



Stadt Dortmund

Anlage 3  
(zu TOP 5.15 ö.)

Drucksache Nr.: 21142-21

öffentlich

Fachbereich	Dezernent(in) / Geschäftsführer	Datum	
Dez7	StR Arnulf Rybicki	01.06.2021	
verantwortlich	Telefon	Dringlichkeit	
Arnulf Rybicki	22035	-	
Beratungsfolge	Beratungstermine	Zuständigkeit	
Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün	08.06.2021	Kenntnisnahme	
Ausschuss für Personal, Organisation und Digitalisierung	11.06.2021	Kenntnisnahme	
Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen	16.06.2021	Kenntnisnahme	
Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	17.06.2021	Kenntnisnahme	
Hauptausschuss und Ältestenrat	24.06.2021	Kenntnisnahme	
Rat der Stadt	24.06.2021	Kenntnisnahme	

### Tagesordnungspunkt

Tiefbauamt 2026 - Aktuelle Anforderungen und organisatorische Weiterentwicklung

### Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Dortmund nimmt die nachfolgenden Beschlüsse des Verwaltungsvorstandes zum Prüfauftrag einer organisatorischen Neuausrichtung des Tiefbauamtes zur Kenntnis:

1.

Der Verwaltungsvorstand hat beschlossen, eine Organisationsuntersuchung für die Neuausrichtung des Tiefbauamtes unter der Berücksichtigung der folgenden Punkte durchzuführen:

- Weiterentwicklung einer leistungsfähigen Tiefbauverwaltung, insbesondere für die wachsenden Infrastrukturaufgaben zum Ausbau des Stadtbahnnetzes, zum Aufbau eines Radwegenetzes, den digitalen Netzausbau, der Straßensanierung, der Barrierefreiheit und des Baustellenmanagements.
- Bewertung der Abläufe und der Personalausstattung sowie des zukünftige Personalbedarfs bei der Umsetzung flexibler und agiler Projektmanagementmethoden im Tiefbaubauprogramm.
- Notwendiger Ausbau der IT-Systeme auf der Grundlage des Infrastrukturmanagementsystems (IMS).
- Entwicklung einer modernen Baustellenkoordination auf der Basis des Softwaresystems ROADS

2.

Die Prozesssteuerung erfolgt über einen Lenkungskreis unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters und der Beteiligung des Personalrates, des Stadtkämmerers, des Personal- und Organisationsdezernenten, des Infrastrukturdezernenten, des Planungsdezernenten sowie der fachberührten Dienststellen und Dezernate sowie der externen Akteure.

### Personelle Auswirkungen

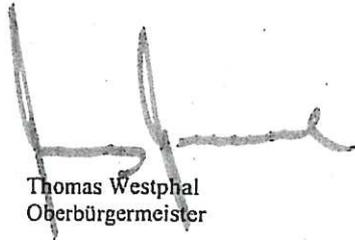
Durch diese Vorlage zunächst keine.

### Finanzielle Auswirkungen

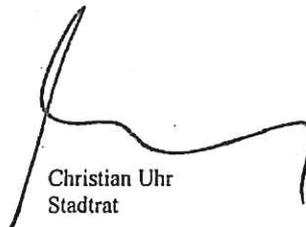
Durch diese Vorlage zunächst keine.

### Klimarelevanz

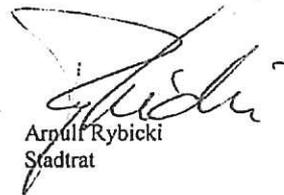
Keine.



Thomas Westphal  
Oberbürgermeister



Christian Uhr  
Stadtrat



Arnulf Rybicki  
Stadtrat

### Begründung

#### 1. Notwendigkeit

##### 1.1 Anforderungen an das Tiefbauamt in einer sich ändernden Stadt

Die Stadt verändert sich weitreichend und vielfältig. Auf die globalen und lokalen Anforderungen, wie

- Klimawandel,
- Verkehrswende
- verändertes Nutzerverhalten im öffentlichen Raum
- Erwartungen von Politik und Öffentlichkeit

muss die Verwaltung reagieren.

Das erfordert die Bereitschaft und den Willen, sich an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen. Auch das Tiefbauamt stellt sich laufend diesen Herausforderungen. Daneben ist die Zeit gekommen für eine grundsätzliche und umfassende Standortbestimmung und Neuausrichtung.

##### 1.2 Aktueller Anlass

Die Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und CDU stellten zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Infrastruktur und Grün (AMIG) am 04.05.2021 den gemeinsamen Antrag "Neuaufstellung des Tiefbauamtes" (DS-Nr. 20784-21-E2).

#### 2. Ausgangslage

##### 2.1 Aufgaben des Tiefbauamtes

Das Tiefbauamt der Stadt Dortmund hat die Verantwortung für einen großen Teil der städtischen Infrastruktur.

Im Einzelnen gehören dazu:

- 1.780 km Straße
- 377 Ingenieurbauwerke
- über 50.000 Leuchtstellen
- 650 Lichtsignalanlagen
- 670 km Radwege.

Auch die Planung der Neu- und Umbauten des Stadtbahnnetzes obliegt dem Tiefbauamt. Daneben ist das Tiefbauamt auch für die Realisierung von Projekten anderer Fachbereiche (FB) wie dem Fachbereich Liegenschaften (FB 23 mit dem Sondervermögen), dem Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (FB 61) und dem Amt für Stadterneuerung (FB 67) zuständig. Außerdem ist das Tiefbauamt (FB 66) für die städtischen Gewässerflächen verantwortlich. Das entsprechende Budget ist daher bei FB 66 geplant. Die Umsetzung erfolgt teilweise durch den Eigenbetrieb Stadtentwässerung als Dienstleister. Die Unterhaltung und Planung des Straßenbegleitgrüns inklusive Anlagenbäume erfolgt in Kooperation mit dem Grünflächenamt (FB 63). Zudem werden durch das Tiefbauamt die Straßenbaumaßnahmen aus dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFöG) realisiert.

Dazu kommt, dass immer wieder neue Anforderungen und neue Aufgaben auf das Tiefbauamt zugekommen sind, so dass sich die Aufgabenvielfalt auch unter den Aspekten des Strukturwandels, der technologische Änderungen und Innovationen stetig verändert hat.

## **2.2 Organisatorische Entwicklungen der letzten Jahre**

Das Tiefbauamt hat in den letzten 10 Jahren verschiedenste organisatorische Veränderungen erlebt. Dazu gehören die Integration des Eigenbetriebs Stadtgrün (01.01.2012) und des Stadtbahnbauamtes (01.03.2013), die Abspaltung des Bereichs Kanal mit Gründung des Eigenbetriebes Stadtentwässerung (01.01.2014) und die Herauslösung der Aufgabe Grünunterhaltung mit Neugründung des Grünflächenamtes zum 01.01.2020.

Mit diesen umfangreichen Veränderungsprozessen mussten auch immer wieder Abläufe neu definiert und Schnittstellen optimiert werden und zogen jeweils weitgehende Anpassungen der Organisationsstruktur nach sich. Dazu kamen aufgrund der Haushaltskonsolidierung Jahre der äußersten Sparsamkeit in der Haushaltsführung, die in den Folgejahren nicht nur in dem Verschleiß der oben genannten Infrastruktur spürbar wurden, sondern auch in der personellen Ausstattung.

Der Verwaltungsvorstand und der Rat der Stadt Dortmund haben diese Fehlentwicklung in den vergangenen Jahren bereits erkannt und mit der Schaffung von zusätzlichen Stellen versucht, entsprechende Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Jedoch verursacht der bereits mehrere Jahre andauernde Fachkräftemangel im öffentlichen Dienst insbesondere im Bereich der Bauingenieur\*innen, der Fachrichtung, die für das Tiefbauamt besonders gesucht ist, dass vorhandene, freie Stellen nur mühsam mit geeignetem Personal besetzt werden können. Oft müssen Stellen mehrfach ausgeschrieben werden, so dass Besetzungsverfahren häufig über ein Jahr dauern.

Die Erwartungen an den städtischen Tiefbau und die derzeit vom Tiefbauamt leistbaren Maßnahmen gehen deutlich auseinander. So können die investiv bereitgestellten Haushaltsmittel nicht vollständig verbaut werden. Gleichzeitig steigt der konsumtive Bedarf an.

### **3. Laufende Maßnahmen**

Zur effektiven Bewältigung der vielen Aufgaben wurden in den vergangenen Jahren bereits zahlreiche Maßnahmen in die Wege geleitet.

#### **3.1 Infrastrukturmanagementsystem**

Das Tiefbauamt nutzt bei der Abwicklung seiner Baumaßnahmen eine Vielzahl von unterschiedlichen IT-Systemen in den einzelnen Fachabteilungen, da die Anforderungen für die unterschiedlichen fachlichen Gewerke - wie z.B. für eine Lichtsignalanlage, eine Straße oder ein Ingenieurbauwerk - nicht sinnvoll in einem IT-System bearbeitbar sind. Vor diesem Hintergrund ist ein Arbeitsschwerpunkt die Optimierung der Abläufe und die Einführung des Infrastrukturmanagementsystems (IMS).

Das IMS dient als Grundlage der Infrastrukturplanung und enthält neben einem klassischen Netzmodell auch sämtliche für einen Straßenzug relevante Daten z.B. Straßenzustände, Aufbruchsverwaltung, Baumaßnahmen in Planung und Bau, förderrechtliche Zweckbindungen, Straßenaufbauten und eine Abstimmungs- und Benachrichtigungsebene für Eingriffe in den Straßenraum mit internen und externen Partnern.

Das Funktionsspektrum des IMS gleicht dem eines umfassenden Managements von Infrastrukturprojekten. Somit können die Abläufe bei der Schadenserkenkung, dem Auftrag der Beseitigung an interne oder externe Stellen und das Führen eines digitalen Tagesberichtes mit Rückkopplung, welche Arbeitsaufträge erledigt sind, ohne Medienbrüche in Zukunft in einem System realisiert werden. Das nach Ausschreibung erworbene System befindet sich derzeit in der Einführungs- und Testphase. Mit der Produktivsetzung wird im Juli 2021 gerechnet.

#### **3.2 Straßenzustandskataster**

Mit dem IMS ist das Straßenzustandskataster eng verbunden. Zum Aufbau der neuen Straßendatenbank sind aktuelle Flächen- und Zustandsdaten erforderlich. Die kartographische Basis bildet das durch das Vermessungs- und Katasteramt (FB 62) digitalisierte und fortgeschriebene Liegenschaftskataster. Die wesentlichen Datengruppen sind Erhaltungsdaten, Aufbaudaten, Querschnittsdaten, Zustandsdaten und Verkehrs- und Funktionsdaten einer Straße.

In der Vergangenheit wurden die Zustandsdaten der Straßen, Wege und Plätze durch geschultes Personal des Tiefbauamtes alle fünf Jahre über eine visuelle Prüfung der Oberflächen erfasst, auf einem Papierstück dokumentiert und anschließend manuell in die Straßendatenbank zur Auswertung übertragen. Diese Vorgehensweise ist aufwändig, nicht mehr zeitgemäß und sehr fehlerbehaftet. Daher hat der Rat der Stadt Dortmund im Juni 2020 beschlossen, dass nach dem erfolgreichen Pilotversuch im Stadtbezirk Hombruch, die Erfassung der Oberflächen in der Gesamtstadt mittels Laserscanmethode erfolgen soll (DS-Nr. 17075-20).

Zur Straßenzustandserfassung sind die Messfahrzeuge derzeit im Stadtgebiet unterwegs (siehe dazu auch die Information zu TOP 5.5 des AMIG am 02.02.2021).

---

Zielsetzung ist die Erfassung des Bestandes, der Ist-Zustand der Verkehrsflächen, die Durchführung einer Zustandsbewertung sowie die Erfassung der Verkehrszeichen einschließlich der jeweils erforderlichen Bilddokumentationen.

Die Ergebnisse werden nach dem Abschluss der Befahrung in das neu eingeführte IMS eingespielt. Mit der Fertigstellung dieser Prozessschritte wird bis zum Ende des Jahres 2021 gerechnet, so dass dann eine gute Datengrundlage für alle weiteren Prozesse vorliegt.

### **3.3 Radwegekataster**

Neben den Straßen werden auch die Radwege betrachtet und ein Radwegekataster aufgebaut. Hier arbeitet FB 66 mit FB 62 daran, das digitalisierte Radwegenetz nach fachlichen Inhalten zu verifizieren. Nach Abschluss dieser Arbeiten wird analog zum Straßennetz die Ausschreibung zur Befahrung der selbständig geführten Radwege abseits der Straßen vorbereitet. Nach erfolgreicher Ausschreibung und Zuschlagserteilung erfolgt dann die Befahrung mit den Messfahrzeugen. Auch hier werden die Ergebnisse in das IMS eingespielt. Das derzeitige digitale Radwegenetz ist bereits so aufgebaut, das es später im IMS mit dem Straßennetz verbunden werden kann.

### **3.4 Priorisierung von Baumaßnahmen, zielgerichteter Einsatz der Sanierungsmaßnahmen**

Im IMS sind die Verkehrsbedeutungen der einzelnen Straßenabschnitte hinterlegt. Neben diesen Prioritäten gibt es weitere Punkte welche bei der Aufstellung von Erneuerungsprogrammen zu berücksichtigen sind. Die Straßenerhaltung ist ein Sammelbegriff für Maßnahmen an Verkehrsflächen, die sowohl der Substanzerhaltung als auch der Wiederherstellung des Gebrauchswertes dienen.

Die Aufgabe des Straßenbetriebes ist es, frühzeitig im Rahmen der Straßenkontrolle und mit Hilfe der Straßenzustandsbewertung (Straßendatenbank) die technische Nutzungsdauer im Rahmen der betrieblichen Unterhaltung (Wartung) sowie bauliche Unterhaltung z. B. Kleinstreparaturen, Rissesanierung etc. zu erhalten. Dabei spielt der Eingreifzeitpunkt eine entscheidende Rolle für die Durchführung der baulichen Erhaltung. Aufgrund der Zustandsentwicklung und der Schadensursache wird die Wahl der notwendigen Bauweise festgelegt. Hierbei wird zwischen der Instandsetzung und der grundlegenden Erneuerung unterschieden. Instandsetzungsmaßnahmen werden konsumtiv finanziert, Erneuerungsmaßnahmen investiv. Je weniger konsumtive Instandsetzung zum richtigen Zeitpunkt vorgenommen wird, umso größer ist später der Anteil an investiven Erneuerungsmaßnahmen. Somit bestimmt der Zeitpunkt der Maßnahmenumsetzung die Wahl der notwendigen Bauweise.

Bei der Priorisierung des Bauprogramms sind neben dem optimalen Eingreifzeitpunkt außerdem folgende Faktoren grundlegend:

- Netzfunktion der Straße (Hauptverkehrsstraße, Nebenstraße, Anliegerstraße)
- Haupttroutennetz des Radverkehrs
- Anfallende (prognostizierte) Unterhaltungskosten
- Refinanzierungsgrad (Zuwendungen, KAG)
- Synergien durch frühzeitige und konsequente Abstimmung zwischen den Bauprogrammen Straße, Stadtentwässerung und Versorgungsträgern.

Mit der Einführung des neuen IMS wurde ein Zusatzmodul installiert, welches auf Grundlage der Befahrungsdaten in der Lage ist, Prognosen für den Zustandsverlauf der Straßen abzugeben. Auf dieser Basis ist es möglich, Maßnahmenpakete zu erstellen und die notwendigen finanziellen Mittel vorzugeben, um eine Analyse zu bekommen, welche Auswirkungen dies auf die Entwicklung des Straßenzustandes hat. Zusätzlich werden im IMS die Verkehrsbedeutungen der Straßen und Radwege hinterlegt, die ebenfalls in die Bewertung und Aufstellung des Unterhaltungskonzeptes einfließen. Eine weitere wichtige Kenngröße werden die entstandenen Kosten für jeden Abschnitt sein, die am Ende der Baumaßnahmen den Abschnitten zugeordnet werden, sowie der Stundenaufwand der Kolonnen einen Wertemaßstab hinterlässt, welche Straßenabschnitte besonders unterhaltungsintensiv sind und eine Erneuerung sich daher eher rechnet.

Ergänzend dazu sind die Feststellungen der Mitarbeiter in den Tiefbaubezirken zu berücksichtigen. Dabei sind Informationen zu Besonderheiten, wie z. B. der Betrieb einer ÖPNV-Linie, zusätzlich zu bewerten. Nach interner Beratung der Dringlichkeitsreihung und Abstimmung der internen Prioritätenliste mit dem Eigenbetrieb Stadtentwässerung Dortmund und den Versorgungsträgern, erfolgt die Aufnahme in das Jahresarbeitsprogramm (siehe unten). Die einzelnen Baumaßnahmen werden dann zur Beschlussfassung den politischen Gremien vorgelegt.

### 3.5 Projektsteuerungssystem

Mit der Einführung eines einheitlichen Projektsteuerungssystems für Tiefbaumaßnahmen sind für die Erfassung, Planung, Bauabwicklung, Verwaltung und Steuerung sämtlicher Bauprojekte (von Kleinmaßnahmen bis hin zu Großprojekten) folgende Ziele verbunden:

- Qualitätssteigerung
  - Optimierung von Mittel- und Ressourceneinsatz
  - Effiziente Projektabwicklung
  - Beschleunigung und Optimierung von Geschäftsprozessen
- Transparenz
  - Optimierung des internen und externen Berichtswesens
  - Plausibilitätsprüfung der Datensubstanz
  - Synergieeffekte
  - Optimierung von internen und externen Schnittstellen
  - Vermeidung von Doppelstrukturen
- Mitarbeiterzufriedenheit
  - Steigerung der Benutzerfreundlichkeit
  - Digitale Verwaltung von Aufgaben und Dokumenten

Aufgrund der Komplexität des Projektes erfolgte eine Aufteilung in zwei Teilprojekte (TP):  
TP 1: Einführung Projektsteuerung kaufmännisch (SAP-PS) und  
TP 2: Einführung Projektsteuerung logistisch im Ingenieurbereich (PS-log)

Mit dem Produktivstart von SAP-PS (kaufmännisch) im Juni 2016 (für die Haushaltsplanung 2017) wurde das Teilprojekt 1 erfolgreich abgeschlossen und das erste Projektziel erreicht. Im Rahmen der Fortführung der Projektarbeit wurde zum TP 2 - PS-log in 2017/2018 die aktuellen Anforderungen angepasst. Der Fokus lag dabei auf einer Systemanwendung für den Ingenieurbereich.

Der Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün hat die Ausschreibung und Vergabe eines IT-Verfahrens zur einheitlichen logistischen Projektsteuerung von Baumaßnahmen im Tiefbauamt im Mai 2019 beschlossen (DS-Nr. 13493-19). Nach Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und Veröffentlichung befindet man sich derzeit im Verhandlungsverfahren. Ist dies erfolgreich, kann mit einer Auftragserteilung im III. Quartal 2021 gerechnet werden. Daran würde sich im Jahr 2022 die Test- und Einführungsphase anschließen.

### **3.6 Baustellenkoordination**

Das Tiefbauamt, der Eigenbetrieb Stadtentwässerung Dortmund (EB 70) und städtische Unternehmen wie zum Beispiel die Versorger DONETZ/DEW21/DOKOM21, DSW21 als Verkehrsunternehmen sowie externe Unternehmen zur Telekommunikation führen die unterschiedlichsten Baumaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum in Dortmund aus. Die Bandbreite reicht von der Unterhaltung und dem Neubau von Straßen und Kanälen über den Tunnelbau, Brückenbaumaßnahmen oder Baumaßnahmen im Bereich der Versorgungsleitungen. Die Durchführung dieser verschiedenen Baumaßnahmen hat direkte Auswirkungen auf die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt. Um diese möglichst gering zu halten, liegt bei der Bauplanung und -durchführung ein besonderes Augenmerk auf der Abstimmung unter den Beteiligten und auf der Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit. Bereits jetzt finden hierzu regelmäßige gemeinsame Abstimmungsrunden der Verwaltung mit den Versorgern und den Verkehrsunternehmen statt (sog. KOST-Runden: Koordinierung von Straßenbaumaßnahmen). Darüber hinaus erfolgt eine Kommunikation über Printmedien, Radio und das Internet.

Gleichwohl besteht sowohl in der Abstimmung als auch bei der Kommunikation Verbesserungsbedarf. Daher hat der Rat der Stadt Dortmund im Mai 2018 die Einführung einer stadtweiten Baustellenkoordination und die Einrichtung von zwei Stellen im Tiefbauamt für den Stellenplan 2019 beschlossen (DS-Nr. 10140-18).

Zur technischen Unterstützung der Baustellenkoordination wurde die Software ROADS (Roadwork Administration and Decision System) der Firma WPS beschafft. Das Software-Einführungsprojekt konnte im Dezember 2020 abgeschlossen werden, so dass nun mit der Datenerfassung und der Umsetzung der Arbeitsprozesse begonnen wurde.

Es ist das Ziel, die Koordination der Baustellen so zu gestalten, dass der Verkehrsfluss trotz der steigenden Anzahl an Baumaßnahmen so gering wie möglich beeinflusst wird. Gleichzeitig sollen die Bürger\*innen die koordinierten Baustellen als weniger invasiv empfinden und besser nachvollziehen können. Dafür ist es erforderlich, dass neben der Stärkung der internen Kommunikation innerhalb der Verwaltung und zu den städtischen Unternehmen, die notwendigen Maßnahmen transparent und nachvollziehbar den Bürger\*innen vermittelt werden.

Es ist vorgesehen, dass die Baustellenkoordinatoren in den Bezirksvertretungen die geplanten Maßnahmen im jeweiligen Stadtbezirk gebündelt vorstellen und Anregungen entgegennehmen, um so das Verständnis für die lokalen Baumaßnahmen zu fördern.

### 3.7 Baustellenkommunikation

Nun gilt es aber auch die externe Kommunikationsstrategie auszubauen, damit das Verständnis der Bürger\*innen durch eine zielgerichtete Kommunikation und ein entsprechendes Baustellenmarketing gesteigert werden kann. Es wird derzeit daran gearbeitet, die Öffentlichkeitskommunikation fachgerecht, informativ, proaktiv und bürgernah d. h. adressatengerecht auszurichten. Hierzu finden auch mit DEW21 und DONETZ Abstimmungen statt, um eine gemeinschaftliche Kommunikation zu erzielen.

Die Baustellenkommunikation soll im Bereich der „reaktiven Kommunikation“ agieren, um Presse- und Bürger\*innenanfragen zu bündeln, Antworten der Sachbearbeiter\*innen fachgerecht aufzuarbeiten und zu veröffentlichen. Darüber hinaus sollen sowohl die Durchführung von Informationsveranstaltungen für Bürger\*innen (digital und analog) als auch eine stadtweite Kommunikation im Sinne der „One-Voice-Strategie“ über diese Stelle verantwortet werden.

Das Baustellenmarketing soll dagegen die Aufgaben der „proaktiven Kommunikation“ übernehmen, um durch geplante Kommunikation und Marketingevents einen Informationsfluss frühzeitig sicher zu stellen und Anwohner und Gewerbetreibende mit in die Baustellendurchführungen zu integrieren. Insbesondere sollen hier kombinierte Maßnahmen oder Maßnahmen mit großen Auswirkungen auf Straßenbild, Lebensqualität oder Gewerbetreibende fokussiert werden. Es ist das Ziel, die Bürger\*innen an der Baustelle partizipieren zu lassen und Baustellen auch als Chance wahrzunehmen.

### 3.8 Jahresarbeitsprogramm

Im Jahr 2019 hat das Tiefbauamt erstmals ein Jahresarbeitsprogramm (JAP) erarbeitet und den politischen Gremien zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Das JAP bildet einen großen Teil des Aufgabenspektrums des FB 66 ab. Da das logistische Projektsteuerungssystem noch nicht einsetzbar ist (siehe oben), wurden die vorhandenen Office-Programme genutzt, um die ersten JAP aus den Jahren 2019/2020 fortzuschreiben. In Zukunft, spätestens mit Einführung der Software, soll die mittelfristige Investitionsplanung (MIP) aus dem JAP generiert werden.

In das JAP 2021 sind aktuelle Entwicklungen und Erkenntnisse eingeflossen. Die Planung wurde anhand der vorhandenen Personalkapazitäten vorgenommen, d.h. unbesetzte Stellen wurden in der Kapazitätsberechnung nicht berücksichtigt. Das aktuelle JAP 2021 wurde den politischen Gremien Anfang 2021 zur Kenntnis vorgelegt, u.a. dem AMIG am 02.02.2021 und dem Rat am 11.02.2021 (DS-Nr. 18676-20).

Mit der Aufstellung des JAP 2021 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.

Die Berücksichtigung von Maßnahmen im JAP erfolgt weder auf Grundlage der Einwohnerzahl noch der flächenmäßigen Größe eines Stadtbezirks, sondern unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit, denn diese ist vorrangig Pflicht des Tiefbauamtes. Nach diesem Kriterium werden die Maßnahmen in erster Linie priorisiert und in das JAP aufgenommen. Eine planmäßig gleichmäßige Verteilung der Baumaßnahmen über das gesamte Stadtgebiet würde der Gewährleistung verkehrssicherer Infrastruktur widersprechen.

Das JAP ist darauf ausgerichtet, in den nächsten Jahren die notwendigen Investitionen möglichst zeitnah zu realisieren und dabei die vorhandenen Ressourcen des Tiefbauamtes weiterhin voll auszuschöpfen. Das JAP beinhaltet daher auch 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 oder zusätzliche Ressourcen bereitgestellt werden.

### 3.9 Schnittstellen

Wie schon bei den Ausführungen über die Einführung des IMS und dem Aufstellen der Kataster deutlich wurde, ist dies nur mit einer engen Verzahnung des Tiefbauamts mit anderen Ämtern, zum Beispiel dem Vermessungs- und Katasteramt möglich. Hierzu finden regelmäßige Abstimmungen statt und die Kontakte sind aufgrund der langjährigen Zusammenarbeit eng ausgestaltet. Mit FB 23, 61, 63, 67, EB 70 und den externen Partnern DONETZ/DEW21/DSW21/DOKOM21 finden regelmäßige Planungsbesprechungen und Abstimmungen im Rahmen der Baustellenkoordination statt. Eine neue Initiative stellt die Entwicklung einer Datendrehscheibe über eine OpenSource PostScript Datenbank dar, die im Zusammenhang mit der Einbindung der Aufbruchmeldungen der DONETZ/DEW21 ins IMS in Zukunft verschiedene Inhalte aus Expertensystemen sammeln und in einem Auskunftssystem zur Verfügung stellen soll. Auch finden Abstimmungen mit dem CIIO in Sachen Forschungsarbeiten und Smart City Lösungen statt.

Viele Termine und Abstimmungen leben von dem persönlichen Kontakt. Dies wurde in Zeiten der Corona-Pandemie doch erheblich erschwert und kam teilweise komplett zum Erliegen.

### 3.10 Brückensanierungen

Im Tiefbauamt, Bereich Bau 66/4, ist die Fachsparte Ingenieurbau unter anderem für Erhaltung von 377 Ingenieurbauwerken, davon 274 Brücken, zuständig. Die übrigen Bauwerke sind Tunnel, Lärmschutzwände, Stützbauwerke sowie eine Fels- u. Hangsicherung. Dies stellt im städtischen Anlagevermögen einen monetären Wert von rd. 200 Millionen Euro dar. Die Hauptziele sind wie folgt definiert:

- Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit
- nachhaltige, ressourcenschonende, innovative Erhaltung der städtischen Infrastruktur

Die Bauwerksüberwachungen und Bauwerksprüfungen sind gemäß den Anforderungen des Regelwerkes der DIN 1076 durchzuführen. Sie sind in rechtlicher, technischer und fiskalischer Hinsicht von grundlegender Bedeutung für die Stadt Dortmund. Aufgrund der zunehmenden Schadensentwicklung, der Alterung des Bauwerksbestandes und der stetigen Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Schwerverkehrs gewinnt die Bauwerksprüfung und Bauwerksüberwachung immer mehr an Bedeutung.

Der erforderliche Personalaufwand für diese Tätigkeiten und der zugehörigen Dokumentation nach DIN 1076 ist um ein Vielfaches höher als der derzeitig vorhandene Personalbestand. Dies wurde auch bereits dem Ausschuss für Bauen, Verkehr und Grün am 01.12.2020 mit der Vorlage „Instandsetzung der Städtischen Brückenbauwerke“ (DS-Nr. 18979-20) dargelegt. In Folge dessen muss eine Personalbemessung in der Bauwerksunterhaltung, sowohl für die Anforderungen gem. DIN 1076 für Bauwerksprüfung und Bauwerksüberwachung als auch darüber hinaus für die Ausschreibung und Bauausführung (Projektrealisierung von Instandsetzungen / Ertüchtigungen) durchgeführt werden, um die hohen Anforderungen der maßgeblichen DIN-Norm(en) und die zusätzlich damit im Zusammenhang stehenden Richtlinien, im Rahmen der Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht, gerichtsfest erfüllen zu können. Eine detaillierte und nachvollziehbare Personalbemessung wird derzeit in Zusammenarbeit mit dem Personal- und Organisationsamt durchgeführt.

### **3.11 Organisationsanpassungen**

Wie unter 2.2 ausgeführt, unterlag das Tiefbauamt in den vergangenen Jahren tiefgreifenden Veränderungen und diversen Organisationsanpassungen. Zuletzt durch die Herauslösung des Aufgabenbereiches „Grün“ mit der Neugründung des Grünflächenamtes zum 01.01.2020 wurde im Jahr 2020 ein erneuter Neuorganisationsprozess gestartet. Im Frühjahr 2020 wurde - gemeinsam mit den Bereichsleitungen - von der Fachbereichsleitung eine Neuorganisation angestoßen. Die angestrebte Neuorganisation soll im Ergebnis insbesondere unter Berücksichtigung folgender Zielsetzung und Rahmenbedingungen erfolgen:

- Optimierung der Aufbau- und Ablauforganisation des Fachbereiches
- Betrachtung der Bauprozesse und deren Optimierung
- Berücksichtigung und Anpassung an die gestiegenen Anforderungen sowie der neuen Aufgabenstellungen und technischen Änderungen und Innovationen
- Durchführung einer Personalbemessung aufgrund der veränderten bzw. erweiterten Aufgabenstellungen

Damit wurde im Oktober 2020 unter Berücksichtigung der pandemiebedingten Auflagen und Einschränkungen gestartet.

## **4. Perspektive 2026**

### **4.1 Neuaufstellung**

Zusätzlich zu den bereits begonnenen Entwicklungen soll das Tiefbauamt der Stadt Dortmund in seiner Gesamtheit für die aktuellen und künftigen Anforderungen aufgestellt werden. Dazu wird eine Organisationsuntersuchung für die Neuausrichtung des Tiefbauamtes durchgeführt. Die Prozesssteuerung erfolgt über einen Lenkungskreis unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters und der Beteiligung des Personalrates, des Stadtkämmerers, des Personal- und Organisationsdezernenten, des Infrastrukturdezernenten, des Planungsdezernenten sowie der fachberührten Dienststellen und Dezernate sowie der externen Akteure.

## 4.2 Kapazitätsanpassung

In unterschiedlichen Stadien der Entwicklung befinden sich Konzepte zum systematischen Abgleich von Anforderungen und Ressourcen für Bau und Infrastruktur. Ziel ist Erhalt und Verbesserung der Substanz. Für den Tiefbau betrifft das etwa:

- Verbesserung des Straßenzustands im gesamten Netz
- Neubau und Standardverbesserungen von Radwegen
- Barrierefreie Haltestellen des ÖPNV
- Umsetzung des Breitbandausbaus und Bewältigung der zunehmenden Prüfung der Kampfmittelverdachtspunkte

Aufbauend auf den oben beschriebenen Verfahren und Werkzeugen sollen diese zusammengeführt und weiter entwickelt werden. Dabei steht nicht die kurzfristige Bewältigung der Aufgaben im Vordergrund, sondern die langfristige und ganzheitliche Betrachtung der vorhandenen Infrastruktur unter folgenden Aspekten:

- Lebensdauer und Instandhaltungszyklen
- Bildung von Abschnitten
- Optimierung von Baustellen
- neue Vertragsmodelle
- Kennzahlen und Benchmarks

Daraus sollen zukünftige Bemessungen von Haushaltsmitteln und Personal gebildet werden.

## 5. Nächste Schritte

Die oben beschriebenen Maßnahmen sind bereits in der Umsetzung oder werden Zug um Zug produktiv gesetzt. Im November 2021 wird die Verwaltung über den dann aktuellen Stand der vorgenannten Maßnahmen berichten.