



öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum
66	StR Arnulf Rybicki	07.02.2023
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit
Sylvia Uehlendahl	22669	-

Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit
Bezirksvertretung Eving	01.03.2023	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Innenstadt-West	01.03.2023	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Brackel	02.03.2023	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Innenstadt-Nord	02.03.2023	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Hörde	07.03.2023	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Hombruch	07.03.2023	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Innenstadt-Ost	07.03.2023	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Huckarde	08.03.2023	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Mengede	08.03.2023	Kenntnisnahme
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	08.03.2023	Kenntnisnahme
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	14.03.2023	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Aplerbeck	14.03.2023	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Lütgendortmund	14.03.2023	Kenntnisnahme
Bezirksvertretung Scharnhorst	14.03.2023	Kenntnisnahme
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	16.03.2023	Kenntnisnahme
Hauptausschuss und Ältestenrat	23.03.2023	Kenntnisnahme
Rat der Stadt	23.03.2023	Kenntnisnahme

Tagesordnungspunkt

Arbeitsprogramm des Tiefbauamtes

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Dortmund und die weiteren politischen Gremien nehmen das Arbeitsprogramm des Tiefbauamtes zur Kenntnis.

Personelle Auswirkungen

Keine

Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen ergeben sich aus der Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen der Bewirtschaftung des vorgesehenen Haushaltsplanes 2023 ff.

Klimarelevanz

Durch das Arbeitsprogramm selbst ergeben sich keine Auswirkungen auf das Klima. Festzustellen ist, dass die einzelnen Projekte immer Auswirkungen auf die Umwelt haben. Im Rahmen der Planung eines jeden durch das Tiefbauamt ausgeführten Projektes erfolgt jedoch eine Prüfung der Umweltverträglichkeit des jeweiligen Vorhabens.

Diese Prüfung beinhaltet auch die Einschätzung und Bewertung der eventuellen klimatischen Auswirkungen des jeweiligen Vorhabens. Falls erforderlich und nach heutigem Technologiestand möglich, werden daraufhin erforderliche Kompensationsmaßnahmen ergriffen. Zudem versucht das Tiefbauamt schon heute klimafreundliche und umweltschonende Technologien zur Anwendung kommen zu lassen. Eine Klimaneutralität kann heute jedoch noch nicht erzielt werden. Es ist aber festzuhalten, dass im Rahmen der Gremienbeschlüsse zu investiven Bauvorhaben jedes einzelne Projekt bezüglich der klimatischen Auswirkungen separat betrachtet wird und das Ergebnis im Einzelbeschluss abgebildet wird.

Thomas Westphal
Oberbürgermeister

Jörg Stüdemann
Stadtdirektor/Stadtkämmerer

Arnulf Rybicki
Stadtrat

Begründung

1. Rahmenbedingungen

Das Tiefbauamt der Stadt Dortmund (FB 66) legt seit 2019 den politischen Gremien das jeweilige Arbeitsprogramm (bisher Jahresarbeitsprogramm, abgekürzt JAP genannt) zur Kenntnisnahme vor. Das Arbeitsprogramm bildet einen großen Teil des Aufgabenspektrums des FB 66 ab. Dazu gehören u.a. die Unterhaltung, Erneuerung und der Neubau von Straßen mit Anlagenbäumen, Stadtbahnanlagen, Brücken, Leuchtstellen, Lichtsignalanlagen und Radwegen.

Daneben ist das Tiefbauamt auch für die Realisierung von Projekten anderer Fachbereiche (FB) wie FB 23 (Liegenschaften/Sondervermögen), FB 67 (Stadterneuerung) und FB 61 (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt) zuständig.

Gemäß Punkt 6.1 der Allgemeinen Geschäftsanweisung (AGA) ist das Tiefbauamt auch für die städtischen Gewässerflächen verantwortlich. Das entsprechende Budget ist daher beim FB 66 eingeplant. Die Umsetzung der Gewässermaßnahmen erfolgt durch den Eigenbetrieb Stadtentwässerung (EB 70) als Dienstleister. Aus diesem Grund werden diese Maßnahmen nicht im Arbeitsprogramm des Tiefbauamtes abgebildet. Die Betreuung und Planung des Straßenbegleitgrüns inklusive Anlagenbäume erfolgt in Kooperation mit dem Grünflächenamt (FB 63).

Das Tiefbauamt nutzt bei der Abwicklung seiner Baumaßnahmen eine Vielzahl von unterschiedlichen und inkompatiblen IT-Systemen in den einzelnen Fachabteilungen. Dieser Umstand ist historisch bedingt und durch die verschiedenen organisatorischen Veränderungen der letzten 15 Jahre (Wechsel Forstbetrieb zum Umweltamt in 2008; Integration Stadtgrün in 2012; Integration Stadtbahnbau zum 01.03.2013; Abspaltung Kanal durch die Gründung des Eigenbetriebes Stadtentwässerung Dortmund in 2014; Gründung Grünflächenamt in 2020) beeinflusst. Durch die Änderungen ist es immer wieder zu Störungen bei der gemeinsamen und effizienten Abwicklung der Projekte gekommen. Vor diesem Hintergrund arbeitet das Tiefbauamt weiter an einer Optimierung der Abläufe und Neuausrichtung der technischen Projektunterstützung.

Im Mai 2019 hat der Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün die Ausschreibung und Vergabe eines entsprechenden zukunftsfähigen IT-Verfahrens zur einheitlichen logistischen Projektsteuerung von Baumaßnahmen im Tiefbauamt beschlossen (Drucksache Nr. 13493-19). Ein Vergabeverfahren konnte im Dezember 2020 veröffentlicht werden und wird derzeit in Form eines Verhandlungsverfahrens mit Teilnahmewettbewerb durchgeführt. Inzwischen konnten mit den Bewerbern Verhandlungen geführt werden. Corona- und verfahrensbedingt haben sich allerdings Verzögerungen im gesamten Vergabeprozess ergeben, sodass das Verfahren auch im Jahr 2023 noch nicht abgeschlossen ist.

Da das logistische Projektsteuerungssystem noch nicht einsetzbar ist, wurden die vorhandenen Office-Programme genutzt, um das Arbeitsprogramm fortzuschreiben. Entsprechend wurde das vorliegende Ergebnis ermittelt, das den Bearbeitungsstand zum 13.01.2023 abbildet.

Seit Dezember 2021 wurde das Tiefbauamt zudem von einem externen Beratungsbüro (INFA – Institut für Abfall, Abwasser und Infrastruktur-Management GmbH, Ahlen) in Bezug auf die Organisation und die vorhandenen Strukturen untersucht. Hieraus ergaben sich zusätzliche Belastungen für die Mitarbeitenden des Tiefbauamtes, die umfangreich in die Untersuchung eingebunden gewesen sind und nicht unerhebliche Kapazitäten hierfür aufwenden mussten. Diese Zusatzbelastungen wirkten sich auf die Betriebsabläufe aus und führten zu verringerter Produktivität. Mittlerweile ist die Untersuchung abgeschlossen.

Als Ergebnis dieser Untersuchung wurden nun im Tiefbauamt umfangreiche Reorganisationsmaßnahmen angestoßen, die sich aktuell und auch in der näheren Zukunft auf die Produktivität auswirken können. Das Tiefbauamt wird seine Organisation dahingehend ändern, dass eine Produktsicht in den Fokus rückt. Das Tiefbauamt erhofft sich davon effizienter und moderner zu agieren. Um diese Veränderungen umsetzen zu können, bedarf es zusätzlicher Zeit- und Personalressourcen.

Das vorgelegte Arbeitsprogramm wurde, da eine realistische Planung und Verteilung von Kapazitäten mit den vorhandenen Möglichkeiten und genutzten Systemen im Tiefbauamt derzeit nicht möglich ist, unter Berücksichtigung der vorliegenden Erfahrungen mit Personalfuktuation, Personalausfällen, organisatorischen Änderungen sowie anderen Einflüssen im Realbetrieb bestmöglich aufgestellt. Hier können sich im Jahr 2023 aufgrund der vorgenannten Einflüsse jederzeit Änderungen bzw. Abweichungen ergeben. Bei der Aufstellung des Arbeitsprogramms geht das Tiefbauamt davon aus, dass möglichst keine Überlastung des vorhandenen Personals erfolgt. Dabei muss berücksichtigt werden, dass auch Daueraufgaben, die im Arbeitsprogramm nicht abgebildet werden, Ressourcen binden.

In der Vorlage zur Marktsituation in der Bauwirtschaft aus 2018 (Drucksache Nr. 11669-18) sind auch die Auswirkungen der konjunkturellen Hochphase auf die Vergabeverfahren und die Auslastungen in den Planungsbüros beschrieben worden. Zeitliche Verzögerungen, die sich hieraus ergeben haben, wirken sich weiterhin auf die Umsetzung der Projekte des Arbeitsprogramms aus. Mit der Problematik der Auslastung potentieller Auftragnehmer hat das Tiefbauamt nach wie vor zu kämpfen.

Weitere Auswirkungen auf die Umsetzung von Projekten können aus Abhängigkeiten von Dritten (z. B. vorlaufender Kanalbau, Erwirken des Planungsrechts, Grundstücksankäufe, gemeinsame Projekte mit DONETZ oder DSW21 usw.) resultieren.

Verzögerungen bei Dritten führen stets zu Anpassungsbedarfen und –aufwänden, die trotz dadurch erfolgreicher kleinteiliger Optimierung, im Ergebnis häufig Verschiebungen in den zeitlichen Abläufen des FB 66 nicht verhindern können.

Auch spürt das Tiefbauamt die krisenbedingten Störungen der weltweiten Wirtschaftslage. Die durch Corona unterbrochenen, zumindest aber gestörten Lieferketten, wirken sich zunehmend auf die Verfügbarkeit und die Preisgestaltung von Baumaterialien und Rohstoffen aus. Der Ukraine-Konflikt und die daraus resultierenden Sanktionen gegen die Russische Föderation verschärfen die Situation weiterhin. So ist das Tiefbauamt z. B. gezwungen, Maßnahmen, die in Zeitabhängigkeit zur EURO 2024 stehen, aufgrund von Rohstoffknappheit zum Teil auf die Zeit nach dem Turnier zu schieben. Eine rechtzeitige Beendigung der Maßnahmen vor dem besagten Großereignis kann aufgrund langer Lieferketten nicht mehr sichergestellt werden.

Zudem wirkt sich die Pandemielage sekundär auf die Vorhaben des Tiefbauamtes aus. Die Stadt Dortmund muss die Sonderbelastungen der Corona-Zeit in ihren Haushalt einfließen lassen, was neben der konjunkturellen Lage zusätzlich Druck auf die Stadtfinanzen ausübt. So wurde das Tiefbauamt aufgefordert zur Konsolidierung des städtischen Haushaltes beizutragen. Eine Reihe von Baumaßnahmen kann vorerst nicht durchgeführt werden und muss in die Zukunft verschoben werden. Die Maßnahmen wurden vorerst im Arbeitsprogramm als „ruhend“ aufgelistet.

Alle gerade beschriebenen Faktoren führen dazu, dass sich im Laufe des Jahres 2023 zwangsläufig Änderungen zum vorgelegten Arbeitsprogramm sowie zum Haushaltsplan 2023ff. ergeben werden. Auf diese wird seitens der Bauverwaltung im Jahr 2023 im Rahmen der Bewirtschaftung flexibel reagiert.

Grundsätzlich erfordert die Umsetzung der einzelnen investiven Baumaßnahmen des Arbeitsprogramms eine vorherige Baubeschlussfassung durch die zuständigen politischen Gremien.

2. Zielsetzung

Mit der Aufstellung des Arbeitsprogramms sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Überblick über alle investiven Projekte, die das Tiefbauamt betreut
- Aufbau eines Informations- und Steuerungsinstruments für Politik und Verwaltung mit einer auf objektiven Kriterien beruhenden Priorisierung
- Verbesserung der flexiblen Haushaltsbewirtschaftung von investiven Haushaltsmitteln für städtische Tiefbauprojekte und deren Prognose

Das Arbeitsprogramm ist darauf ausgerichtet, in den nächsten Jahren die notwendigen Investitionen möglichst zeitnah zu realisieren und dabei das Tiefbauamt nicht zu überlasten. Das Arbeitsprogramm beinhaltet daher keine Freiräume für Projekte, die darüber hinaus eingebracht werden. Weitere, neue Maßnahmen, können nur dann aufgenommen werden, wenn andere Projekte gleicher Projektart im gleichen Bearbeitungsstatus zurückgestellt werden.

3. Weiterentwicklung des Arbeitsprogramms und dessen Aufbau

3.1 Weiterentwicklung

Mit der Aufstellung des JAP 2021 hat das Tiefbauamt neue Wege beschritten. Bis dahin wurden lediglich die Projekte abgebildet, die im jeweiligen vorgestellten Jahr voraussichtlich den Status „in Planung“, „in Bauvorbereitung“ und „in Bau“ erreichen sollten.

Das JAP 2021 hingegen hat alle investiven Projekte abgebildet, die FB 66 bearbeitet. Darüber hinaus wurden weitere, sich im „Projektspeicher“ befindende Maßnahmen abgebildet sowie ergänzend die großen Unterhaltungsmaßnahmen im Bereich Straße und Brücke.

Zum JAP 2022 wurde die Projektsicht nochmals erweitert. Erstmals wurden dort größere Maßnahmen abgebildet, die aus den Budgets der Bezirksvertretungen finanziert werden. Deren Umsetzung wird zudem in der entsprechenden Datenbank der Bürgerdienste dokumentiert und damit regelmäßig den Bezirksvertretungen Bericht über den Status dieser und vieler weiterer BV-Mittel-finanzierter Maßnahmen erstattet.

Des Weiteren wurden ab dem Jahr 2022 größere Radverkehrsmaßnahmen gesondert aufgelistet. Auch im aktuellen Arbeitsprogramm werden weiterhin nicht alle Maßnahmen der Radverkehrsoptimierung abgebildet. Eine Vielzahl von Projekten wird aufgrund der „Geringfügigkeit“ nicht dargestellt und wird im Rahmen der täglichen Aufgabenerledigung bearbeitet. Auch werden Radverkehrsprojekte, die Teil größerer Straßenbaumaßnahmen sind, nicht einzeln abgebildet, sondern fallen insbesondere unter die Kategorien „Straße“ oder „Straße komplex“.

Mit dem aktuellen Arbeitsprogramm wurde zudem die Anlage 2a erstellt, die eine Übersicht über alle laufenden, sich im Jahr 2023 in der baulichen Umsetzung befindenden Projekte darstellt.

Die als Anlage 2 bekannte Gesamtübersicht wurde in Anlage 2b umbenannt und dieser die Spalte „Bemerkungen“ hinzugefügt, um dort auf Besonderheiten einer Maßnahme hinzuweisen.

3.2 Aufbau des Arbeitsprogramms

Vorab ist zu erwähnen, dass insbesondere Maßnahmen, die über Rahmenverträge durchgeführt werden, teilweise, trotz der Geringfügigkeit der Einzelmaßnahme, im Arbeitsprogramm mit Zeiträumen abgebildet werden, die sich zum Teil über mehrere Quartale oder sogar Jahre erstrecken. Diese langen Umsetzungszeiträume ergeben sich aus der Tatsache, dass zwischen Auftragserteilung und der Auftrags erledigung im Zuge des Rahmenauftrags teilweise längere Ruhephasen erfolgen, da die Teilmaßnahmen (Abrufe) des Rahmenvertrages nach und nach erledigt werden. Dies betrifft insbesondere die Maßnahmen des Radverkehrs, Bushaltestellenerneuerungen und Erneuerungen der Lichtsignalanlagen.

So können einzelne Bushaltestellenerneuerungen, die für gewöhnlich 3-4 Wochen andauern, im Arbeitsprogramm teilweise über 3-4 Quartale abgebildet werden, da zum Zeitpunkt der Erstellung des Arbeitsprogramms nicht bekannt ist, in welcher Kalenderwoche die Teilmaßnahme eines längerfristigen Rahmenvertrages durchgeführt werden.

Zum Stichtag 13.01.2023 umfasst das Arbeitsprogramm des Tiefbauamtes für das Jahr 2023 insgesamt 605 Projekte in unterschiedlichen Bearbeitungsständen, die entsprechend der Projektart gesondert aufbereitet und priorisiert sind. Die im Tiefbauamt vorliegende Aufgabenvielfalt setzt unterschiedliche berufliche Qualifikationen voraus, so dass die Kolleg*innen nicht für alle Projekte eingesetzt werden können, daher wird die Differenzierung nach Projektart vorgenommen. Innerhalb dieser Projektarten sind die jeweiligen Priorisierungen hinterlegt.

Gegenüber dem JAP 2022 haben sich folgende Veränderungen ergeben:

Projekte im JAP 2022:	556
Projekte, die beendet und aus dem aktuellen Arbeitsprogramm entfernt wurden:	46
Projekte aus dem JAP 2022, die im aktuellen Arbeitsprogramm fortgeführt werden:	510
Projekte, die in das aktuelle Arbeitsprogramm neu aufgenommen wurden:	95
Projekte im aktuellen Arbeitsprogramm:	605

Die beendeten Projekte haben die Projektnummern: 5, 24, 43, 59, 94, 102, 141, 145, 147, 152, 154, 170, 205, 208, 210, 211, 212, 213, 216, 217, 218, 222, 224, 227, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 286, 353, 356, 358, 419, 482, 485, 501, 505, 519, 624, 626, 712.

Das Arbeitsprogramm unterscheidet folgende Projektarten:

Straße komplex - Alle Straßenbauprojekte, die Ausbau, Neuordnung, Neubau betreffen und/oder mehrere Gewerke (z.B. Straße, Lichtsignalanlage, Beleuchtung) umfassen.

	Anzahl der Projekte
➤ gesamt	146
➤ davon FB 66	108
➤ davon Sondervermögen	31
➤ davon FB 67	6
➤ davon sonstige Dritte	1

Straße - Straßengrunderneuerungsmaßnahmen (Deckenerneuerung, Querungshilfen, Erneuerung von Teilanlagen).

	Anzahl der Projekte
➤ gesamt	52
➤ davon FB 66	50
➤ davon FB 67	2

- Bushaltestellen - Bushaltestellenprogramm auf Basis der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes, das einen sukzessiven barrierefreien Umbau aller vorhandenen Bushaltestellen in Dortmund fordert.

	Anzahl der Projekte
➤ gesamt	104

- Stadtbahnbau - Stadtbahnausbau und -erneuerung, sowie Teilprojekte (z..B. barrierefreier Umbau Haltestellen, barrierefreie Nachrüstung Aufzüge).

	Anzahl der Projekte
➤ gesamt	26

- Beleuchtung - Reine Beleuchtungsmaßnahmen, die nicht in Verbindung mit Straßenbaumaßnahmen realisiert werden.

	Anzahl der Projekte
➤ gesamt	32
➤ davon FB 66	30
➤ davon FB 67	2

- Brücke - Brückenneubau und -erneuerung.

	Anzahl der Projekte
➤ gesamt	27
➤ davon FB 66	24
➤ davon Sondervermögen	1
➤ davon FB 67	1
➤ davon sonstige Dritte	1

- Lichtsignalanlagen - Reine Erneuerung bzw. Neubau von Lichtsignalanlagen (LSA), die nicht in Verbindung mit einer Straßenbaumaßnahme realisiert werden, sowie Radverkehrsbeschleunigungsmaßnahmen an LSA .

	Anzahl der Projekte
➤ gesamt	79
➤ davon LSA Autoverkehr	57
➤ davon LSA Radverkehr	22

- BV-Maßnahmen - Alle investiven Projekte, die aus Mitteln der Bezirksvertretungen finanziert werden (Beleuchtung, Bushaltestellen und Straßen über 40.000 Euro).

	Anzahl der Projekte
➤ gesamt	15

Radverkehr - Alle Projekte, die dem Ausbau oder der Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes dienen (z. B. RS1, Fahrradwall, u. ä.).

	Anzahl der Projekte
➤ gesamt	56
➤ davon FB 66	49
➤ davon FB 67	1
➤ davon sonstige Dritte	6

Besonderheiten - Alle investiven Projekte, die nicht den o.g. Projektarten zugeordnet werden können (z.B. Parkleitsystem, P & R Anlagen, u. ä.).

	Anzahl der Projekte
➤ gesamt	40
➤ davon FB 66	19
➤ davon FB 67	6
➤ davon sonstige Dritte	15

Konsumtiv - Alle großen konsumtiven Straßen- und Brückenunterhaltungsmaßnahmen.

	Anzahl der Projekte
➤ gesamt	28
➤ davon Straße	27
➤ davon Brücke	1

Innerhalb der unterschiedlichen Projektarten bildet das Arbeitsprogramm verschiedene Informationen zu dem jeweiligen Projekt ab. Führend ist dabei die Projektblattnummer. Diese ist bei allen Projekten gepflegt, die einen aktiven Bearbeitungsstatus haben. Die entsprechenden Projektblätter sind dieser Vorlage in Anlage 3 beigelegt und beinhalten ausführlichere Informationen zu der jeweiligen Baumaßnahme. Die Projektblätter wurden zum aktuellen Arbeitsprogramm überarbeitet, um eine bessere Lesbarkeit und damit eine einfachere und konkretere Informationsmöglichkeit zu bieten.

Eine umfassende Erläuterung zum Aufbau des Arbeitsprogramms ist in Anlage 1 beigelegt.

Das Tiefbauamt wird das Arbeitsprogramm (Anlagen 2a und 2b) sowohl analog, als auch digital zur Verfügung stellen. Aus Gründen der Nachhaltigkeit wird jedoch darauf verzichtet, die Vorlage an alle Gremienmitglieder in Papierform zu verteilen. Stattdessen wird den jeweiligen Fraktionen ein Exemplar zur Verfügung gestellt. Die digitale Variante wird in Form eines Excel-Dokumentes zur Verfügung gestellt, das ermöglicht, die vorgegebene Sortierung (Prioritätenklasse) z. B. nach Bezirksvertretung umzustellen bzw. zu filtern.

Die digitale Variante wird zudem gem. Beschluss des Ausschusses für Mobilität, Infrastruktur und Grün vom 02.02.2021 (Drucksache Nr. 18676-20-E4) diesmal erstmalig bereits zu den Beratungen in den Gremien sowohl auf der Internetseite des Tiefbauamtes, als auch auf dem Open Data Portal der Stadt Dortmund veröffentlicht und damit der Öffentlichkeit, wie auch den Gremien zur Verfügung gestellt.