis genehmigt und zur Kontrolle und Abnahme an Straßen.NRW übergeben.

Trotz dieser Vereinbarung bleiben die Rechte des Trägers der Straßenbaulast unberührt. Als Straßenbaulast werden sämtliche mit dem Bau, der Unterhaltung und dem Betrieb von Straßen und Wegen zusammenhängenden Aufgaben und Pflichten bezeichnet. Verantwortlich für die Erfüllung dieser Aufgaben und Pflichten ist der Straßenbaulastträger. Vorliegend handelt es sich um eine mandatierende öffentlich-rechtliche Vereinbarung, bei denen keine Zuständigkeitsverlagerung stattfindet. Der Kreis ist daher weiterhin Träger der Straßenbaulast. Ihm obliegt auch der Grunderwerb und die dazugehörige Vermessung und katastermäßige Erfassung der den Kreisstraßen dienenden Grundstücke. Zudem hat der Kreis weiterhin die Verantwortung für das Kreisstraßennetz und damit auch die Steuerung der Erhaltung der Verkehrsflächen. Dazu gehören die Einflussnahme auf Maßnahmen und Abnahmen der erbrachten Leistungen.

Die vorliegende Vereinbarung enthält derzeit keine konkreten Qualitäts- und Quantitätsstandards. Eine Definition und vertragliche Festlegung dieser Standards ist sinnvoll und notwendig. Die Einhaltung dieser Standards ist wiederum vom Rhein-Sieg-Kreis zu überprüfen. Analog zum öffentlichen Vergaberecht gehört hierzu die Abnahme einer erbrachten Leistung. Fallen hierbei Mängel auf, fordert der Auftraggeber den Auftragnehmer unter Einhaltung einer zu bestimmenden Frist zur Mängelbeseitigung auf.

→ **Empfehlung**
Der Rhein-Sieg-Kreis sollte konkrete und messbare Qualitäts- und Quantitätsstandards mit Straßen.NRW definieren und vertraglich festhalten. Die erbrachten Leistungen sollte der Kreis prüfen.

Nur so kann der Rhein-Sieg-Kreis seinen Kontrollpflichten als Baulastträger nachkommen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob die Vereinbarung mit Straßen.NRW wirtschaftlich ist. Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 2 der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW) ist die Haushaltswirtschaft in den Kommunen wirtschaftlich, effizient und sparsam zu führen. Um diese Frage zu beantworten, ist die Vereinbarung regelmäßig einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu unterziehen. Hierzu bietet sich beispielsweise eine Markterkundung an. Am öffentlichen Vergaberecht angelehnt sollte der Kreis die Wirtschaftlichkeitsanalyse mindestens alle vier bis fünf Jahre durchführen.

→ **Empfehlung**
Die Vereinbarungen sollte der Rhein-Sieg-Kreis mindestens alle vier bis fünf Jahre einer Wirtschaftlichkeitsanalyse unterziehen.

Die Wirtschaftlichkeitsanalyse kann der Rhein-Sieg-Kreis jedoch erst dann sinnvoll durchführen, wenn die Mengen, Qualitäts- und Quantitätsstandards festgeschrieben sind. Auf Grundlage der vorliegenden Vereinbarungen lässt sich momentan keine Markterkundung durchführen.

8.3.1.1 Datenlage

→ **Feststellung**
Bei der Datenlage besteht Optimierungsbedarf, um den Erhalt der Verkehrsflächen systematisch und nachhaltig steuern zu können.

Ein Kreis muss die Informationen wie Flächen und Finanzdaten verwaltungsweit einheitlich und aktuell vorliegen haben, da diese für eine zielgerichtete Steuerung unabdingbar sind.

Der **Rhein-Sieg-Kreis** verwaltet als Baulastträger rund 255 km Kreisstraßen mit etwa 2,93 Mio. qm Verkehrsfläche. Dabei kann der Rhein-Sieg-Kreis jederzeit auf aktuelle Zustandsdaten der Fahrbahnflächen zugreifen. Zustandsinformationen zu den weiteren befestigten Flächen fehlen derzeit.

Informationen zu den Verkehrsflächen liegen dem Rhein-Sieg-Kreis nicht vor. Der Kreis kennt demnach nur die Längen des Kreisstraßennetzes. Auch in der Straßendatenbank von Straßen.NRW sind nur die Längen der Fahrbahnen enthalten. Mithilfe durchschnittlicher Breiten ließ sich die Fläche der Fahrbahnen zumindest näherungsweise errechnen. Die Flächen der Nebenanlagen (Bankette, Gehwege, etc.) liegen dagegen bei Straßen.NRW vor. Insgesamt gesehen ist der Aufwand zur Ermittlung von Flächen derzeit sehr hoch.

Die erforderlichen Bilanzdaten liegen auf Ebene der Kreisstraßen vollständig vor. Eine getrennte Darstellung nach Innerorts- und Außerortsstraßen ist derzeit jedoch nicht möglich. Bei den Finanzdaten sieht es ähnlich aus. Die wesentlichen Informationen sind verfügbar. Detaillierte Informationen z. B. zu den Erhaltungsaufwendungen, getrennt nach betrieblicher Erhaltung, Instandhaltung und Instandsetzung, liegen nicht vor.

→ **Empfehlung**
Die Bestands-, Bilanz- und Finanzdaten sollte der Rhein-Sieg-Kreis differenziert, vollständig und aktuell vorliegen haben.

8.3.1.2 Straßendatenbank

→ **Feststellung**
Der Rhein-Sieg-Kreis hat seit 2020 eine eigene Straßendatenbank. Diese ist jedoch noch nicht dazu geeignet, den Erhalt der Verkehrsflächen systematisch und nachhaltig zu steuern.

Die Straßendatenbank bildet die wesentliche Voraussetzung, um die Erhaltung der Verkehrsflächen systematisch und nachhaltig zu steuern. Damit ein Kreis die Straßendatenbank im Sinne eines Erhaltungsmanagements nutzen kann, bedarf es neben dem Aufbau mit den wesentlichen Informationen zu den Flächen auch einer regelmäßigen Pflege und Fortschreibung der Daten.

Der **Rhein-Sieg-Kreis** und alle weiteren Kreise in NRW können auf eine webbasierte Straßendatenbank zugreifen. In dieser sind alle klassifizierten Straßen mit grundlegenden Informationen, wie z. B. einem Knoten-Kanten-Modell mit Bezeichnung, Länge und Verwaltungszugehörigkeit, hinterlegt. Diese Informationen sind frei zugänglich. Für eine umfängliche Nutzung im Sinne einer systematischen, nachhaltigen und wirtschaftlichen Verkehrsflächenerhaltung reicht diese Version der Datenbank jedoch nicht aus. Hierfür benötigt der Rhein-Sieg-Kreis eine erweiterte Version dieser Straßendatenbank oder alternativ eine andere Straßendatenbank.

Der Rhein-Sieg-Kreis hat sich 2020 für die Anschaffung einer eigenen Straßendatenbank entschieden. Diese will der Kreis in den kommenden Jahren mit relevanten Daten füllen. Dazu zählen die realen Flächen der Fahrbahnen, Geh- und Radwege, Busbuchten, Warteflächen und Verkehrsinseln. Die Grünflächen werden nicht miterfasst. Beim Inventar werden die Straßenabläufe, Schachtdeckel, Ortseingangsschilder, Schilder der Kreisgrenzen, Leitpfosten, Fahrbahnmarkierungen von Fußgängerüberwegen, Schutzplanken und Brückenfugen sowie alle zehn Meter Querprofile (Höhenpunkte) der befestigten Flächen erfasst. Die Bäume sollen nicht aufgenommen werden, da diese bereits in der Straßendatenbank von Straßen.NRW enthalten sind. Die ersten 37 km sollen bis Ende 2022 in der eigenen Straßendatenbank integriert sein. Bis Ende 2025 will der Rhein-Sieg-Kreis die externe Datenerfassung abschließen.

→ **Empfehlung**
Die Datenerfassung, Datenhaltung und -pflege sollte der Rhein-Sieg-Kreis mit Straßen.NRW abstimmen.

Eine doppelte Datenhaltung und ggf. unterschiedliche Daten zu den Verkehrsflächen ist zu vermeiden. Laut Auskunft des Rhein-Sieg-Kreises wird es zwei unterschiedliche Datenbestände geben. Der Rhein-Sieg-Kreis möchte in der eigenen Straßendatenbank u. a. die Aufbrüche, die Sondernutzungen, die Ausgleichsflächen und Straßenentwässerungsleitungen verwalten. Diese Daten hält Straßen.NRW nicht vor. Alle Daten sollen jedoch immer auf dem identischen Knoten-Kanten-Modell von Straßen.NRW aufbauen. Bei den Flächendaten, den Oberflächenmaterialien, den Aufbaudaten und weiterer Straßenausstattung wird es also unterschiedliche Daten geben. In der Straßendatenbank von Straßen.NRW gibt es zwar bisher keine Flächen zu den Fahrbahnen, aber zu den Nebenanlagen. Da der Rhein-Sieg-Kreis derzeit eigene Daten erfasst, sind auch hier verschiedene Fragen zu klären:

- Sind die Flächen und Objekte in beiden Straßendatenbanken identisch? Wenn nein, welche sind das? Und welche sind für die Abrechnung von Leistungen maßgebend?
- Welche Daten nutzen der Rhein-Sieg-Kreis und Straßen.NRW gemeinsam? Wer ist für die Pflege der Daten verantwortlich und setzt dies um?
- Wie erfolgt der Datenaustausch zwischen beiden Straßendatenbanken?
- Gibt es Schnittstellen zwischen den beiden Straßendatenbanken, dem Aufbruchmanagement, der Kostenrechnung und der Anlagenbuchhaltung?

Einen Zugriff auf die erweiterte Version der o. g. Straßendatenbank von Straßen.NRW sollte der Rhein-Sieg-Kreis dennoch haben. Allein um die Pflichten zur Kontrolle der erbrachten Leistungen erfüllen zu können, ist ein Zugang zu den vorhandenen Straßendaten erforderlich.

→ **Empfehlung**
Der Rhein-Sieg-Kreis sollte während der Vertragslaufzeit einen erweiterten Zugang zur Straßendatenbank von Straßen.NRW haben.

Unabhängig vom Vorgenannten sollte der Kreis die Straßendaten von Straßen.NRW regelmäßig im geeigneten Austauschformat abfragen und sichern. Sollte es die Vereinbarung in Zukunft nicht mehr geben, sind die Daten als Backup jederzeit auch beim Kreis verfügbar.

→ **Empfehlung**
Die Straßendaten von Straßen.NRW sollte der Kreis regelmäßig im geeigneten Austauschformat abfragen und sichern. So sind die Daten als Backup jederzeit auch beim Kreis verfügbar.

→ **Empfehlung**
Die Strukturen der Straßendatenbanken, dem Aufbruchmanagement, der Kostenrechnung und der Anlagenbuchhaltung sollten aufeinander abgestimmt sein. Zudem ist eine doppelte Datenhaltung zu vermeiden. Der Rhein-Sieg-Kreis sollte daher geeignete Prozesse zur Datenhaltung und -pflege definieren. Dadurch wird festgelegt, wer wann welche Daten pflegt.

Idealerweise erfolgen die Datenaktualisierungen direkt nach Bekanntwerden von Änderungen. Beispielsweise lassen sich Schlussvermessungen nach abgeschlossenen Baumaßnahmen ins System einspielen. Durch die sehr hohe Genauigkeit wird die Qualität des Datenbestandes mit jeder abgeschlossenen Maßnahme erkennbar verbessert. Zudem steigt der Datenumfang durch die Übernahme aller vermessenen Objekte im Straßenraum.

Zudem ist zu überlegen, ob sich die Daten der Straßendatenbank von Straßen.NRW über eine Schnittstelle mit der eigenen Straßendatenbank und dem eigenen Geoinformationssystem verknüpfen lassen. Dadurch lassen sich die verschiedenen Geodaten miteinander in Bezug setzen, auswerten und vielfältig für die täglichen Aufgaben nutzen. Der Rhein-Sieg-Kreis hätte dadurch alle relevanten Daten verfügbar, um geeignete Entscheidungen zu treffen. Das schafft Synergien bei der Erhaltung der Verkehrsflächen. Ergänzend dazu gehören auch die Bilder, die bei den regelmäßigen Zustandserfassungen entstehen. Diese unterstützen vielfältig beim Erledigen von Aufgaben innerhalb der gesamten Kreisverwaltung. Anhand der Bilder lassen sich verschiedene Fragen direkt am Arbeitsplatz klären. Dadurch kann der Kreis eine Vielzahl an Außenterminen einsparen bzw. besser vorbereiten.

Bei den Zustandsdaten ist der Rhein-Sieg-Kreis gut aufgestellt. Seit 2016 lässt der Kreis den Zustand seiner Fahrbahnflächen alle vier Jahre extern erfassen. Die bisherigen messtechnischen Zustandserfassungen fanden 2016 und 2020 statt. An diesen regelmäßigen Erfassungen beteiligen sich einige Kreise in NRW. Die Ausschreibung, Vergabe und Abwicklung übernimmt ebenfalls Straßen.NRW für die Kreise. Im Ergebnis erhält der Rhein-Sieg-Kreis eine Zustandsverteilung über die eigenen befahrenen Kreisstraßen. Die Zustandsdaten werden zudem in der Straßendatenbank von Straßen.NRW hinterlegt. Die Zustandsdaten bilden eine wesentliche Grundlage für die jährlichen Straßenausbauprogramme. Für die weiteren befestigten Flächen gibt es derzeit keine Zustandsdaten.

→ **Empfehlung**
Der Rhein-Sieg-Kreis sollte den Zustand auch für die weiteren befestigten Flächen wie z. B. den Radwegen, Gehwegen, Busbuchten, etc. regelmäßig erfassen und in die Straßendatenbank integrieren.

Das Aufbruchmanagement des Rhein-Sieg-Kreises ließ sich nicht vollständig prüfen. Teilprozesse des Aufbruchmanagements sind an Straßen.NRW ausgelagert. Anfragen zu Aufgrabungen (Aufbrüchen) werden individuell über den Rhein-Sieg-Kreis bearbeitet. 2021 gab es 79 Anträge auf Aufgrabungen und bis Ende Juli 2022 bereits 72 Anfragen.

Die Vorhabenträger melden Aufgrabungen beim Kreis mit eigenen Formularen oder per E-Mail an. Der Rhein-Sieg-Kreis prüft die Anträge und erteilt eine Aufgrabungsgenehmigung mit Hinweisen und Auflagen zur Ausführung der jeweiligen Maßnahme. Sobald der Rhein-Sieg-Kreis eine Aufgrabung genehmigt hat, geht eine Kopie der Genehmigung direkt an Straßen.NRW. Diese überwachen und kontrollieren die Aufbrüche und nehmen diese nach mängelfreier Leistung ab. Der Rhein-Sieg-Kreis hat ausschließlich Kenntnis über die Genehmigungen und die abgeschlossenen Aufgrabungen. Weitere Informationen zu den Aufgrabungen fehlen derzeit.

→ **Empfehlung**
Analog zu den Straßendaten sollte der Rhein-Sieg-Kreis auch einen Zugriff auf die Aufbruchverwaltung von Straßen.NRW erhalten. Dadurch behält der Kreis den Überblick über beantragte, genehmigte, laufende und abgeschlossene Aufgrabungen.

Idealerweise verfügt der Rhein-Sieg-Kreis über eine eigene Software zum Aufbruchmanagement. Dadurch lassen sich die eigenen Informationen (Antrag, Genehmigung) und die von Straßen.NRW (Überwachung, Kontrolle und Abnahme) zusammenführen. Zudem sollten Straßendatenbank, Aufbruchmanagement und Geoinformationssystem miteinander verknüpft sein. Dadurch würde der Kreis bereits bei der Antragstellung über mehr Informationen verfügen. Beispielsweise sind der Straßenzustand, Aufbaudaten und Flächeninformationen sichtbar. Ebenso sind Informationen zu anderen Planungen und Festlegungen direkt verfügbar. Zudem lassen sich Aufgrabungen flächenscharf im System hinterlegen.

→ **Empfehlung**
Der Kreis sollte eine eigene Software zum Aufbruchmanagement haben. Zudem sollten Straßendatenbank, Aufbruchmanagement und Geoinformationssystem miteinander verknüpft sein. Dadurch lässt sich des Aufbruchmanagement, von der Koordinierung über die Genehmigung bis hin zur Kontrolle und Abnahme verbessern und digitalisieren.

Um das Aufbruchmanagement weiter zu verbessern, wäre für den Rhein-Sieg-Kreis eine Aufgrabungsrichtlinie inklusive eigener Formulare sinnvoll. In einem solchen Dokument stehen die grundlegenden Inhalte von der Beantragung, Abwicklung, Ausführung, Abnahme und Gewährleistung von Aufgrabungen und Baumaßnahmen. Diese Richtlinie sollte als verbindliche Grundlage für Arbeiten im öffentlichen Straßenraum dienen. Die ausführenden Unternehmen hätten dadurch konkrete Handlungsanweisungen. Ergänzend sollten dort die notwendigen Qualifikationen der ausführenden Unternehmen beschrieben sein.

→ **Empfehlung**
Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine Aufgrabungsrichtlinie inklusive eigener Formulare erstellen. Diese sollte verbindliche Regelungen zum Umgang mit Aufgrabungen und Baumaßnahmen beinhalten. Die Richtlinie sollte als Bedingung für Arbeiten im Straßenraum dienen.

8.3.1.3 Kostenrechnung

Feststellung
Der Rhein-Sieg-Kreis hat keine Kostenrechnung.

Für die interne Steuerung benötigt ein Kreis eine Kostenrechnung, die den Ressourceneinsatz für die Verkehrsflächen vollständig und transparent abbildet. Die Struktur der Kostenrechnung und der Straßendatenbank sollte aufeinander abgestimmt sein.

Der **Rhein-Sieg-Kreis** hat derzeit keine Kostenrechnung. Um den Ressourceneinsatz vollständig und transparent abbilden zu können, ist eine geeignete Kostenrechnung notwendig. Derzeit erhält der Rhein-Sieg-Kreis jährlich eine Rechnung mit vier vereinbarten Abschlagszahlungen auf Grundlage des vorhandenen Vertrages von Straßen.NRW. Detaillierte Angaben zu den erbrachten Leistungen gibt es nicht. Dadurch lassen sich z. B. die Erhaltungsaufwendungen nicht vom Aufwand beim Winterdienst oder Reinigungsarbeiten abgrenzen. Folglich hat der Rhein-Sieg-Kreis nur einen Gesamtüberblick über die anfallenden Aufwendungen auf Basis der Gesamtlänge für alle vereinbarten Leistungen. Trotz einer gleichbleibenden km-abhängigen Pauschale variieren die jährlich erbrachten Leistungen. Beispielsweise ist der Winterdienst je nach Wetterlage mehr oder weniger umfangreich. Ebenso verhält sich dies mit den anderen vereinbarten Leistungen.

Für die überörtliche Prüfung hat der Rhein-Sieg-Kreis erstmals eine prozentuale Aufteilung des Gesamtbudgets auf die einzelnen Leistungsbausteine von Straßen.NRW erhalten. Dadurch lassen sich die Unterhaltungsaufwendungen für die Verkehrsflächen grob ermitteln. Diese lassen sich von den eigenen Aufwendungen für Instandsetzungen abgrenzen. Weitergehende Auswertungen sind nicht möglich. Da Straßen.NRW über eine sehr umfassende Kosten-Leistungsrechnung verfügt, kann der Rhein-Sieg-Kreis sicherlich weitere geeignete Auswertungen abfragen.

Empfehlung
Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine eigene Kostenrechnung aufbauen. Dabei sollten die Strukturen der Kostenrechnung und der Straßendatenbank aufeinander abgestimmt sein. Idealerweise kann der Rhein-Sieg-Kreis notwendige Daten von Straßen.NRW erhalten und diese zur Kontrolle und Steuerung nutzen.

Aufbau und Gliederungstiefe der Kostenrechnung sollten sich am Bedarf des Rhein-Sieg-Kreises orientieren. Diese sollte daher so differenziert wie möglich und nötig dargestellt und von der individuellen Steuerungsrelevanz abhängig sein. Mithilfe dieses Steuerungselements lassen sich wirtschaftliche und nachhaltige Entscheidungen für die Verkehrsflächenerhaltung bestimmen. Zudem können Ressourcenbedarf und Leistungsmengen so miteinander verknüpft werden, dass eine leistungsorientierte Kostenrechnung möglich wird und Budgets differenzierter darstellbar sind. Die Erhaltungsmaßnahmen sollten zumindest nach betrieblicher Erhaltung, Instandhaltung und Instandsetzung getrennt dargestellt werden können. Neben der Summe und Art der Aufwendungen sind weitere Informationen wichtig. Dazu sollten alle Aufwendungen den jeweiligen Anlagenteilen zugeordnet sein. Mit dieser differenzierten Darstellung schafft der Kreis einen sinnvollen Baustein, um den Erhalt der Verkehrsflächen nachhaltig und wirtschaftlich zu steuern.

8.3.1.4 Strategische Steuerung und operatives Controlling

→ **Feststellung**
Im Rhein-Sieg-Kreis gibt es strategische Produktziele zur Digitalisierung, Klimaschutz und Mobilität. Für den Kreisstraßenbau wurde ein operatives Ziel zur Digitalisierung inklusive einer Kennzahl definiert. Die strategische Steuerung und das operative Controlling sind dennoch ausbaufähig.

Ein Kreis sollte eine Gesamtstrategie mit Zielvorgaben zur Erhaltung und Erneuerung ihrer Verkehrsflächen formulieren. Die Leitziele wie Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit/ Befahrbarkeit, Substanzerhalt und Umweltverträglichkeit ergeben sich aus dem § 9 Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG NRW) in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW). Diese Leitziele sollte ein Kreis individuell konkretisieren. Im Rahmen des operativen Controllings sollte er die Ziele über Kennzahlen messbar machen und steuern.

Der **Rhein-Sieg-Kreis** formuliert im Haushaltsplan 2021/2022 und dem Haushaltsplanentwurf 2023/2024 die drei folgenden strategischen Zielfelder:

- Klimaschutz,
- Mobilität und
- Digitalisierung.

Dazugehörige Ziele und Kennzahlen definiert der Kreis nach der Kommunalhaushaltsverordnung (KomHVO) nicht mehr für alle Produkte. Der Rhein-Sieg-Kreis beschränkt sich hierbei auf bedeutsame Produkte. Die Produkte:

- 0.04.10 Verkehr und Mobilität (Mobilität, Klimaschutz) und
- 0.04.11 Straßenbau (Digitalisierung)

gehören zu den bedeutsamen Produkten mit Zielen und Kennzahlen.

Die Radwege sind beim Rhein-Sieg-Kreis im Amt für Verkehr und Mobilität verankert. Dennoch gehören diese mit zu den Verkehrsflächen und sind als solche ebenso in der überörtlichen Prüfung zu betrachten. Gemeinsam mit dem Produkt Straßenbau ergeben sich daher zwei relevante operative Ziele:

- Digitale Zustands- und Maßnahmenerfassung der/an Kreisstraßen, Übernahme in Fachverfahren und
- Steigerung der Anzahl von Radfahrern im Rhein-Sieg-Kreis durch Messung an zehn im Kreisgebiet verteilten Messpunkten.

Die dazugehörigen Kennzahlen lauten:

- Digitale Erfassung von X km Kreisstraßen und Übernahme in Datenbank
- Messung der Anzahl der Radfahrer an zehn im Kreisgebiet verteilten Messpunkten auf den Hauptachsen im Radverkehrskonzept

Die beiden operativen Ziele und Kennzahlen sind ein guter Anfang. Für die digitale Erfassung der Straßendaten sind ergänzend noch Angaben zur Qualität und Genauigkeit der Daten erforderlich. Diese müssen zwar nicht in der Kennzahl abgebildet sein, jedoch innerhalb der Verwaltung definiert und bekannt sein.

Für eine nachhaltige und steuerungswirksame Gesamtstrategie reichen die beiden Ziele und Kennzahlen jedoch nicht aus. Daher sollte der Kreis weitere konkrete operative Ziele und geeignete Kennzahlen definieren. Beispielsweise möchte der Rhein-Sieg-Kreis das Radwegenetz laut aktuellem Radverkehrskonzept verbessern und ausbauen. Ebenso führt der Rhein-Sieg-Kreis alle vier Jahre Zustandserfassungen durch. Daher können hier zusätzliche Ziele und geeignete Kennzahlen helfen, das Thema Verkehrsflächen nachhaltig und wirtschaftlich zu steuern. Beispielhaft könnten für den Rhein-Sieg-Kreis folgende Kennzahlen ergänzend geeignet und steuerungsrelevant sein:

- Alle Kreisstraßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von X dürfen maximal einen Zustandswert von Y haben.
- In 2035 soll keine Fahrbahn einen schlechteren Substanzwert als X haben.
- Jährlich werden X km Radwege erneuert oder neu gebaut.

→ **Empfehlung**
Weitere konkrete operative Ziele und geeignete Kennzahlen sollten definiert werden.

Aus den Zielen und Kennzahlen ergeben sich konkrete Mengen und der dazugehörige Finanz- und Personalbedarf. Wichtig ist dabei eine Gesamtstrategie, die einen möglichst optimalen Mitteleinsatz ermöglicht und dabei die haushaltswirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Rhein-Sieg-Kreises berücksichtigt. Zudem müssten sich diese Inhalte in den Vereinbarungen mit Dritten wiederfinden.

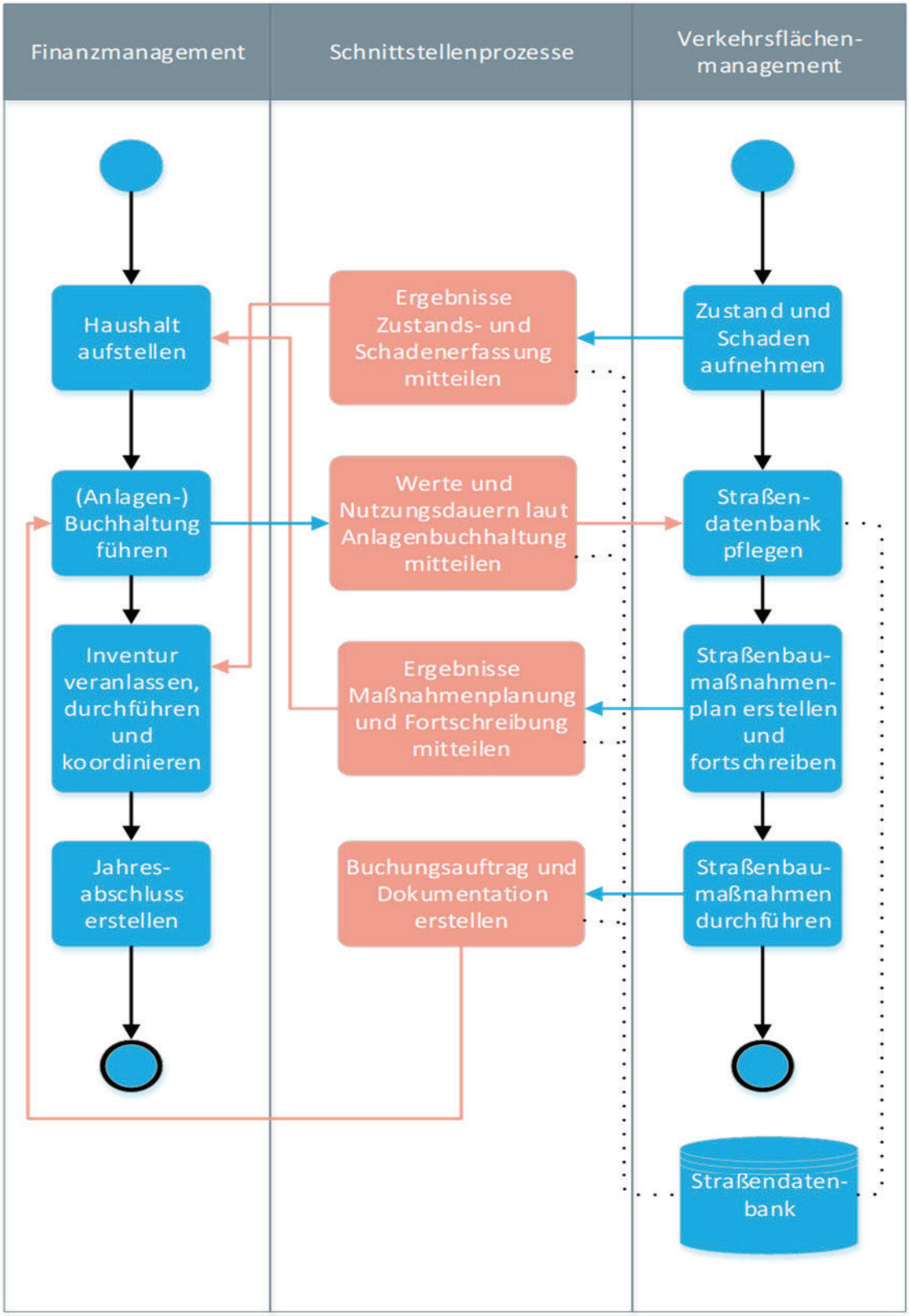
8.3.2 Schnittstelle Finanz- und Verkehrsflächenmanagement

→ **Feststellung**
Das Finanzwesen und der Kreisstraßenbau stimmen sich in buchhalterischen Fragen gut miteinander ab. Eine Schnittstelle zwischen der Anlagenbuchhaltung und Straßendatenbank gibt es nicht. Ebenso gab es seit der Eröffnungsbilanz keine weiteren körperlichen Inventuren.

Ein wirtschaftliches Erhaltungsmanagement der Verkehrsflächen setzt voraus, dass insbesondere finanzwirtschaftliche und technische Aspekte im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung eng miteinander abgestimmt und verbunden sind. Hierzu ist es notwendig, dass die organisatorischen Schnittstellenprozesse zwischen Finanz- und Verkehrsflächenmanagement in einem Kreis eindeutig geregelt sind und in der Praxis entsprechend bedient werden.

Die folgende Grafik zeigt die einzelnen Schnittstellenprozesse, die ein Kreis organisieren sollte.

Schnittstellenprozesse



Im **Rhein-Sieg-Kreis** stimmen sich das Finanzwesen und der Kreisstraßenbau regelmäßig miteinander ab. Dabei beziehen sie buchhalterische Auswirkungen für den Haushalt in die Überlegungen und Entscheidungen mit ein.

Das beim Kreis genutzte Finanzverfahren ist das führende System, um die Anlagegüter zu verwalten und fortzuschreiben. Die Anlagenbuchhaltung enthält etwa 275 Anlagegüter für die Kreisstraßen inklusive der Radwege. Die Anzahl und Struktur ist nicht mit den Daten in der Straßendatenbank von Straßen.NRW identisch. Zudem gibt es keine Schnittstelle zwischen beiden Systemen. Für den Jahresabschluss werden beide Systeme nicht miteinander abgeglichen. Daher haben die Anlagen in der Anlagenbuchhaltung und in der Straßendatenbank keinen identischen Sachstand. Dazu gehören auch die geplanten und durchgeführten Maßnahmen. Diese werden derzeit außerhalb der Straßendatenbank in separaten Listen geplant und fortgeschrieben.

→ **Empfehlung**
Die Bereiche Finanzwesen und Kreisstraßenbau sollten sicherstellen, dass die Anlagegüter in der Anlagenbuchhaltung und der (eigenen) Straßendatenbank identisch sind. Zudem sollte eine direkte Schnittstelle zwischen beiden Systemen eingerichtet sein.

Dadurch ist eine eindeutige Zuordnung in beiden Systemen gewährleistet. Eventuell lassen sich die regelmäßigen Abgleiche weitestgehend automatisieren. Außerdem lassen sich weitere relevante Informationen wie Flächengröße, Flächenart, Buchwert, Restnutzungsdauer oder auch der Zustand verknüpfen. Das hilft unter anderem bei Veränderungen der Flächen wie z. B. beim Rückbau, Erweiterungen und Abrechnungen. Da die Datenerfassung für die eigene Straßendatenbank noch mindestens bis Ende 2025 andauert, sollte der Rhein-Sieg-Kreis zwischenzeitlich eine andere Lösung schaffen. Dazu können manuelle Abgleiche auf Basis separater Datentabellen gehören. Zudem sollte der Kreis die Zeit nutzen, um geeignete Prozesse und Schnittstellen zu schaffen.

Für die körperlichen Inventuren ist die Abteilung Kreisstraßenbau zuständig. Durch die körperliche Inventur wird überprüft, ob die in der Bilanz vorhandenen Vermögenswerte noch den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Wird die körperliche Inventur und damit die Erfassung von Schäden und die Bewertung des in der Anlagenbuchhaltung vorhandenen Straßenvermögens nicht durchgeführt, kann nicht mit Sicherheit beurteilt werden, ob die Buchwerte des Anlagevermögens noch den tatsächlichen Vermögensverhältnissen entsprechen. Die körperliche Inventur sollte dabei den Anforderungen nach § 91 GO NRW i. V. m. §§ 29 und 30 der Verordnung über das Haushaltswesen der Kommunen im Land Nordrhein-Westfalen (KomHVO NRW) vollständig gerecht werden.

Seit der Ersterfassung für die Eröffnungsbilanz 2008 erfolgte im Rhein-Sieg-Kreis keine weitere körperliche Inventur. Die Inventurrichtlinie des Kreises wird bis Ende 2022 überarbeitet, da in der bisherigen Fassung von 2013 die Inventur der Verkehrsflächen nicht enthalten ist. Von daher gibt es aktuell keine Vorgaben für eine körperliche Inventur der Kreisstraßen. Die alle vier Jahre stattfindenden Zustandserfassungen sind jedoch eine sehr gute Grundlage für die körperlichen Inventuren.

→ **Empfehlung**
Die körperliche Inventur sollte der Rhein-Sieg-Kreis zeitnah nachholen. Die regelmäßigen Zustandserfassungen bilden hierfür eine sehr gute Grundlage.

Das Intervall für die regelmäßige körperliche Inventur soll zehn Jahre nicht überschreiten. Sofern der Rhein-Sieg-Kreis innerhalb des Zeitraumes eine neue Zustandserfassung durchführt, löst dies automatisch eine neue körperliche Inventur aus. Im Rhein-Sieg-Kreis ist dies durch die alle vier Jahre stattfindenden Zustandserfassungen der Fall.

8.3.3 Ausgangslage für die Verkehrsflächenerhaltung

8.3.3.1 Strukturen

→ Beim Rhein-Sieg-Kreis können sich aus den örtlichen Gegebenheiten sowohl begünstigende wie auch belastende Faktoren für die Erhaltung der Verkehrsflächen ergeben.

Strukturelle Rahmenbedingungen kann ein Kreis in der Regel nicht steuern oder ändern. Diese Strukturen können aber begünstigenden wie belastenden Einfluss auf die Erhaltung der Verkehrsflächen nehmen. Daher macht die gpaNRW die Strukturen transparent und greift mögliche individuelle Besonderheiten auf.

Der zum Regierungsbezirk Köln gehörende **Rhein-Sieg-Kreis** liegt im Süden des Landes NRW. Im Süden grenzt der Rhein-Sieg-Kreis an das Nachbarbundesland Rheinland-Pfalz an. Nördlich des Kreises befindet sich die kreisfreie Stadt Köln. Der Kreis umschließt zudem die kreisfreie Stadt Bonn nahezu vollständig.

Strukturkennzahlen Verkehrsflächen 2020

Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis	Minimum	1. Viertelwert	2. Viertelwert (Median)	3. Viertelwert	Maximum	Anzahl Werte
EW je qkm (Bevölkerungsdichte)	521	117	246	296	602	1.192	31
Verkehrsfläche je EW in qm	4,87	1,31	4,78	8,50	11,24	25,65	30
Anteil Verkehrsfläche an der Fläche des Kreises in Prozent	0,25	0,10	0,21	0,26	0,32	0,47	30

Der Rhein-Sieg-Kreis hat mit 115.321 ha die elftgrößte Gemarkungsfläche aller NRW-Kreise. Mit etwas über 600.000 Einwohnern hat der Rhein-Sieg-Kreis zudem die zweitmeisten Einwohner aller Landkreise in NRW. Dies ergibt eine Bevölkerungsdichte von 521 Einwohner je qkm. Damit liegt der Rhein-Sieg-Kreis zwischen dem Median und drittem Viertelwert. Mindestens 50 Prozent aller Landkreise in NRW haben demnach eine geringere Bevölkerungsdichte. Im Vergleich dazu stellt der Kreis seinen Einwohnern mit rund fünf qm weniger Verkehrsfläche zur Verfügung als 50 Prozent der anderen Kreise in NRW. Die Einwohnerzahl und die Nähe zu den Ballungszentren Köln und Bonn kann eine höhere Nutzungsintensität der Verkehrsflächen bedeuten. Daher kann dies ein belastender Faktor für die Erhaltung der Verkehrsflächen sein.

Im Rhein-Sieg-Kreis gibt es 19 Kommunen. Die größte Kommune ist die große kreisangehörige Stadt Troisdorf mit über 75.000 Einwohnern. Weitere zehn Kommunen sind mittlere kreisange-

hörige Kommunen, darunter die Stadt Siegburg als Sitz der Kreisverwaltung. Die Einwohnerstärksten Kommunen grenzen direkt an die Stadt Bonn. Im Osten des Kreises befinden sich dagegen hauptsächlich die Kommunen mit wenigen Einwohnern. Im Ballungsraum Bonn gibt es dadurch höhere Verkehrsbelastungen als dies im Osten des Kreises der Fall ist. Daher kann sich dieser Faktor ebenfalls belastend bei der Erhaltung der Verkehrsflächen auswirken.

An das überregionale Straßennetz ist der Rhein-Sieg-Kreis in der Ballungsregion rund um Köln und Bonn hervorragend angeschlossen. Auf kleinem Raum gibt es über 80 km Autobahnen. Mit der Autobahn A3 verläuft eine der vielbefahrensten Autobahnen durchs Kreisgebiet. Zudem erschließen die Autobahnen A59, A61, A555, A560 und A565 den Rhein-Sieg-Kreis. Im Osten des Kreises befinden sich keine Autobahnen. Hier verlaufen überwiegend Bundes- und Landesstraßen.

Eine Besonderheit stellt der Rhein dar, da dieser den Kreis in zwei Hälften trennt. Um diesen zu queren gibt es direkte Straßenverbindungen nur über die Stadt Bonn. Alternativ gibt es einige Fährverbindungen. Für den Erhalt der eigenen Kreisstraßen stellt dieser Umstand einen belastenden Faktor dar. Um von der einen zur anderen Seite zu gelangen, müssen die Mitarbeitenden zwangsläufig durchs Stadtgebiet Bonn oder umfahren dieses weitläufig. Diese zusätzlichen Fahrzeiten und -wege außerhalb des Kreisgebietes sind wirtschaftlich gesehen ungünstig.

Insgesamt verwaltet und unterhält der Rhein-Sieg-Kreis 2,93 Mio. qm Verkehrsfläche. Diese verteilen sich auf insgesamt 255 km Kreisstraßen in eigener Baulast. Davon verlaufen 48,2 km innerhalb der kreisangehörigen Kommunen. Über 80 Prozent aller Kreisstraßen befinden sich außerhalb der Kommunen. Aus dem folgenden Streudiagramm wird deutlich, wie sich die Längen der 31 Kreise verteilen.

2020 positionierte sich der Rhein-Sieg-Kreis im interkommunalen Vergleich wie folgt[42]:

Grundzahl	Rhein-Sieg-Kreis	Minimum	1. Viertelwert	2. Viertelwert (Median)	3. Viertelwert	Maximum	Anzahl Werte
Ortsdurchfahrten in Baulast des Kreises (innerorts) in km	48,2	3,7	39,8	46,9	56,2	95,1	31
Kreisstraßen, freie Strecken in Baulast des Kreises (außerorts) in km	207	44,1	133	173	311	467	31
Kreisstraßen in Baulast des Kreises gesamt in km	**255**	**47,8**	**172**	**212**	**383**	**526**	**31**

[42] Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) 2020

Mit den 255 km Kreisstraßen befindet sich der Rhein-Sieg-Kreis zwischen dem Median und dem dritten Viertelwert. Damit gehört der Rhein-Sieg-Kreis zu den 50 Prozent aller Kreise mit einem großen Straßennetz.

8.3.3.2 Bilanzkennzahlen

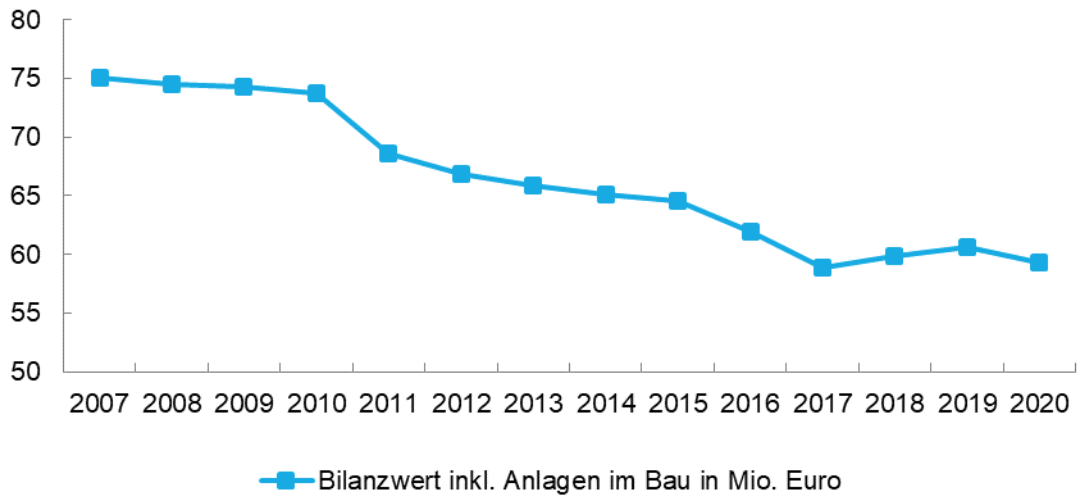
- Den bilanziellen Werterhalt der Verkehrsflächen hat der Rhein-Sieg-Kreis nicht sicherstellen können. Das Verkehrsflächenvermögen hat sich seit der Eröffnungsbilanz 2008 bis 2017 um 21 Prozent reduziert. Seit 2018 stabilisiert sich der Vermögenswert bei rund 60 Mio. Euro.

Im **Rhein-Sieg-Kreis** liegt der Anteil des Vermögenswertes der Verkehrsflächen an der Bilanzsumme bei rund acht Prozent. Damit liegt der Rhein-Sieg-Kreis unter dem ersten Viertelwert und gehört somit zu den Kreisen mit einer geringen Verkehrsflächenquote. Der durchschnittliche Bilanzwert liegt bei 20 Euro je qm. Damit gehört der Rhein-Sieg-Kreis ebenfalls zu den 25 Prozent aller Kreise, die einen geringen durchschnittlichen Bilanzwert je qm aufweisen.

Bilanzkennzahlen Verkehrsflächen 2020

Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis	Minimum	1. Viertelwert	2. Viertelwert (Median)	3. Viertelwert	Maximum	Anzahl Werte
Verkehrsflächenquote in Prozent	7,75	6,54	9,96	12,30	18,56	30,56	27
Durchschnittlicher Bilanzwert je qm Verkehrsfläche in Euro	19,74	13,46	19,68	25,50	35,75	63,55	28

Entwicklung Bilanzwert Verkehrsflächen Rhein-Sieg-Kreis in Mio. Euro



Der Bilanzwert inklusive der Anlagen im Bau lag zur Eröffnungsbilanz 2007 bei 75 Mio. Euro. Bis Ende 2017 reduzierte sich das Verkehrsflächenvermögen um 21 Prozent auf 59 Mio. Euro.

Das entspricht einem jährlichen Werteverzehr von durchschnittlich 1,6 Mio. Euro. Ein hoher bilanzieller Werteverzehr des Verkehrsflächenvermögens stellt ein haushaltswirtschaftliches Risiko dar, denn die Verkehrsflächen werden auch zukünftig benötigt. Darüber hinaus ist eine gute und intakte Infrastruktur ein wesentlicher Standortfaktor. Diesen Handlungsbedarf hat der Rhein-Sieg-Kreis erkannt und steuert seit einigen Jahren einem weiteren Werteverzehr entgegen. Aufgrund deutlich höherer (Re-)Investitionen stabilisiert sich das Verkehrsflächenvermögen seit 2018. Der Bilanzwert der Verkehrsflächen liegt seitdem bei rund 60 Mio. Euro.

Sofern der Rhein-Sieg-Kreis auch in den Folgejahren auf diesem Niveau (re-)investiert, sollte der Kreis diesen Wert halten können. Höhere (Re-)Investitionen können dann sogar zu einem steigenden Bilanzwert führen. Dies ist aber u. a. vom Gesamtzustand der Kreisstraßen (außerplanmäßige Abschreibungen) und den Abschreibungshöhen (steigende Abschreibungen) abhängig.

8.3.4 Erhaltung der Verkehrsflächen

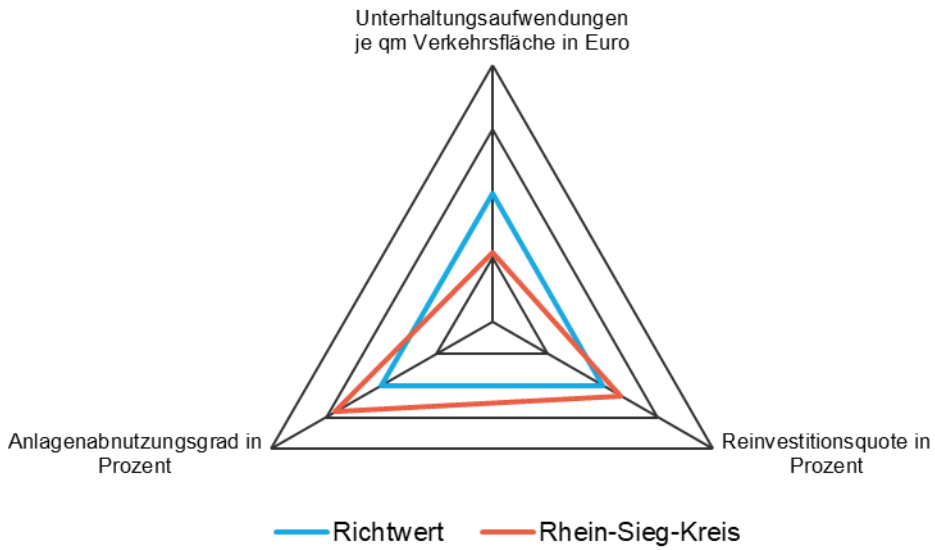
Die Verkehrsflächen sind Teil des Infrastrukturvermögens der Kreise. Ein Kreis muss den Zustand und damit auch den Wert dieses Vermögens langfristig erhalten. Inwieweit er dieses Ziel erreicht, hängt im Wesentlichen von den durchgeführten Unterhaltungsmaßnahmen und Reinvestitionen in die Verkehrsflächen ab. Entscheidend ist ebenso die aktuelle Ausgangsposition bezogen auf Alter und Zustand des Vermögens.

Für diese drei Einflussfaktoren bildet die gpaNRW Kennzahlen, denen wir dann Richtwerte gegenüberstellen. Die Richtwerte sind als Orientierung für eine wirtschaftliche Erhaltung der Verkehrsflächen über den gesamten Lebenszyklus hinweg zu betrachten.

Für die Unterhaltungsaufwendungen je qm Verkehrsfläche liegt ein Wert von 1,30 Euro je qm zugrunde. Er basiert auf dem in dem Merkblatt der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ermittelten Finanzbedarf der Straßenerhaltung in Kommunen (M FinStrKom – Ausgabe 2019). Für die Reinvestitionsquote hat die gpaNRW einen Richtwert von 100 Prozent angesetzt. Dieser Wert beruht darauf, dass über die gesamte Nutzungsdauer der Verkehrsflächen die erwirtschafteten Abschreibungen vollständig reinvestiert werden. Der Richtwert für den Anlagenabnutzungsgrad liegt bei 50 Prozent. Dieser ist als Durchschnittswert aller Verkehrsflächen über ihren gesamten Lebenszyklus zu verstehen.

In dem folgenden Netzdiagramm haben wir die Richtwerte indexiert und den Kennzahlenwerten des **Rhein-Sieg-Kreises** gegenübergestellt.

Einflussfaktoren 2020



Kennzahlen	Richtwert	Rhein-Sieg-Kreis
Unterhaltungsaufwendungen je qm Verkehrsfläche in Euro	1,30	0,70
Reinvestitionsquote in Prozent	100	117
Anlagenabnutzungsgrad in Prozent	50	71

Die Unterhaltungsaufwendungen beim Rhein-Sieg-Kreis liegen 2020 bei 0,70 Euro je qm Verkehrsfläche. Im 4-Jahres-Durchschnitt liegt dieser Wert mit 0,98 Euro je qm höher, aber dennoch unter dem empfohlenen Richtwert der FGSV mit 1,30 Euro je qm. 2020 reinvestierte der Rhein-Sieg-Kreis mit 117 Prozent überdurchschnittlich viel ins Kreisstraßennetz. Im 4-Jahres-Durchschnitt liegt die Reinvestitionsquote jedoch bei nur 67 Prozent. Der Anlagenabnutzungsgrad befindet sich mit 71 Prozent über dem Richtwert und zeigt eine bilanzielle Überalterung des Kreisstraßennetzes. Folgend untersuchen wir als gpaNRW diese Einflussfaktoren im Detail und stellen die Auswirkungen der vorgenannten Faktoren dar.

8.3.4.1 Alter und Zustand

- Der aus den Daten der Anlagenbuchhaltung errechnete Anlagenabnutzungsgrad von 71 Prozent zeigt eine bilanzielle Überalterung der Verkehrsflächen. Der tatsächliche Zustand zeigt viele sehr gute, aber auch viele schlechte Verkehrsflächen.

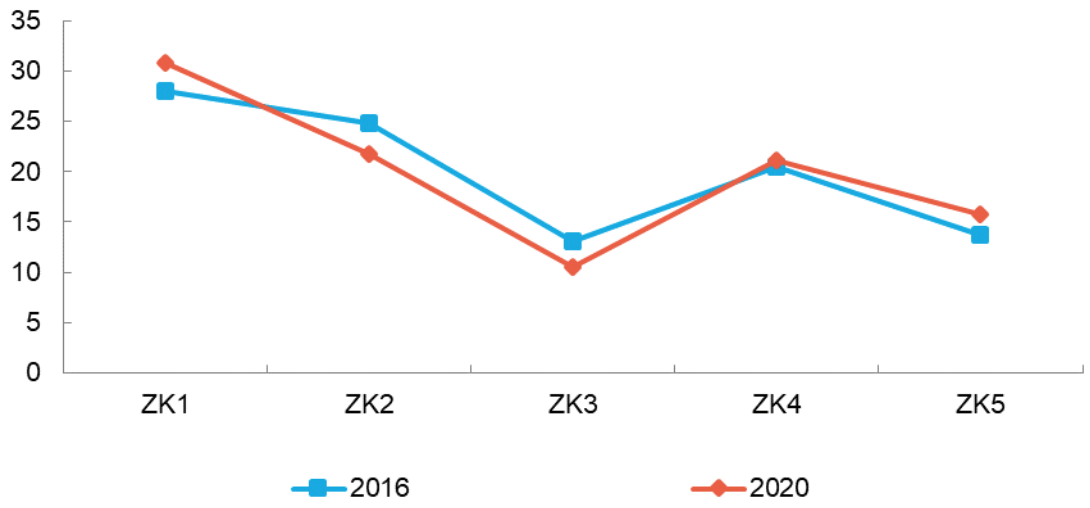
Die Altersstruktur des Verkehrsflächenvermögens sollte ausgeglichen sein. Dies ist der Fall, wenn der Anlagenabnutzungsgrad über alle Verkehrsflächen hinweg bei 50 Prozent liegt. Entsprechend zur buchhalterischen Kennzahl sollte auch der tatsächliche Zustand der Verkehrsflächen eine ausgewogene Verteilung aufweisen.

Der flächengewichtete Anlagenabnutzungsgrad in Prozent ergibt sich aus der Restnutzungsdauer und der Gesamtnutzungsdauer. Der Anlagenabnutzungsgrad der Verkehrsflächen des **Rhein-Sieg-Kreises** liegt bei 71 Prozent. Der Rhein-Sieg-Kreis hat damit den zweihöchsten

Anlagenabnutzungsgrad. Zudem zeigt dieser Wert eine bilanzielle Überalterung der Verkehrsflächen. Der tatsächliche Zustand zeigt dagegen viele sehr gute, aber auch einige sehr schlechte Verkehrsflächen.

Der Rhein-Sieg-Kreis lässt alle vier Jahre eine Zustandserfassung der Fahrbahnen durchführen. Mittlerweile liegen dem Kreis zwei Zustandskampagnen vor. Die Erfassungen fanden 2016 und 2020 statt. Die Ergebnisse mit der Verteilung der Zustandsklassen (ZK) sind für 2016 und 2020 in der folgenden Grafik dargestellt.

Zustandsverteilung der Fahrbahnen Rhein-Sieg-Kreis in Prozent 2016 und 2020

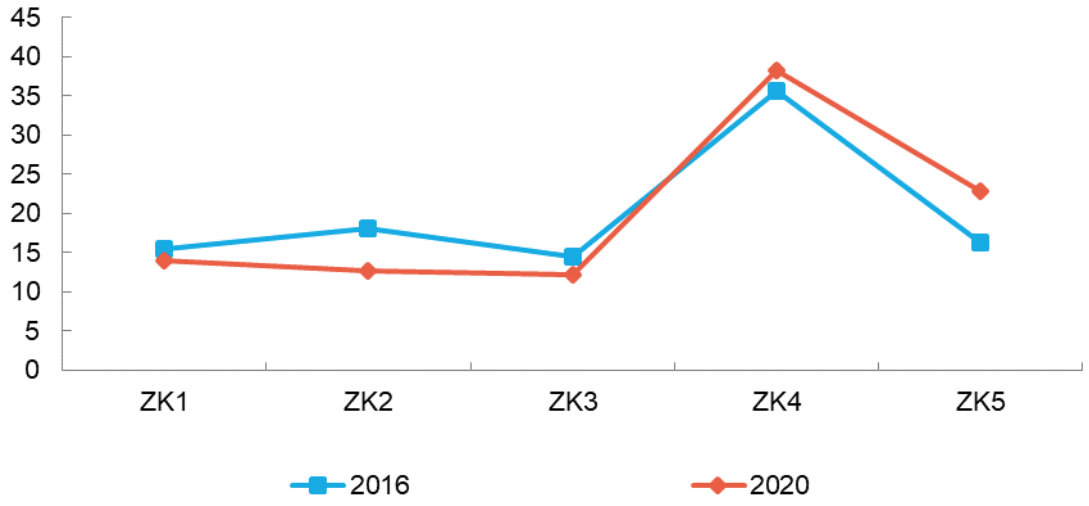


Die Verteilung der beiden Vergleichsjahre sieht für das gesamte Kreisstraßennetz ähnlich aus. Die Unterschiede sind nur geringfügig. Der Zustand der Flächen in der ZK1 (sehr gut) hat sich um knapp drei Prozent verbessert. Der Anteil an Flächen mit der ZK2 (gut) und ZK3 (mittel) hat sich reduziert. Zudem stieg der Anteil der ZK 5 (sehr schlecht) um zwei Prozent. Flächengewichtet hat sich der Straßenzustand im Rhein-Sieg-Kreis von 2016 auf 2020 minimal verschlechtert. Der flächengewichtete Zustand lag 2016 bei 2,67 und erhöhte sich 2020 auf 2,7. Die geringe Abweichung kann mit einer Unschärfe bei der Zustandserfassung einhergehen. In der Summe hat der Rhein-Sieg-Kreis den Zustand stabil gehalten. Zudem befinden sich über 50 Prozent der Flächen in einem guten (ZK2) bis sehr gutem (ZK1) Zustand. Zugenommen haben aber auch die kostenintensiven Flächen. In der ZK5 befinden sich derzeit 225.400 qm, die als erneuerungsbedürftig gelten.

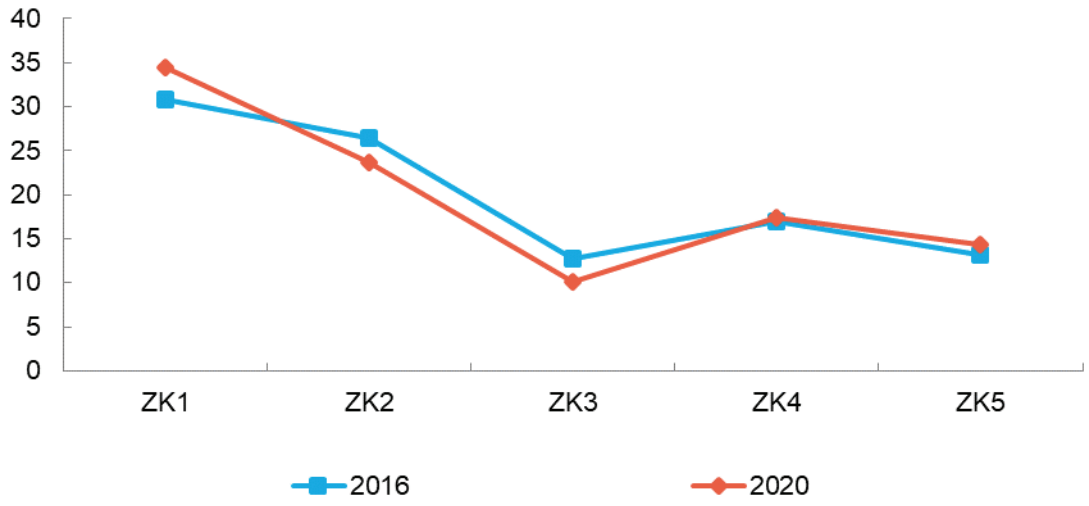
In den beiden folgenden Grafiken wird der Zustand der Kreisstraßen innerorts und außerorts dargestellt. Auch hier unterscheiden sich die jeweiligen Verlaufskurven der Vergleichsjahre nur geringfügig. Deutliche Unterschiede zeigen sich dagegen in den dortigen Anteilen der Zustandsklassen. Die innerörtlichen Flächen befinden sich in einem deutlich schlechteren Zustand als die Außerortsflächen. Während sich bei den innerörtlichen Kreisstraßen nur etwa 15 Prozent in der ZK1 befinden, sind es außerorts mit 34 Prozent mehr als doppelt so viele Flächen. Bei den Innerortsstraßen stieg der Wert in ZK5 von 16 Prozent in 2016 auf knapp 23 Prozent in 2020. Der Anteil der innerörtlichen ZK4 ist mit derzeit 38 Prozent ebenfalls sehr hoch. Das sind

die Flächen, die in den kommenden Jahren in die ZK5 übergehen. Bei den Außerortsstraßen befinden sich nur 14 Prozent in der ZK5 und weitere 17 Prozent in der ZK4. Hier ist ein geringeres Risiko eines sich verschlechternden Straßennetzes zu erkennen. Jedoch bilden die außerörtlichen Flächen mit 82 Prozent den überwiegenden Anteil an der Gesamtverkehrsfläche. Insofern sind die absoluten Zahlen der Flächen in qm außerorts höher. Dreiviertel der Flächen in ZK5 entfallen auf die Außerortsflächen.

Zustandsverteilung der Fahrbahnen Rhein-Sieg-Kreis innerorts in Prozent 2016 und 2020

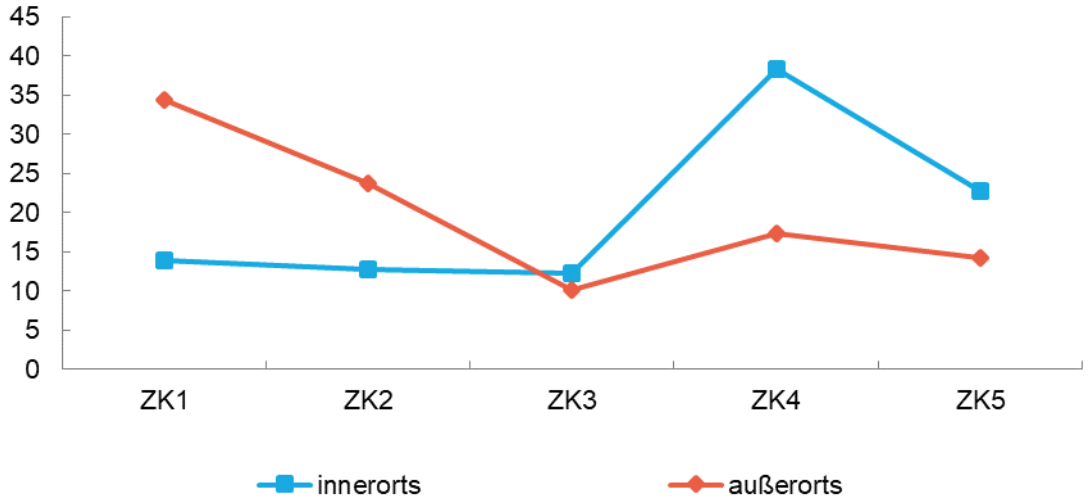


Zustandsverteilung der Fahrbahnen Rhein-Sieg-Kreis außerorts in Prozent 2016 und 2020



Die letzte Grafik zeigt die Zustandsklassen der Innerorts- und Außerortsstraßen 2020 im Vergleich.

Zustandsverteilung der Fahrbahnen Rhein-Sieg-Kreis innerorts/außerorts in Prozent 2020



Deutliche Unterschiede zeigen sich vor allem bei der ZK1 und ZK4. In der Summe befinden sich die Außerortsstraßen in einem besseren Gesamtzustand. Insgesamt gesehen hat der Rhein-Sieg-Kreis einen guten bis sehr guten Straßenzustand vorzuweisen. Dennoch ist der Anteil in den ZK4 und ZK5 vergleichsweise hoch und bedarf einer intensiven Instandsetzungs- und Erneuerungsstrategie. Zudem sollten die innerörtlichen Flächen stärker in den Fokus rücken.

8.3.4.2 Unterhaltung

→ **Feststellung**
Die Unterhaltungsaufwendungen liegen im 4-Jahres-Durchschnitt mit 0,98 Euro je qm etwa ein Viertel unter dem empfohlenen Richtwert der FGSV. Dieser Wert enthält zudem 44 Prozent an Instandhaltungsrückstellungen.

Um die festgesetzte Gesamtnutzungsdauer der Verkehrsfläche zu erreichen, ist eine entsprechende auskömmliche Unterhaltung erforderlich. Wie hoch die Unterhaltungsaufwendungen im Einzelfall sein müssen, ist von vielen verschiedenen Faktoren abhängig. Eine Orientierung bietet der Richtwert von 1,30 Euro je qm.

Die Unterhaltungsaufwendungen der Verkehrsflächen liegen im **Rhein-Sieg-Kreis** im betrachteten Zeitraum 2017 bis 2020 bei durchschnittlich 0,98 Euro je qm. Damit liegt der Kreis etwa ein Viertel unter dem empfohlenen Richtwert der FGSV.

Die jährlichen Unterhaltungsaufwendungen schwanken zwischen zwei und drei Mio. Euro. Der Rhein-Sieg-Kreis bildet dabei jährlich hohe Rückstellungen infolge unterlassender Instandhaltungen. Momentan fließen diese Rückstellungen nicht vollständig in die Unterhaltung der Verkehrsflächen. Die Unterhaltungsaufwendungen enthalten etwa 44 Prozent an Instandhaltungsrückstellungen. So wurden 2017 bis 2020 insgesamt fünf Mio. Euro an Rückstellungen gebildet.

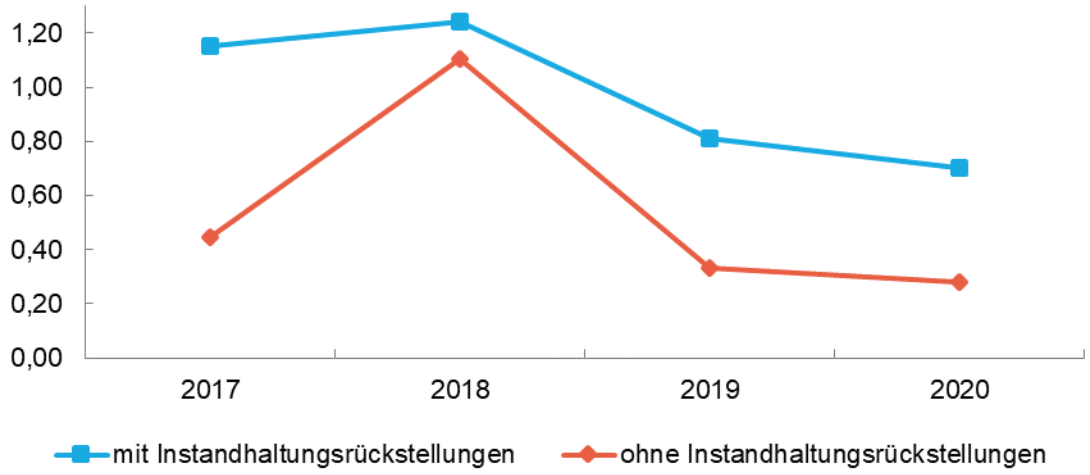
In der folgenden Tabelle sind die Unterhaltungsaufwendungen im Detail dargestellt. Die Aufwendungen aus der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung mit Straßen.NRW (betriebliche Erhaltung und Instandhaltungen) sind weitestgehend ähnlich. Die Werte steigen jedoch aufgrund der vereinbarten Preissteigerungen kontinuierlich. Große Schwankungen gibt es dagegen bei den Instandsetzungen, die der Rhein-Sieg-Kreis selbst verantwortet. Die Werte schwanken von 0,11 Euro je qm 2020 bis knapp einem Euro je qm 2018. Einen erheblichen Teil machen jedoch die erwähnten Instandhaltungsrückstellungen aus. Durchschnittlich 0,43 Euro je qm sind hier jährlich vom Rhein-Sieg-Kreis veranschlagt. Nach Aussagen des Rhein-Sieg-Kreises werden die Rückstellungen nötig, da Maßnahmen zum Jahresende nicht mehr ausgeführt werden können. Die Maßnahmen, für die Rückstellungen gebildet werden, setzt der Kreis zeitnah um.

Unterhaltungsaufwendungen Rhein-Sieg-Kreis je qm in Euro 2017 bis 2020

	2017	2018	2019	2020
Aufwendungen öffentlich-rechtliche Vereinbarung	0,11	0,14	0,14	0,16
Aufwendungen Instandsetzungen	0,33	0,97	0,19	0,11
Instandhaltungsrückstellungen	0,70	0,13	0,48	0,42
Summe Unterhaltungsaufwendungen	**1,15**	**1,24**	**0,81**	**0,70**

Aus der folgenden Grafik wird deutlich, wie hoch die Unterhaltungsaufwendungen ohne die Instandhaltungsrückstellungen ausfallen.

Unterhaltungsaufwendungen Rhein-Sieg-Kreis je qm in Euro 2017 bis 2020



Ohne die Rückstellungen verbleiben durchschnittlich etwa 0,55 Euro je qm Verkehrsfläche an tatsächlich eingesetzten Unterhaltungsmitteln. Dieser Wert liegt somit bei nur 42 Prozent des empfohlenen Richtwertes der FGSV.

→ **Empfehlung**
Die mit den Instandhaltungsrückstellungen verbundenen Unterhaltungsmaßnahmen sollte der Rhein-Sieg-Kreis weiterhin zeitnah umsetzen. Zudem sollte der Rhein-Sieg-Kreis die

Höhe der Unterhaltungsaufwendungen anhand der Altersstruktur und dem Sanierungsbedarf der Verkehrsflächen festlegen.

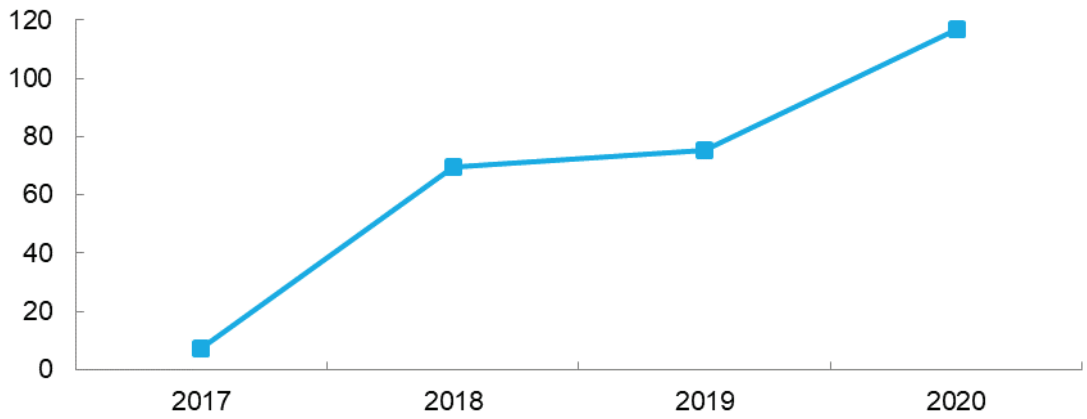
8.3.4.3 Reinvestitionen

→ **Feststellung**
Die durchschnittliche Reinvestitionsquote liegt im Rhein-Sieg-Kreis bei nur 67 Prozent.

Über den gesamten Lebenszyklus hinweg sollten die erwirtschafteten Abschreibungen vollständig über Reinvestitionen wieder in die Verkehrsflächen fließen. Das heißt, dass die Reinvestitionsquote über den gesamten Lebenszyklus aller Verkehrsflächen 100 Prozent betragen sollte.

Die durchschnittliche Reinvestitionsquote des **Rhein-Sieg-Kreises** liegt bei nur 67 Prozent. Damit reinvestiert der Kreis jährlich circa 2,1 Mio. Euro ins bestehende Kreisstraßennetz. Dem gegenüber stehen jährliche Abschreibungen von 3,1 Mio. Euro. Der Kreis möchte dem bisherigen Werteverzehr entgegenwirken und hat die Reinvestitionen in den letzten Jahren schrittweise gesteigert.

Reinvestitionsquote Rhein-Sieg-Kreis in Prozent 2017 bis 2020



2017 lag die Reinvestitionsquote bei etwa sieben Prozent und steigerte sich bis 2020 auf 117 Prozent. Weitere deutliche Steigerungen sind momentan nicht vorgesehen. Dennoch möchte der Rhein-Sieg-Kreis auch in den kommenden Jahren etwa 100 Prozent des abschreibungsbedingten Werteverzehrs ins bestehende Straßennetz reinvestieren.

Finanzmitteleinsatz

Verschiedene Neuerungen für die Kreise bringt das Ende 2018 in Kraft getretene zweite NKF-Weiterentwicklungsgesetz (2. NKFWG) mit. Das dort beschriebene Wirklichkeitsprinzip soll eine Weiterentwicklung des Vorsichtsprinzips darstellen. Mit dem Komponentenansatz sind Erhaltungsaufwendungen unter bestimmten Voraussetzungen aktivierbar. Beispielsweise bisher konsumtiv angesetzte Deckschichterneuerungen könnten Kreise nun aktivieren. Die Details mit den nötigen Bedingungen sind im Gesetz definiert. Um die möglichen Auswirkungen darzustellen, haben wir eine weitere Kennzahl definiert. Die Kennzahl „Finanzmitteleinsatz“ setzt sich aus

den Unterhaltungsaufwendungen und den Reinvestitionen zusammen. Diese soll mögliche Verschiebungen von konsumtiven zu investiven Maßnahmen aufzeigen. Derzeit macht der Rhein-Sieg-Kreis vom Komponentenansatz keinen Gebrauch. Insofern gibt es hier keine Verschiebungen.

Finanzmitteleinsatz Rhein-Sieg-Kreis je qm in Euro 2017 bis 2020

Kennzahlen	2017	2018	2019	2020
Unterhaltungsaufwendungen	1,15	1,24	0,81	0,70
Reinvestitionen	0,08	0,76	0,81	1,27
Finanzmitteleinsatz	**1,23**	**2,00**	**1,62**	**1,97**

Den niedrigsten Finanzmitteleinsatz hatte der Rhein-Sieg-Kreis 2017. Den höchsten Wert gab es 2020 mit rund zwei Euro je qm. Durchschnittlich setzt der Rhein-Sieg-Kreis 1,71 Euro je qm an Finanzmitteln ein.

Eine werterhaltende Reinvestitionstätigkeit setzt voraus, dass mindestens in Höhe der Abschreibungen reinvestiert wird. Davon ausgehend ergibt sich für den Rhein-Sieg-Kreis inklusive der empfohlenen Unterhaltungsaufwendungen ein ungefährer jährlicher Finanzmittelbedarf von 2,40 Euro je qm. Auch dieser Wert soll eine Orientierung darstellen und ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Dazu zählen u. a. die vorhandenen Strukturen, der Zustand der Kreisstraßen und die Gesamtstrategie mit den definierten Zielen und Kennzahlen.

Die derzeitige hohe Reinvestitionsquote benötigt der Rhein-Sieg-Kreis auch für die kommenden Jahre. Dies zeigt ein Blick auf die Flächen der Zustandsklasse ZK5. Derzeit gelten rund 16 Prozent aller Kreisstraßen als erneuerungsbedürftig. Dies sind etwa 225.400 qm und damit ein erheblicher Anteil. Bei einem Ansatz von etwa 200 Euro je qm für Erneuerungen, entspricht dies einem kurzfristigen Bedarf 45 Mio. Euro. Bei einer Reinvestitionsquote von 100 Prozent (3,2 Mio. Euro) benötigt der Rhein-Sieg-Kreis etwa 14 Jahre, um diesen kurzfristigen Bedarf abbauen zu können. Dabei sind die Flächen in der Zustandsklasse ZK4 noch nicht berücksichtigt. Davon werden in den kommenden Jahren ebenfalls Flächen in die ZK5 übergehen.

Der Blick auf den momentanen Zustand der Kreisstraßen, den derzeitigen geringen Unterhaltungsaufwendungen und den Reinvestitionen zeigt finanzielle Risiken. Daher kann der Rhein-Sieg-Kreis momentan keine auskömmliche Finanzierung des Kreisstraßennetzes sicherstellen zu können.

→ **Empfehlung**
Der Rhein-Sieg-Kreis sollte die Reinvestitionen anhand einer zu entwickelnden Gesamtstrategie ausrichten. Diese sollte den Zustand der Verkehrsflächen und die Unterhaltungstätigkeiten berücksichtigen.

8.4 Straßenbegleitgrün

Unter Straßenbegleitgrün versteht die gpaNRW alle Randbereiche innerhalb der Straßenparzelle, die nicht befestigt sind. Hierzu gehören insbesondere Grünflächen innerhalb eines Verkehrskreisels, Bankette und Böschungen, Straßenbäume, Pflanzbeete sowie Pflanzkübel.

Im Rhein-Sieg-Kreis erbringt Straßen.NRW die Pflegeleistungen für das Straßenbegleitgrün. Die Inhalte sind ebenfalls in der unter Punkt 8.3.1 „Steuerung“ beschriebenen öffentlich-rechtlichen Vereinbarung festgehalten. Auch für das Straßenbegleitgrün gibt es derzeit keine konkreten Qualitäts- und Quantitätsstandards. Eine Definition und vertragliche Festlegung dieser Standards ist sinnvoll und notwendig. Vom Rhein-Sieg-Kreis ist wiederum das Einhalten der Standards zu überprüfen.

8.4.1 Steuerung

→ **Feststellung**
Der Rhein-Sieg-Kreis kann die Unterhaltung des Straßenbegleitgrüns nicht steuern. Hierfür fehlen die grundlegenden Informationen. Außerdem gibt es keine Gesamtstrategie zur Pflege inkl. Zielvorgaben und geeigneten Kennzahlen. Eine Kostenrechnung ist ebenfalls nicht vorhanden.

Ein Kreis muss die Informationen wie Flächen und Finanzdaten aktuell vorliegen haben, da diese für eine zielgerichtete Steuerung unabdingbar sind. Hierzu sind geeignete Instrumente zur Erfassung der Teilflächen und deren Aufwuchs vorhanden. Für die Steuerung sollte zudem eine Kostenrechnung eingerichtet sein, die den Ressourceneinsatz für das Straßenbegleitgrün vollständig und transparent abbildet. Die Unterhaltung des Straßenbegleitgrüns sollte auf der Grundlage von Zielen erfolgen. Neben funktionalen Zielen (verkehrstechnische, ökologische u.a.) werden insbesondere Ziele mit Finanzbezug gebildet und durch Kennzahlen messbar gemacht. Über ein Controlling sollte die Zielerreichung gesteuert werden.

Der **Rhein-Sieg-Kreis** hat bisher keine Informationen zu den Flächen und Pflegestufen des Straßenbegleitgrüns. Über eine Auswertung der Straßendatenbank von Straßen.NRW ließen sich die Flächenarten des Straßenbegleitgrüns ermitteln. Finanzdaten zum Straßenbegleitgrün liegen nicht vor. Analog zu den Verkehrsflächen ließ sich der anteilige Wert für die Pflege des Straßenbegleitgrüns nur näherungsweise ermitteln.

→ **Empfehlung**
Die Flächen des Straßenbegleitgrüns, die Pflegestufen und die dazugehörigen Finanzdaten sollten vollständig und aktuell vorliegen.

→ **Empfehlung**
Analog zu den Verkehrsflächen sollte der Rhein-Sieg-Kreis entweder einen erweiterten Zugang zur Straßendatenbank von Straßen.NRW haben oder ein eigenes Grünflächenkataster beschaffen. Die Datenbanken sollten idealerweise mit dem Geoinformationssystem des Kreises verknüpft sein.

Eine Kostenrechnung im Bereich des Straßenbegleitgrüns gibt es beim Rhein-Sieg-Kreis derzeit nicht. Analog zum Thema Verkehrsflächen sollte sich der Aufbau und die Gliederungstiefe

am Bedarf des Rhein-Sieg-Kreises orientieren. Die Kostenrechnung sollte ein Steuerungselement innerhalb der Grünflächenverwaltung darstellen. Mithilfe dessen lassen sich wirtschaftliche und nachhaltige Entscheidungen für die Pflege des Straßenbegleitgrüns bestimmen. Zudem können Ressourcenbedarf und Leistungsmengen so miteinander verknüpft werden, dass eine leistungsorientierte Kostenrechnung möglich wird und Budgets differenzierter darstellbar sind.

→ **Empfehlung**
Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine eigene Kostenrechnung aufbauen. Dabei sollten die Strukturen der Kostenrechnung und des Grünflächenkatasters aufeinander abgestimmt sein. Idealerweise kann der Rhein-Sieg-Kreis notwendige Daten von Straßen.NRW erhalten und zur Kontrolle und Steuerung nutzen.

Als Grundlage der Pflege des Straßenbegleitgrüns bedarf es außerdem einer Gesamtstrategie mit operativen Zielen. Um diese Ziele messen und steuern zu können, sind geeignete Kennzahlen nötig. Der Rhein-Sieg-Kreis hat derzeit keine Gesamtstrategie, Ziele oder Kennzahlen für die Pflege des Straßenbegleitgrüns definiert. Die Pflege basiert auf Grundlage der Standards bei Straßen.NRW. Diese Informationen liegen dem Rhein-Sieg-Kreis jedoch nicht umfänglich vor.

→ **Empfehlung**
Der Kreis sollte eine nachhaltige und steuerungswirksame Gesamtstrategie für die Pflege des Straßenbegleitgrüns entwickeln. Daraus lassen sich operative Ziele und geeignete Kennzahlen ableiten.

Kennzahlen mit Finanzbezug können aufzeigen, ob und wo Optimierungsmöglichkeiten bestehen. Sie bilden eine wesentliche Basis für Wirtschaftlichkeitsentscheidungen. Kennzahlen können auch transparent machen, inwieweit Flächenumfang und/oder -struktur die Höhe der Aufwendungen bestimmt. Hierzu eignen sich z. B. die Strukturkennzahlen. Durch Verringerung der in der Unterhaltung tendenziell teureren Flächenanteile könnten die Aufwendungen des Straßenbegleitgrüns günstig beeinflusst werden. Hier liegt ein Steuerungspotenzial für den Rhein-Sieg-Kreis.

8.4.2 Strukturen

→ Der mit 78 Prozent hohe Anteil an Rasenflächen und der sehr geringe Baumbestand wirken sich vermutlich entlastend für den Rhein-Sieg-Kreis aus.

Die Strukturen des Straßenbegleitgrüns können begünstigenden wie belastenden Einfluss auf die Aufwendungen für das Straßenbegleitgrün nehmen. Daher macht die gpaNRW die Strukturen transparent und greift mögliche individuelle Besonderheiten auf.

Der **Rhein-Sieg-Kreis** stellt vier qm Straßenbegleitgrün je Einwohner zur Verfügung. Damit befindet sich der Kreis zwischen dem ersten Viertelwert und dem Median. Somit stellen mindestens 50 Prozent aller Kreise mehr Straßenbegleitgrün je Einwohner zur Verfügung.

Strukturkennzahl Straßenbegleitgrün 2020

Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis	Minimum	1. Viertelwert	2. Viertelwert (Median)	3. Viertelwert	Maximum	Anzahl Werte
Fläche Straßenbegleitgrün je EW in qm	4,02	0,90	2,66	6,58	10,70	17,30	26

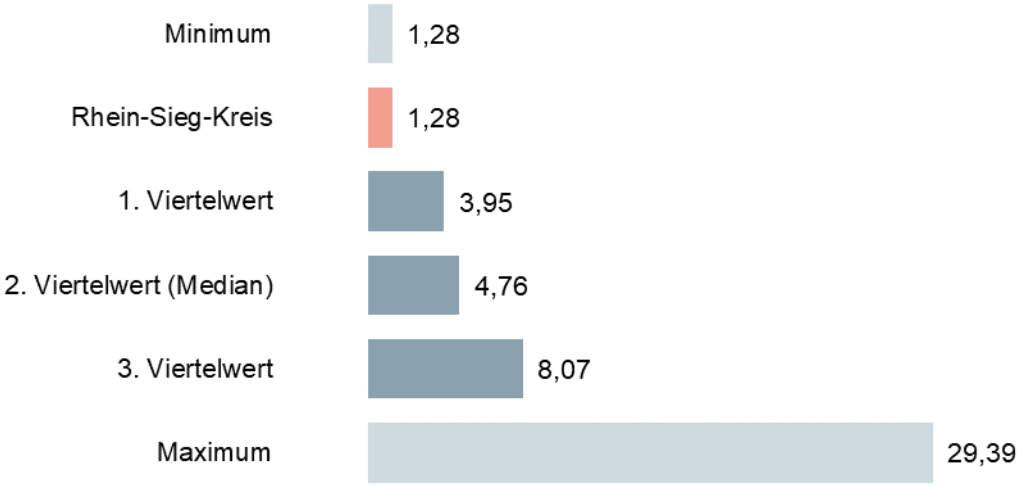
Der Rhein-Sieg-Kreis unterhält nach eigenen Angaben 2,4 Mio. qm Straßenbegleitgrün an insgesamt 255 km Kreisstraßen. In der folgenden Tabelle sind die verschiedenen Flächenarten aufgeführt. Diese Daten stammen aus der Straßendatenbank von Straßen.NRW. Mit 78 Prozent besteht der überwiegende Teil des Straßenbegleitgrüns aus Rasenflächen. Davon werden nur knapp 40 Prozent intensiv gepflegt. Beim Rhein-Sieg-Kreis sind das zum großen Teil die Bankette, die bis maximal 1,00 m Breite zum intensiven Pflegebereich gehören. Die geringe intensiv zu pflegende Fläche wirkt begünstigend bei der Pflege des Straßenbegleitgrüns.

Flächen Straßenbegleitgrün Rhein-Sieg-Kreis in qm 2020

Straßenbegleitgrün	Flächen
Fläche Rasen	1.881.200
davon Fläche Rasen Intensivpflege	725.123
davon Fläche Rasen Extensivpflege	1.156.077
Fläche Sträucher/Gehölze	533.359
Fläche Beete/Wechselbepflanzung	0
Gesamtfläche des Straßenbegleitgrüns	**2.414.559**

Der Rhein-Sieg-Kreis hat zudem 3.080 straßenbegleitende Bäume. Mit durchschnittlich einem Baum je 1.000 qm Straßenbegleitgrün bildet der Rhein-Sieg-Kreis das Minimum aller Kreise. Das ist nur halb so viel wie der nächstfolgende Kreis.

Bäume je 1.000 qm Straßenbegleitgrün 2020



In den interkommunalen Vergleich sind 21 Werte eingeflossen, die sich wie folgt verteilen:

Aus dem Diagramm ist die große Streuung beim Baumbestand erkennbar. Dieser Wert ist zum einen von der Fläche des Straßenbegleitgrüns und der absoluten Anzahl an Einzelbäumen abhängig. Eine geringe Fläche und viele Bäume erzeugen beispielsweise eine hohe Dichte. Der Rhein-Sieg-Kreis hat auf der Fläche des Straßenbegleitgrüns wenige Bäume stehen und somit eine geringe Anzahl beim Baumbestand je 1.000 Bäume.

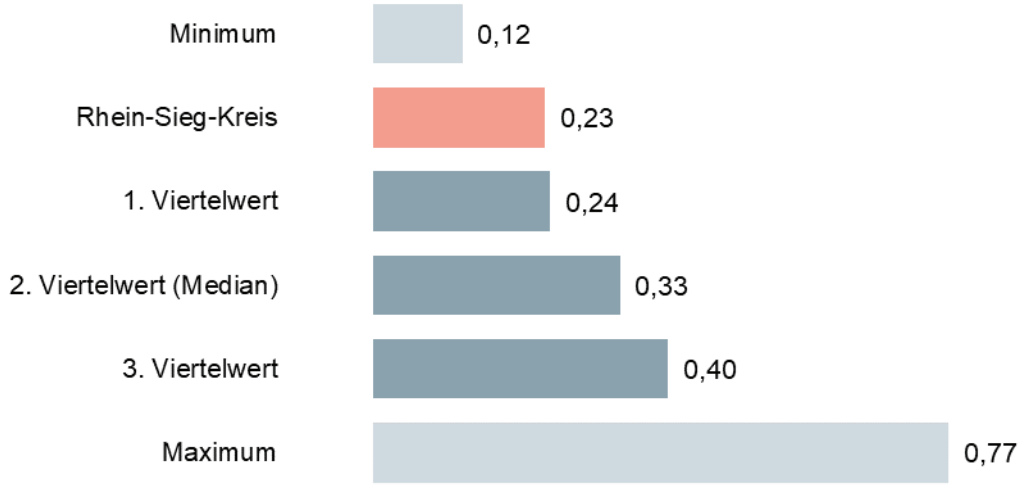
8.4.3 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

→ Der Rhein-Sieg-Kreis gehört zu den Kreisen mit niedrigen Aufwendungen für die Pflege des Straßenbegleitgrüns.

Ein Kreis sollte die Pflege und Erhaltung des Straßenbegleitgrüns wirtschaftlich gestalten. Hierzu nutzt er Steuerungsinstrumente, um die Wirtschaftlichkeit hinsichtlich Flächen, deren Gestaltung und Pflege sowie die Leistungserbringung zu analysieren und zu bewerten. Orientiert an den notwendigen funktionalen Zielsetzungen und unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten setzt ein Kreis entsprechend angemessene Aufwendungen für das Straßenbegleitgrün ein.

Der **Rhein-Sieg-Kreis** setzt 0,23 Euro je qm für die Pflege des Straßenbegleitgrüns inklusive der Baumpflege und -kontrollen ein.

Aufwendungen Straßenbegleitgrün je qm in Euro 2020



In den interkommunalen Vergleich sind 24 Werte eingeflossen, die sich wie folgt verteilen:

Damit liegt der Rhein-Sieg-Kreis knapp unter dem ersten Viertelwert. Der Rhein-Sieg-Kreis gehört daher zu den 25 Prozent aller Kreise mit geringeren Aufwendungen. Dies hängt vermutlich mit dem sehr geringen Baumbestand und einem überwiegenden Anteil an Rasenflächen an der Gesamtfläche des Straßenbegleitgrüns zusammen. Da dem Kreis keine detaillierten Informationen zu den einzelnen Pflegestandards und deren Aufwendungen vorliegen, sind keine konkreten Aussagen zur Wirtschaftlichkeit möglich. Vielmehr kann der Rhein-Sieg-Kreis die Ergebnisse nutzen, um die nächsten Schritte anzugehen. Dazu gehören ausreichend differenzierte Daten, eine Kostenrechnung und eine Gesamtstrategie inklusive der operativen Ziele und geeigneter Kennzahlen.

8.5 Anlage: Ergänzende Tabellen

Tabelle 1: Zusammenstellung der Feststellungen und Empfehlungen der gpaNRW zur überörtlichen Prüfung 2022/2023 – Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün

	Feststellung	Seite		Empfehlung	Seite
Verkehrsflächen					
F1	Der Rhein-Sieg-Kreis hat eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) abgeschlossen. Diese beinhaltet die bauliche und betriebliche Erhaltung von 255 km Kreisstraßen. Bezüglich der Qualitäts- und Quantitätsstandards sowie den Kontrollpflichten besteht Optimierungsbedarf.	283	E1.1	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte konkrete und messbare Qualitäts- und Quantitätsstandards mit Straßen.NRW definieren und vertraglich festhalten. Die erbrachten Leistungen sollte der Kreis prüfen.	284
			E1.2	Die Vereinbarungen sollte der Rhein-Sieg-Kreis mindestens alle vier bis fünf Jahre einer Wirtschaftlichkeitsanalyse unterziehen.	284
F2	Bei der Datenlage besteht Optimierungsbedarf, um den Erhalt der Verkehrsflächen systematisch und nachhaltig steuern zu können.	285	E2	Die Bestands-, Bilanz- und Finanzdaten sollte der Rhein-Sieg-Kreis differenziert, vollständig und aktuell vorliegen haben.	285
F3	Der Rhein-Sieg-Kreis hat seit 2020 eine eigene Straßendatenbank. Diese ist jedoch noch nicht dazu geeignet, den Erhalt der Verkehrsflächen systematisch und nachhaltig zu steuern.	285	E3.1	Die Datenerfassung, Datenhaltung und -pflege sollte der Rhein-Sieg-Kreis mit Straßen.NRW abstimmen.	286
			E3.2	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte während der Vertragslaufzeit einen erweiterten Zugang zur Straßendatenbank von Straßen.NRW haben.	287
			E3.3	Die Straßendaten von Straßen.NRW sollte der Kreis regelmäßig im geeigneten Austauschformat abfragen und sichern. So sind die Daten als Backup jederzeit auch beim Kreis verfügbar.	287
			E3.4	Die Strukturen der Straßendatenbanken, dem Aufbruchmanagement, der Kostenrechnung und der Anlagenbuchhaltung sollten aufeinander abgestimmt sein. Zudem ist eine doppelte Datenhaltung zu vermeiden. Der Rhein-Sieg-Kreis sollte daher geeignete Prozesse zur Datenhaltung und -pflege definieren. Dadurch wird festgelegt, wer wann welche Daten pflegt.	287

Feststellung		Seite	Empfehlung		Seite
			E3.5	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte den Zustand auch für die weiteren befestigten Flächen wie z. B. den Radwegen, Gehwegen, Busbuchten, etc. regelmäßig erfassen und in die Straßendatenbank integrieren.	287
			E3.6	Analog zu den Straßendaten sollte der Rhein-Sieg-Kreis auch einen Zugriff auf die Aufbruchverwaltung von Straßen.NRW erhalten. Dadurch behält der Kreis den Überblick über beantragte, genehmigte, laufende und abgeschlossene Aufgrabungen.	288
			E3.7	Der Kreis sollte eine eigene Software zum Aufbruchmanagement haben. Zudem sollten Straßendatenbank, Aufbruchmanagement und Geoinformationssystem miteinander verknüpft sein. Dadurch lässt sich des Aufbruchmanagement, von der Koordinierung über die Genehmigung bis hin zur Kontrolle und Abnahme verbessern und digitalisieren.	288
			E3.8	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine Aufgrabungsrichtlinie inklusive eigener Formulare erstellen. Diese sollte verbindliche Regelungen zum Umgang mit Aufgrabungen und Baumaßnahmen beinhalten. Die Richtlinie sollte als Bedingung für Arbeiten im Straßenraum dienen.	288
F4	Der Rhein-Sieg-Kreis hat keine Kostenrechnung.	289	E4	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine eigene Kostenrechnung aufbauen. Dabei sollten die Strukturen der Kostenrechnung und der Straßendatenbank aufeinander abgestimmt sein. Idealerweise kann der Rhein-Sieg-Kreis notwendige Daten von Straßen.NRW erhalten und diese zur Kontrolle und Steuerung nutzen.	289
F5	Im Rhein-Sieg-Kreis gibt es strategische Produktziele zur Digitalisierung, Klimaschutz und Mobilität. Für den Kreisstraßenbau wurde ein operatives Ziel zur Digitalisierung inklusive einer Kennzahl definiert. Die strategische Steuerung und das operative Controlling sind dennoch ausbaufähig.	290	E5	Weitere konkrete operative Ziele und geeignete Kennzahlen sollten definiert werden.	291
F6	Das Finanzwesen und der Kreisstraßenbau stimmen sich in buchhalterischen Fragen gut miteinander ab. Eine Schnittstelle zwischen der Anlagenbuchhaltung und Straßendatenbank gibt es nicht. Ebenso gab es seit der Eröffnungsbilanz keine weiteren körperlichen Inventuren.	291	E6.1	Die Bereiche Finanzwesen und Kreisstraßenbau sollten sicherstellen, dass die Anlagegüter in der Anlagenbuchhaltung und der (eigenen) Straßendatenbank identisch sind. Zudem sollte eine direkte Schnittstelle zwischen beiden Systemen eingerichtet sein.	293
			E6.2	Die körperliche Inventur sollte der Rhein-Sieg-Kreis zeitnah nachholen. Die regelmäßigen Zustandserfassungen bilden hierfür eine sehr gute Grundlage.	293

	Feststellung	Seite		Empfehlung	Seite
F7	Die Unterhaltungsaufwendungen liegen im 4-Jahres-Durchschnitt mit 0,98 Euro je qm etwa ein Viertel unter dem empfohlenen Richtwert der FGSV. Dieser Wert enthält zudem 44 Prozent an Instandhaltungsrückstellungen.	301	E7	Die mit den Instandhaltungsrückstellungen verbundenen Unterhaltungsmaßnahmen sollte der Rhein-Sieg-Kreis weiterhin zeitnah umsetzen. Zudem sollte der Rhein-Sieg-Kreis die Höhe der Unterhaltungsaufwendungen anhand der Altersstruktur und dem Sanierungsbedarf der Verkehrsflächen festlegen.	302
F8	Die durchschnittliche Reinvestitionsquote liegt im Rhein-Sieg-Kreis bei nur 67 Prozent.	303	E8	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte die Reinvestitionen anhand einer zu entwickelnden Gesamtstrategie ausrichten. Diese sollte den Zustand der Verkehrsflächen und die Unterhaltungstätigkeiten berücksichtigen.	304
Straßenbegleitgrün					
F9	Der Rhein-Sieg-Kreis kann die Unterhaltung des Straßenbegleitgrüns nicht steuern. Hierfür fehlen die grundlegenden Informationen. Außerdem gibt es keine Gesamtstrategie zur Pflege inkl. Zielvorgaben und geeigneten Kennzahlen. Eine Kostenrechnung ist ebenfalls nicht vorhanden.	305	E9.1	Die Flächen des Straßenbegleitgrüns, die Pflegestufen und die dazugehörigen Finanzdaten sollten vollständig und aktuell vorliegen.	305
			E9.2	Analog zu den Verkehrsflächen sollte der Rhein-Sieg-Kreis entweder einen erweiterten Zugang zur Straßendatenbank von Straßen.NRW haben oder ein eigenes Grünflächenkataster beschaffen. Die Datenbanken sollten idealerweise mit dem Geoinformationssystem des Kreises verknüpft sein.	305
			E9.3	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine eigene Kostenrechnung aufbauen. Dabei sollten die Strukturen der Kostenrechnung und des Grünflächenkatasters aufeinander abgestimmt sein. Idealerweise kann der Rhein-Sieg-Kreis notwendige Daten von Straßen.NRW erhalten und zur Kontrolle und Steuerung nutzen.	306
			E9.4	Der Kreis sollte eine nachhaltige und steuerungswirksame Gesamtstrategie für die Pflege des Straßenbegleitgrüns entwickeln. Daraus lassen sich operative Ziele und geeignete Kennzahlen ableiten.	306

Tabelle 2: Einflussfaktoren Erhaltung der Verkehrsflächen 2020

Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis	Minimum	1. Viertelwert	2. Viertelwert (Median)	3. Viertelwert	Maximum	Anzahl Werte
Anlagenabnutzungsgrad in Prozent	70,79	37,78	46,52	55,34	65,77	80,16	20
Unterhaltungsaufwendungen je qm in Euro	0,70	0,22	0,53	0,68	1,07	1,57	29
Unterhaltungsaufwendungen im 4-Jahres-Durchschnitt je qm in Euro	0,98	0,36	0,53	0,81	1,12	1,50	24
Reinvestitionsquote in Prozent	117	13,65	39,80	77,94	103	168	30
Reinvestitionsquote im 4-Jahres-Durchschnitt in Prozent	67,02	20,53	42,76	54,40	69,69	191	27

9. gpa-Kennzahlenset

9.1 Inhalte, Ziele und Methodik

Die gpaNRW stützt die Analysen im Wesentlichen auf Kennzahlen. Dabei haben sich für die einzelnen Handlungsfelder der Kreise bestimmte Kennzahlen als besonders aussagekräftig und steuerungsrelevant herausgestellt. Diese Schlüsselkennzahlen sind im gpa-Kennzahlenset zusammengefasst. Wir erheben die Kennzahlen kontinuierlich in unseren Prüfungen, um den Kreisen eine aktuelle Standortbestimmung zu ermöglichen.

Für Handlungsfelder, die wir in vorangegangenen Prüfungen untersucht haben, hat die gpaNRW in den aktuellen Prüfungen keinen Bericht erstellt. Analysen, Empfehlungen sowie Hinweise zu Konsolidierungsmöglichkeiten sind aus den vorangegangenen Prüfungsberichten bekannt oder übergreifend unter www.gpanrw.de in der Rubrik Prüfung veröffentlicht. Sofern wir das dargestellte Handlungsfeld aktuell geprüft haben, stehen Analysen sowie Feststellungen und Empfehlungen im jeweils genannten Teilbericht.

In einigen Fällen verzichten wir in dieser Prüfungsrunde auf eine Fortschreibung der Kennzahlen aus der letzten Prüfungsrunde. Dies betrifft die Handlungsfelder Personal, Gebäudeportfolio, Gebäudewirtschaft, Schulen, Eingliederungshilfe, Ausbildungsförderung, öffentlicher Gesundheitsdienst und Straßenbeleuchtung.

Bei der Grunddatenerhebung und den Kennzahlenberechnungen hat die gpaNRW Plausibilitätsprüfungen durchgeführt. Damit ist die Validität der Daten und die interkommunale Vergleichbarkeit der Kennzahlenwerte sichergestellt. Hierzu dienen auch die mit den Verantwortlichen geführten Gespräche.

Die Definitionen der Grunddaten und Kennzahlen stellt die gpaNRW den Kreisen zur Verfügung. So können die Kreise die Kennzahlen auch außerhalb der Prüfung fortschreiben. Die Kreise können sie für die strategische und operative Steuerung nutzen und sie in die Haushaltspläne und Jahresabschlüsse integrieren.

9.2 Aufbau des gpa-Kennzahlensets

Das gpa-Kennzahlenset enthält aus den aktuellen Prüfungen der Kreise - gegliedert nach den Handlungsfeldern -

- die Werte des jeweiligen Kreises,
- die interkommunalen Vergleichswerte,
- die Anzahl der Vergleichswerte sowie
- das Vergleichsjahr für den interkommunalen Vergleich.

Sofern die gpaNRW die Kennzahlen bereits in einer vorangegangenen Prüfung erhoben hat, enthält die Übersicht auch diese Werte. Bei manchen Kennzahlen haben sich zwischenzeitlich die Grunddatendefinitionen geändert. Ebenso haben wir in dieser Prüfungsrunde einige Kennzahlen erstmals erhoben. In beiden Fällen bilden wir nur die aktuellen Kennzahlenwerte ab und geben in der entsprechenden Spalte für Vorjahre den Hinweis „keine Angabe (k. A.)“. Der Zusatz „k. A.“ deutet somit nicht automatisch auf eine mangelnde Datenlieferung des Kreises hin.

Der Kreis soll seinen Kennzahlenwert gut einordnen können. Deshalb stellen wir im gpa-Kennzahlenset folgende Vergleichswerte dar:

- die Extremwerte, also das Minimum und Maximum sowie
- drei Viertelwerte.

Die Viertelwerte teilen eine nach Größe geordnete statistische Reihe in vier Viertel. Der erste Viertelwert teilt die vorgefundenen Werte so, dass 25 Prozent darunter und 75 Prozent darüber liegen. Der zweite Viertelwert entspricht dem Median und liegt in der Mitte der statistischen Reihe, d.h. 50 Prozent der Werte liegen unterhalb und 50 Prozent oberhalb dieses Wertes. Der dritte Viertelwert teilt die vorgefundenen Werte so, dass 75 Prozent darunter und 25 Prozent darüber liegen.

Die Zahl der in den interkommunalen Vergleich eingegangenen Daten gibt einen Hinweis auf die statistische Sicherheit der Vergleichswerte. Von der gpaNRW durchgeführte Auswertungen haben gezeigt, dass sich beim weitaus überwiegenden Teil der Kennzahlen schon nach Einbeziehung von 12 bis 15 Vergleichswerten die statistischen Lagemaße ausreichend stabilisiert haben.

Die Kennzahlenwerte des interkommunalen Vergleichs und die zugehörigen Werte des Kreises basieren auf den jeweils aktuellsten vorliegenden Daten. Abhängig von den benötigten Grunddaten lagen während der Prüfung unterschiedliche Datenstände vor. Für jede Kennzahl ist deshalb das Jahr des interkommunalen Vergleichs angegeben. Der aktuelle Wert des Kreises bezieht sich ebenfalls auf das angegebene Vergleichsjahr.

Sofern die gpaNRW das Handlungsfeld aktuell geprüft hat, ist der betreffende Teilbericht in der letzten Spalte benannt.

9.3 gpa-Kennzahlenset

gpa-Kennzahlenset des Rhein-Sieg-Kreises

Handlungsfelder / Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis 2014	Rhein-Sieg-Kreis aktuell	Minimum	1. Viertel-wert	2. Viertel-wert (Median)	3. Viertel-wert	Maximum	Anzahl Werte	Vergleichs-jahr	Teilbericht
Haushaltssituation										
Jahresergebnis je EW* in Euro	5,42	53,74	-8,31	11,50	30,81	46,78	91,93	31	2020	Finanzen
Umlagevolumen je EW in Euro	402	478	375	497	581	644	800	31	2020	Finanzen
Umlagedarf je EW in Euro	397	424	369	477	539	609	764	31	2020	Finanzen
Eigenkapitalquote 1 in Prozent	11,29	18,42	6,53	11,24	18,42	22,65	36,46	31	2020	Finanzen
Eigenkapitalquote 2 in Prozent	26,53	33,10	22,37	32,16	34,48	39,01	49,96	31	2020	Finanzen
Gesamtverbindlichkeiten Konzern je EW in Euro	590	502	91,35	183	278	492	1.008	30	2020	Finanzen
Saldo aus laufender Verwaltungstätigkeit je EW in Euro	16,03	111	3,66	34,33	53,59	76,13	111	31	2020	Finanzen
Zahlungsabwicklung										
Einzahlungen je Vollzeit-Stelle Zahlungsabwicklung	k. A.	43.991	14.245	26.766	32.009	45.441	78.976	31	2021	./.
Ungeklärte Zahlungseingänge je 10.000 Einzahlungen	k. A.	117	2,00	29,35	49,66	90,31	456	31	2022	./.
Abgewickelte Vollstreckungsforderungen je Vollzeit-Stelle Vollstreckung	k. A.	1.137	949	1.431	1.682	2.307	3.346	30	2021	./.
Bestand Vollstreckungsforderungen je Vollzeit-Stelle Vollstreckung	k. A.	1.417	445	1.412	2.089	2.860	9.102	30	2021	./.

Handlungsfelder / Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis 2014	Rhein-Sieg-Kreis aktuell	Minimum	1. Viertel-wert	2. Viertel-wert (Median)	3. Viertel-wert	Maximum	Anzahl Werte	Vergleichs-jahr	Teilbericht
Informationstechnik (IT)										
IT-Kosten je Arbeitsplatz mit IT-Ausstattung in Euro	k. A.	5.593	3.140	3.708	4.341	5.251	6.686	31	2020	Informationstechnik
Kfz-Zulassung										
Fälle je Vollzeit-Stelle Kfz-Zulassung	k. A.	4.237	2.626	3.307	3.478	4.227	8.004	28	2020	./.
Hilfe zur Pflege										
Transferaufwendungen der Hilfe zur Pflege je Leistungsbezieher in Euro	17.157	13.136	9.679	10.752	11.233	11.972	13.136	25	2020	Hilfe zur Pflege
Leistungsbezieher von Hilfe zur Pflege je 1.000 EW ab 65 Jahre	k. A.	11,67	11,67	15,27	16,84	18,08	22,45	27	2020	Hilfe zur Pflege
Anteil Leistungsbezieher ambulant an den Leistungsbeziehern in Prozent	21,5	13,02	4,78	9,76	11,05	13,87	28,72	27	2020	Hilfe zur Pflege
Erträge aus sonstigen privatrechtlichen Ansprüchen für Hilfe zur Pflege je Leistungsbezieher in Euro	k. A.	102	20,94	85,02	147	231	539	21	2020	Hilfe zur Pflege
Grundsicherung für Arbeitssuchende[43]										
Transferaufwendungen für Unterkunft und Heizung nach dem SGB II je Leistungsbezieher in Euro	k. A.	2.765	1.855	2.284	2.370	2.511	2.947	31	2020	./.
Transferaufwendungen für einmalige Leistungen nach § 24 Absatz 3 SGB II je Leistungsbezieher in Euro	k. A.	41,66	24,27	35,50	41,66	48,47	70,58	31	2020	./.
Hilfe zur Erziehung										
Fehlbetrag Hilfe zur Erziehung je EW von 0 bis unter 21 Jahre in Euro	k. A.	839	314	534	649	747	916	27	2020	Hilfe zur Erziehung

[43] Laut Bundesagentur für Arbeit.

Handlungsfelder / Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis 2014	Rhein-Sieg-Kreis aktuell	Minimum	1. Viertel-wert	2. Viertel-wert (Median)	3. Viertel-wert	Maximum	Anzahl Werte	Vergleichs-jahr	Teilbericht
Aufwendungen Hilfe zur Erziehung je Hilfefall in Euro	24.283	31.068	15.693	18.156	22.179	25.661	33.564	26	2020	Hilfe zur Erziehung
Anteil ambulante Hilfefälle an den Hilfefällen Hilfe zur Erziehung in Prozent	52,60	53,70	40,72	50,20	55,61	60,08	71,19	26	2020	Hilfe zur Erziehung
Anteil Hilfefälle nach § 33 SGB VIII an den stationären Hilfefällen Hilfe zur Erziehung in Prozent	50,20	51,29	44,25	51,39	56,31	61,50	86,77	27	2020	Hilfe zur Erziehung
Hilfefälle Hilfe zur Erziehung je 1.000 EW von 0 bis unter 21 Jahre (Falldichte HzE)	28,40	27,64	15,35	24,65	27,66	34,54	44,94	26	2020	Hilfe zur Erziehung
Tagesbetreuung für Kinder										
Fehlbetrag Tagesbetreuung für Kinder je EW von 0 bis unter 6 Jahre in Euro	k. A.	2.630	2.190	2.538	2.753	2.986	4.178	27	2020	./.
Verhältnis Elternbeiträge zu den Aufwendungen Tageseinrichtungen für Kinder (Elternbeitragsquote) in Prozent	k. A.	16,56	2,78	10,59	11,31	12,83	16,56	27	2020	./.
Fehlbetrag Tageseinrichtungen für Kinder je Platz in Euro	k. A.	3.333	2.844	3.215	3.477	4.036	5.738	27	2020	./.
Kinder- und Jugendarbeit										
Fehlbetrag Kinder- und Jugendarbeit je EW von 6 bis unter 21 Jahre in Euro	k. A.	94,49	9,21	45,69	67,82	99,13	186	27	2020	./.
Vermessungs- und Katasterwesen										
Aufwendungen Vermessungs- und Katasterwesen je EW in Euro	13,60	12,10	4,27	10,45	12,12	14,32	20,87	31	2020	./.
Aufwendungen Vermessungs- und Katasterwesen je ha in Euro	69,00	63,05	18,69	31,01	39,78	64,44	106	31	2020	./.

Handlungsfelder / Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis 2014	Rhein-Sieg-Kreis aktuell	Minimum	1. Viertel-wert	2. Viertel-wert (Median)	3. Viertel-wert	Maximum	Anzahl Werte	Vergleichs-jahr	Teilbericht
Übernommene Teilungsvermessungen je Vollzeit-Stelle Vermessungs- und Katasterwesen	52	50,61	21	56	73	94	139	31	2020	./.
Durch Teilungsvermessungen neu gebildete Flurstücke je Vollzeit-Stelle Vermessungs- und Katasterwesen	198	181	79	219	253	338	476	31	2020	./.
Übernommene Gebäudeobjekte je Vollzeit-Stelle Vermessungs- und Katasterwesen	k. A.	182	169	364	518	719	1.623	31	2020	./.
Bauaufsicht										
Fälle je Vollzeit-Stelle Bauaufsicht	k. A.	120	72	97	112	129	213	27	2020	Bauaufsicht
Anteil zurückgenommener Bauanträge an den Bauanträgen in Prozent	k. A.	7,75	2,58	4,20	6,09	9,22	17,35	26	2020	Bauaufsicht
Gesamtlaufzeit von Bauanträgen (normales Genehmigungsverfahren) in Kalendertagen	k. A.	124	58	106	124	150	256	17	2020	Bauaufsicht
Gesamtlaufzeit von Bauanträgen (einfaches Genehmigungsverfahren) in Kalendertagen	k. A.	119	42	81	89	119	215	18	2020	Bauaufsicht
Verkehrsflächen										
Anlagenabnutzungsgrad Verkehrsflächen in Prozent	k. A.	gpa-Richtwert: 50 Prozent**								Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün
		70,79	37,78	46,52	55,34	65,77	80,16	20	2020	
Unterhaltungsaufwendungen je qm Verkehrsfläche in Euro	k. A.	gpa-Richtwert: 1,30 Euro**								Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün
		0,70	0,22	0,53	0,68	1,07	1,57	29	2020	

Handlungsfelder / Kennzahlen	Rhein-Sieg-Kreis 2014	Rhein-Sieg-Kreis aktuell	Minimum	1. Viertel-wert	2. Viertel-wert (Median)	3. Viertel-wert	Maximum	Anzahl Werte	Vergleichs-jahr	Teilbericht
Reinvestitionsquote Verkehrsflächen in Prozent	k. A.	gpa-Richtwert: 100 Prozent**								Verkehrs-flächen und Straßen-begleitgrün
		117	13,65	39,80	77,94	103	168	30	2020	
Straßenbegleitgrün										
Fläche Straßenbegleitgrün je EW in qm	k. A.	4,02	0,90	2,66	6,58	10,70	17,30	26	2020	Verkehrs-flächen und Straßen-begleitgrün
Aufwendungen Straßenbegleitgrün je qm in Euro	k. A.	0,23	0,12	0,24	0,33	0,40	0,77	24	2020	Verkehrs-flächen und Straßen-begleitgrün

*EW = Einwohner
**Hintergründe und Definitionen der einzelnen Richtwerte stehen im Teilbericht Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün

Lfd. Nr.	Seite (im GPA-Bericht)	Empfehlung (E) der GPA Festellung (F) der GPA		Stellungnahme der Verwaltung
110	286	E9.9	siehe gesonderte Aufstellung für nichtöffentlichen Sitzungsteil	siehe gesonderte Aufstellung für nichtöffentlichen Sitzungsteil
Verkehrsflächen und Straßenbegleitgrün (Stabsstelle 4-11)				
Verkehrsflächen				
111	295	F1	Der Rhein-Sieg-Kreis hat eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit dem Landes-betrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) abgeschlossen. Diese beinhaltet die bauliche und betriebliche Erhaltung von 255 km Kreisstraßen. Bezüglich der Qualitäts- und Quantitätsstandards sowie den Kontrollpflichten besteht Optimierungsbedarf.	Die Vereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW beinhaltet unter anderem die Verkehrs-sicherungspflicht mit einer regelmäßigen Streckenkontrolle, einfache Instand-setzungsarbeiten sowie den Winterdienst und Pflegearbeiten. Die detaillierten Maßnahmen sind in einem Leistungskatalog festgehalten. Die Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb ist erfolgreich und zweckdienlich.
112	296	E1.1	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte konkrete und messbare Qualitäts- und Quantitätsstandards mit Straßen.NRW definieren und vertraglich festhalten. Die erbrachten Leistungen sollte der Kreis prüfen.	Die Leistungen von Straßen NRW sind in einem Leistungskatalog festgehalten. Eine darüber-hinausgehende Festlegung weiterer Qualitäts- und Quantitätsstandards könnte nur über eine Anpassung des bestehenden Vertrages erfolgen. Im Rahmen dieser Anpassung ist von höheren Kosten für den Kreis auszugehen. Gleichzeitig müsste der Kreis weiteres Personal einstellen, um die Einhaltung der neuen Standards zu kontrollieren. Seitens des Fachbereiches wird von der Umsetzung der Empfehlung abgeraten.
113	296	E1.2	Die Vereinbarungen sollte der Rhein-Sieg-Kreis mindestens alle vier bis fünf Jahre einer Wirtschaftlichkeitsanalyse unterziehen.	Es ist beabsichtigt, alle fünf Jahre eine einfache Wirtschaftlichkeitsprüfung durchzuführen.
114	297	F2	Bei der Datenlage besteht Optimierungsbedarf, um den Erhalt der Verkehrsflächen systematisch und nachhaltig steuern zu können.	
115	297	E2	Die Bestands-, Bilanz- und Finanzdaten sollte der Rhein-Sieg-Kreis differenziert, vollständig und aktuell vorliegen haben.	Im Zusammenhang mit der Erfassung der Straßendatenbank werden auch Flächendaten ermittelt und nach und nach als Bestandsdaten aufgenommen.
116	297	F3	Der Rhein-Sieg-Kreis hat seit 2020 eine eigene Straßendatenbank. Diese ist jedoch noch nicht dazu geeignet, den Erhalt der Verkehrsflächen systematisch und nachhaltig zu steuern.	Die Straßendatenbank befindet sich im Aufbau und soll nach der abschließenden Erfassung der Daten eine nachhaltige Kontrolle und Verwaltung der Verkehrsflächen ermöglichen.
117	298	E3.1	Die Datenerfassung, Datenhaltung und -pflege sollte der Rhein-Sieg-Kreis mit Straßen.NRW abstimmen.	Im Rahmen der Datenerfassung für die Datenbank stimmt der Kreis die Datenlage mit Straßen NRW ab.
118	299	E3.2	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte während der Vertragslaufzeit einen erweiterten Zugang zur Straßendatenbank von Straßen.NRW haben.	Der Kreis wird versuchen, einen erweiterten Zugang zur der Straßendatenbank von Straßen NRW zu erhalten. Ein Anspruch darauf besteht allerdings nicht.
119	299	E3.3	Die Straßendaten von Straßen.NRW sollte der Kreis regelmäßig im geeigneten Austauschformat abfragen und sichern. So sind die Daten als Backup jederzeit auch beim Kreis verfügbar.	Die Daten sollen zukünftig jährlich abgefragt werden.
120	299	E3.4	Die Strukturen der Straßendatenbanken, dem Aufbruchmanagement, der Kosten-rechnung und der Anlagenbuchhaltung sollten aufeinander abgestimmt sein. Zudem ist eine doppelte Datenhaltung zu vermeiden. Der Rhein-Sieg-Kreis sollte daher geeignete Prozesse zur Datenhaltung und -pflege definieren. Dadurch wird festgelegt, wer wann welche Daten pflegt.	Eine regelmäßige Abstimmung mit der Anlagenbuchhaltung erfolgt bereits jetzt. Weitere Prozesse zur Datenhaltung und -pflege sollen nach dem Aufbau der Datenbank erfolgen.

Lfd. Nr.	Seite (im GPA-Bericht)	Empfehlung (E) der GPA Festellung (F) der GPA		Stellungnahme der Verwaltung
121	299	E3.5	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte den Zustand auch für die weiteren befestigten Flächen wie z. B. den Radwegen, Gehwegen, Busbuchten, etc. regelmäßig erfassen und in die Straßendatenbank integrieren.	Bei der Datenerfassung für die Straßendatenbank werden auch alle befestigten Nebenanlagen mit erfasst.
122	300	E3.6	Analog zu den Straßendaten sollte der Rhein-Sieg-Kreis auch einen Zugriff auf die Aufbruchverwaltung von Straßen.NRW erhalten. Dadurch behält der Kreis den Überblick über beantragte, genehmigte, laufende und abgeschlossene Aufgrabungen.	Der Kreis genehmigt Aufbrüche an seinen Straßen und deren Nebenanlagen selbst, deshalb besteht ein Überblick über alle genehmigten Aufbrüche.
123	300	E3.7	Der Kreis sollte eine eigene Software zum Aufbruchmanagement haben. Zudem sollten Straßendatenbank, Aufbruchmanagement und Geoinformationssystem miteinander verknüpft sein. Dadurch lässt sich des Aufbruchmanagement, von der Koordinierung über die Genehmigung bis hin zur Kontrolle und Abnahme verbessern und digitalisieren.	Spätestens nach der abschließenden Datenerfassung für die Straßendatenbank soll auch eine eigene Software zum Aufbruchmanagement angeschafft und installiert werden.
124	300	E3.8	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine Aufgrabungsrichtlinie inklusive eigener Formulare erstellen. Diese sollte verbindliche Regelungen zum Umgang mit Aufgrabungen und Baumaßnahmen beinhalten. Die Richtlinie sollte als Bedingung für Arbeiten im Straßenraum dienen.	Digitale Formulare für Aufgrabungsanträge liegen bereits vor, darüber hinaus soll eine eigene Aufgrabungsrichtlinie mit entsprechenden Auflagen erarbeitet werden.
125	301	F4	Der Rhein-Sieg-Kreis hat keine Kostenrechnung.	siehe Stellungnahme zu lfd. Nr. 126
126	301	E4	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine eigene Kostenrechnung aufbauen. Dabei sollten die Strukturen der Kostenrechnung und der Straßendatenbank aufeinander abgestimmt sein. Idealerweise kann der Rhein-Sieg-Kreis notwendige Daten von Straßen.NRW erhalten und diese zur Kontrolle und Steuerung nutzen.	Der Kreis hat einen Überblick über die Kosten der eigenen Instandsetzungs- sowie Aus- und Neubaumaßnahmen. Der Personal- und Ressourceneinsatz wird dabei den Bedürfnissen angepasst und nicht nach Instandsetzungs- und Ausbaumaßnahmen getrennt. Aus diesem Grund wäre eine Kostentrennung schwierig und unpraktikabel. Eine strenge Aufschlüsselung und Kontrolle der beim Landesbetrieb anfallenden Aufwendungen würde zusätzliche Personalaufwendungen beim Kreis verursachen. Vor dem Hintergrund, dass die in Rechnung gestellten Kosten des Landesbetriebes angemessen sind, erscheint der zusätzlichen Personal- und Kostenaufwand nicht gerechtfertigt.
127	302	F5	Im Rhein-Sieg-Kreis gibt es strategische Produktziele zur Digitalisierung, Klimaschutz und Mobilität. Für den Kreisstraßenbau wurde ein operatives Ziel zur Digitalisierung inklusive einer Kennzahl definiert. Die strategische Steuerung und das operative Controlling sind dennoch ausbaufähig.	
128	303	E5	Weitere konkrete operative Ziele und geeignete Kennzahlen sollten definiert werden.	Es ist beabsichtigt zukünftig weitere operative Ziele und geeignete Kennzahlen zu definieren.
129	303	F6	Das Finanzwesen und der Kreisstraßenbau stimmen sich in buchhalterischen Fragen gut miteinander ab. Eine Schnittstelle zwischen der Anlagenbuchhaltung und Straßendatenbank gibt es nicht. Ebenso gab es seit der Eröffnungsbilanz keine weiteren körperlichen Inventuren.	
130	305	E6.1	Die Bereiche Finanzwesen und Kreisstraßenbau sollten sicherstellen, dass die Anlagegüter in der Anlagenbuchhaltung und der (eigenen) Straßendatenbank identisch sind. Zudem sollte eine direkte Schnittstelle zwischen beiden Systemen eingerichtet sein.	Nach dem Aufbau der Straßendatenbank werden die Daten zwischen der Anlagenbuchhaltung und dem Straßenbau abgestimmt und bei Bedarf angepasst.

Lfd. Nr.	Seite (im GPA-Bericht)	Empfehlung (E) der GPA Festellung (F) der GPA		Stellungnahme der Verwaltung
131	305	E6.2	Die körperliche Inventur sollte der Rhein-Sieg-Kreis zeitnah nachholen. Die regelmäßigen Zustandserfassungen bilden hierfür eine sehr gute Grundlage.	Der Kreis führt regelmäßige Zustandserfassungen seiner Straßen durch. Das weitere Vorgehen für eine Inventur soll mit der Anlagenbuchhaltung abgestimmt werden.
132	313	F7	Die Unterhaltungsaufwendungen liegen im 4-Jahres-Durchschnitt mit 0,98 Euro je qm etwa ein Viertel unter dem empfohlenen Richtwert der FGSV. Dieser Wert enthält zudem 44 Prozent an Instandhaltungsrückstellungen.	
133	314	E7	Die mit den Instandhaltungsrückstellungen verbundenen Unterhaltungsmaßnahmen sollte der Rhein-Sieg-Kreis weiterhin zeitnah umsetzen. Zudem sollte der Rhein-Sieg-Kreis die Höhe der Unterhaltungsaufwendungen anhand der Altersstruktur und dem Sanierungsbedarf der Verkehrsflächen festlegen.	Der Kreis setzt ein jährliches Instandsetzungsprogramm entsprechend der Bedürfnisse und der finanziellen- sowie der personellen Ressourcen um. Im Zuge dessen wird auf eine nachhaltige und kostenorientierte Ausführung geachtet.
134	315	F8	Die durchschnittliche Reinvestitionsquote liegt im Rhein-Sieg-Kreis bei nur 67 Prozent.	
135	316	E8	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte die Reinvestitionen anhand einer zu entwickelnden Gesamtstrategie ausrichten. Diese sollte den Zustand der Verkehrsflächen und die Unterhaltungstätigkeiten berücksichtigen.	Die Reinvestitionen werden den Bedürfnissen und Möglichkeiten angepasst. Die Erfordernisse sind häufig erst nach dem Winter abschließend festzulegen, aus diesem Grund ist die Umsetzung einer lang- oder mittelfristigen Gesamtstrategie schwierig. Unabhängig davon soll die Reinvestition zukünftig durch die Generierung von Fördergeldern auch für Instandsetzungsmaßnahmen erhöht werden.
			Straßenbegleitgrün	
136	317	F9	Der Rhein-Sieg-Kreis kann die Unterhaltung des Straßenbegleitgrüns nicht steuern. Hierfür fehlen die grundlegenden Informationen. Außerdem gibt es keine Gesamt-strategie zur Pflege inkl. Zielvorgaben und geeigneten Kennzahlen. Eine Kostenrechnung ist ebenfalls nicht vorhanden.	Die Pflege des Straßenbegleitgrüns ist Bestandteil des mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW bestehenden Vertrages. Die Pflegearbeiten dienen dem Erhalt der Verkehrssicherheit und werden eigenständig und ordnungsgemäß durch den Landesbetrieb durchgeführt.
137	317	E9.1	Die Flächen des Straßenbegleitgrüns, die Pflegestufen und die dazugehörigen Finanz-daten sollten vollständig und aktuell vorliegen.	Eine Aufschlüsselung des Straßenbegleitgrüns, die Kontrolle und Pflege dieser Daten würde zusätzliches Personal binden. Einen Mehrwert durch die Vorhaltung dieser Daten wird seitens des Fachbereiches nicht gesehen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das Straßenbegleitgrün unabhängig von den landschaftspflegerischen Ausgleisflächen zu betrachten ist. Die Ausgleichflächen sind erfasst und die dafür notwendigen Aufwendungen werden dokumentiert.
138	317	E9.2	Analog zu den Verkehrsflächen sollte der Rhein-Sieg-Kreis entweder einen erweiterten Zugang zur Straßendatenbank von Straßen.NRW haben oder ein eigenes Grünflächen-kataster beschaffen. Die Datenbanken sollten idealerweise mit dem Geo-informationssystem des Kreises verknüpft sein.	siehe Stellungnahme zu lfd. Nr. 137
139	318	E9.3	Der Rhein-Sieg-Kreis sollte eine eigene Kostenrechnung aufbauen. Dabei sollten die Strukturen der Kostenrechnung und des Grünflächenkatasters aufeinander abgestimmt sein. Idealerweise kann der Rhein-Sieg-Kreis notwendige Daten von Straßen.NRW erhalten und zur Kontrolle und Steuerung nutzen.	siehe Stellungnahme zu lfd. Nr. 137

Lfd. Nr.	Seite (im GPA-Bericht)	Empfehlung (E) der GPA Festellung (F) der GPA		Stellungnahme der Verwaltung
140	318	E9.4	Der Kreis sollte eine nachhaltige und steuerungswirksame Gesamtstrategie für die Pflege des Straßenbegleitgrüns entwickeln. Daraus lassen sich operative Ziele und geeignete Kennzahlen ableiten.	siehe Stellungnahme zu lfd. Nr. 137