

Straßenzustandsbericht 2013

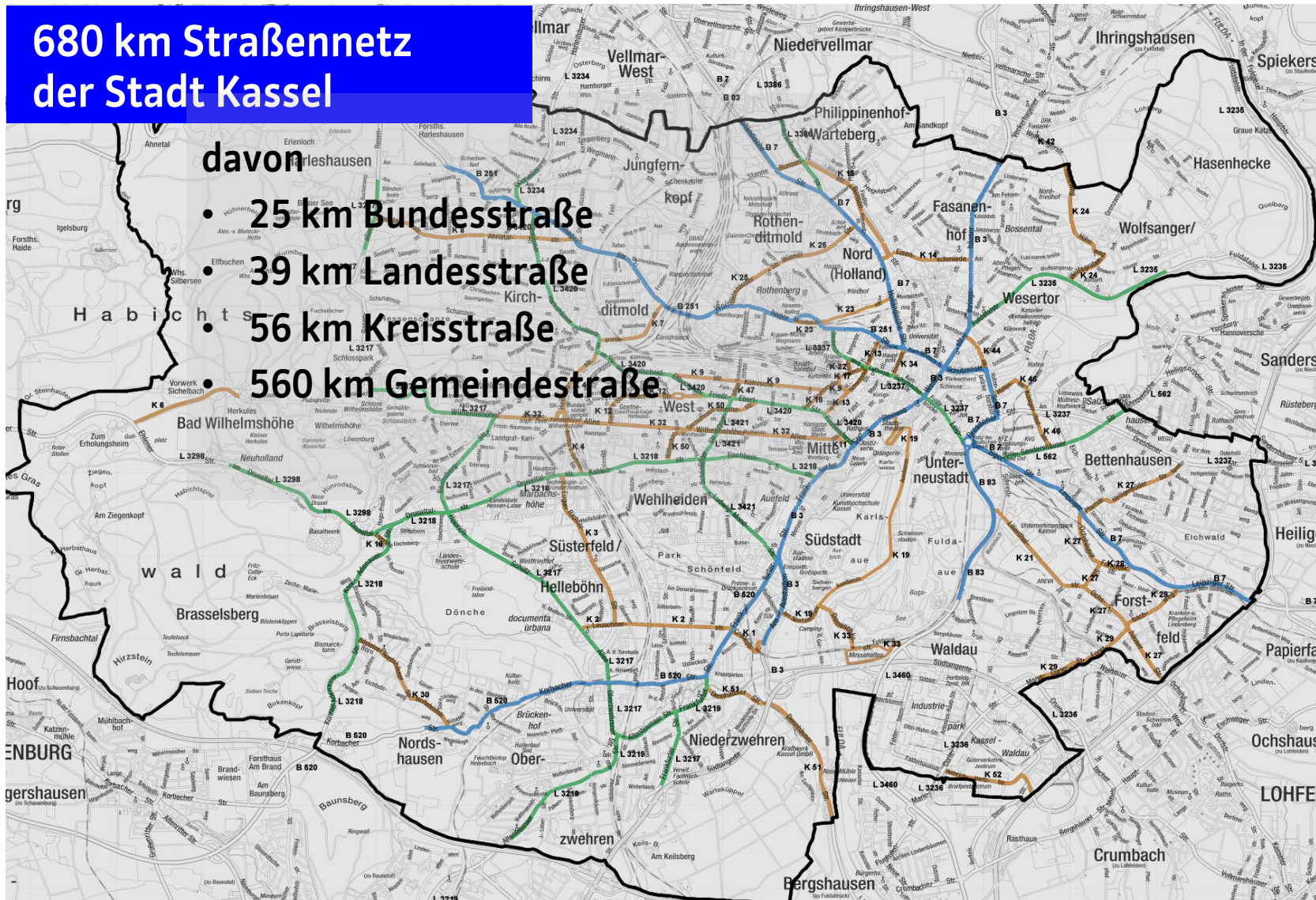


(c) Aerowest 2013

- Darstellung des Ist-Zustands und Vergleich zum Straßenzustandsbericht 2007
- Planungsansatz zur Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur aus Sicht des Dezernats

**680 km Straßennetz
der Stadt Kassel**

- davon
- 25 km Bundesstraße
 - 39 km Landesstraße
 - 56 km Kreisstraße
 - 560 km Gemeindestraße





Entspannung der kommunalen Finanzlage reicht nicht für Abbau des Investitionsstaus in Kommunen

Medieninformation vom 11. April 2012

Finanzschwache Kommunen können keine ausreichenden Zukunftsinvestitionen tätigen

Zwei von drei Kommunen erwarten keine maßgebliche Verbesserung des Investitionsrückstands innerhalb der nächsten fünf Jahre | Rückstände bestehen insbesondere im Bildungs- und Verkehrsbereich | Finanzschwache Kommunen können keine ausreichenden Zukunftsinvestitionen tätigen

Der kommunale Investitionsrückstand, sowie bei den Straßen und der Verkehrsinfrastruktur (insgesamt 25 Milliarden Euro) wird vor allem bei den stark schuldenbelasteten Großstädten und bei den finanzschwachen Städten und Gemeinden vermutlich noch zunehmen.

Vorfahrt für Investitionen in Infrastruktur- Städte stärker von Sozialausgaben entlasten

Die **Verkehrsinfrastruktur** in Deutschland und seinen Städten ist an vielen Stellen notleidend, zur Erneuerung der Verkehrswege allein in den Städten und Gemeinden fehlen jährlich 2,75 Milliarden Euro. Durch marode Brücken, sanierungsbedürftige Tunnel und andere beschädigte Verkehrsverbindungen geraten der Wirtschaftsstandort Deutschland und die individuelle Mobilität ernsthaft in Gefahr. Der Deutsche Städtetag fordert den Bund und die Länder auf, dem Kollaps maßgeblicher Verkehrsverbindungen unverzüglich durch ein Notprogramm zu begegnen. Die Vizepräsidentin des Deutschen Städtetages, die Ludwigshafener Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse, sagte: „Die Finanzierung der Infrastruktur muss ein Megathema der neuen Legislaturperiode werden. Wenn in den Städten weiterhin der Wohlstand unseres Landes wachsen soll, dann brauchen wir ein leistungsfähiges Straßen- und Schienennetz. Wir wünschen uns deswegen, dass der Bund bereits mit dem Haushaltsjahr 2014 die Mittel für sein Programm für Großvorhaben im Öffentlichen Personennahverkehr erhöht. Damit die Städte langfristige Projekte verwirklichen können, sollte möglichst bald die Fortführung eines solchen Bundesprogramms über das Jahr 2019 hinaus beschlossen werden.“ Zudem sollten Bund und Länder die sogenannten Entflechtungsmittel zur Verkehrsfinanzierung in den Kommunen von jährlich 1,33 auf 1,96 Milliarden Euro aufstocken. Diesen Bedarf habe ein anerkanntes Gutachten nachgewiesen.

Aber der Wert verfällt...

- **Jedes Jahr geht ein Teil dieses Vermögens verloren, weil zu wenig Geld für die Unterhaltung der Straßen aufgewendet wird.**
- **Der Einsatz der Mittel ist nicht wirtschaftlich, wenn kaputte Straßen völlig neu gebaut werden müssen.**
- **Das Erscheinungsbild der Stadt als Lebensraum und Wirtschaftsstandort leidet unter diesem Zustand.**

Straßen unterliegen einem ständigen Verschleiß.

Verkehr und **Witterung**

greifen die Straßenkonstruktion permanent an und

führen so im Laufe der Jahre zu Substanzverlusten und irreparablen Schäden.





Die Folgen sind:

- Spurrillen
- Risse
- Schlaglöcher
- Verdrückungen
- Ausmagerung
- Abplatzungen

Zustandserfassung in 2012 und Vergleich zu 2006

2006 wurde für das gesamte Stadtgebiet eine Bestandsanalyse des Straßennetzes zur Erfassung im doppischen Haushalt durchgeführt.

2012 erfolgte eine komplette Aktualisierung der Zustandserfassung.

Einteilung aller Straßen in sechs Zustandsklassen



Klasse 1 - sehr guter Zustandswert (Neubau)



Klasse 2 - gut



Klasse 3 - befriedigend

Warnwert (ab dem Maßnahmen vor zusehen sind)



Klasse 4 – ausreichend

Schwellenwert (Einschränkung der Verkehrssicherheit)



Klasse 5 – schlechter Zustand



Klasse 6 – sehr schlechter Zustand

Beispiel für eine Straße Zustandsklasse 1



8 %
der Straßen in 2012
(3 % in 2006)

Beispiel für eine Straße Zustandsklasse 2



10 %
der Straßen in 2012
(12 % in 2006)

Beispiel für eine Straße Zustandsklasse 3



34 %
der Straßen in 2012
(31 % in 2006)

Beispiel für eine Straße Zustandsklasse 4



24 %
der Straßen in 2012
(29 % in 2006)

Beispiel für eine Straße Zustandsklasse 5



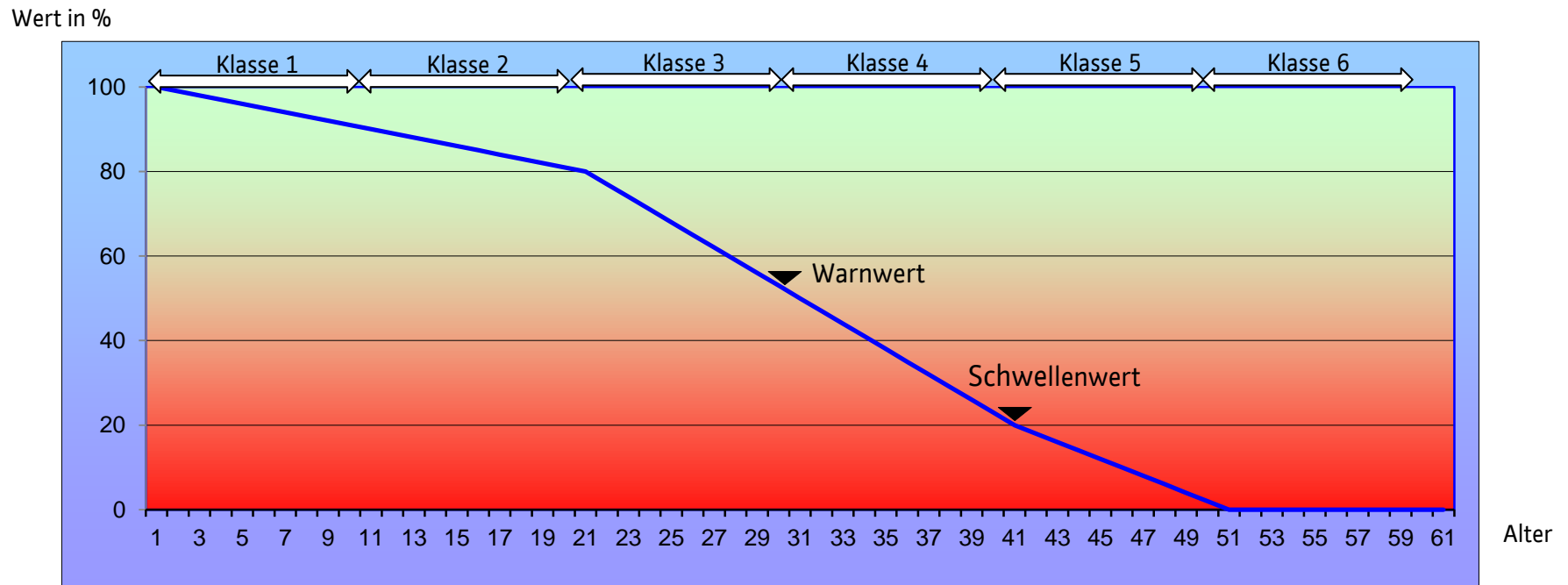
17 %
der Straßen in 2012
(15 % in 2006)

Beispiel für eine Straße Zustandsklasse 6



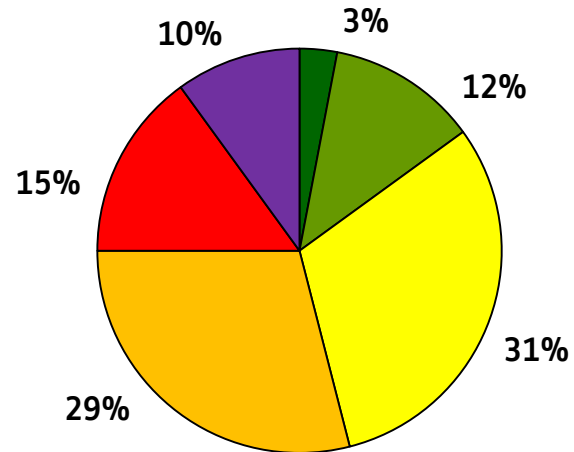
7 %
der Straßen in 2012
(10 % in 2006)

Lebenslinie einer Straße



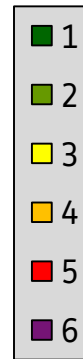
**Entwicklung des Wertes einer Straße in %
im Verhältnis zu ihrem Alter**

2006

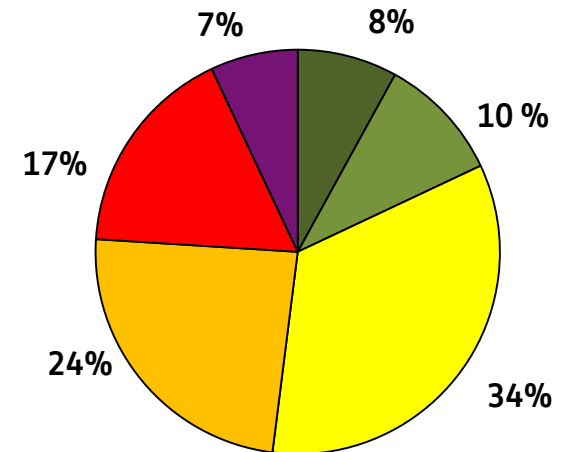


prozentuale Verteilung der Zustandsklassen auf die Straßen im Stadtgebiet im Jahr 2006

Zustandsklassen:



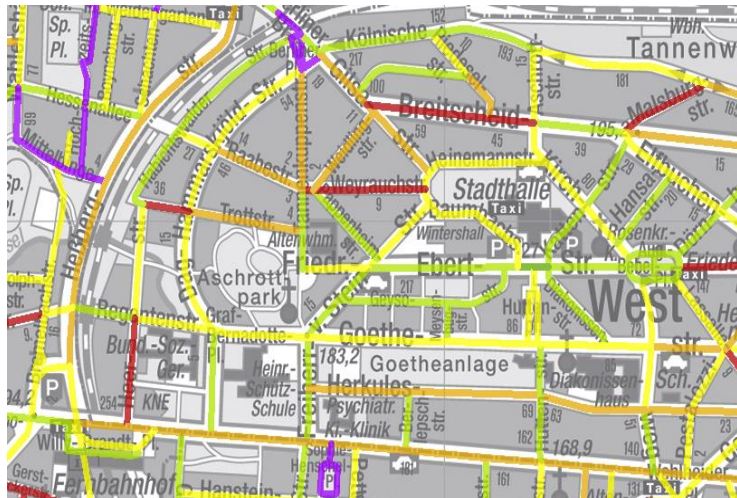
2012



prozentuale Verteilung der Zustandsklassen auf die Straßen im Stadtgebiet im Jahr 2012

Das Ergebnis ist auch im GIS^{*)} der Stadt Kassel dargestellt. Um Anlieger über den Zustand der Straßen zu informieren, ist diese Darstellung im Internet veröffentlicht.

-  Klasse 1
-  Klasse 2
-  Klasse 3
-  Klasse 4
-  Klasse 5
-  Klasse 6



Zustand: 2006

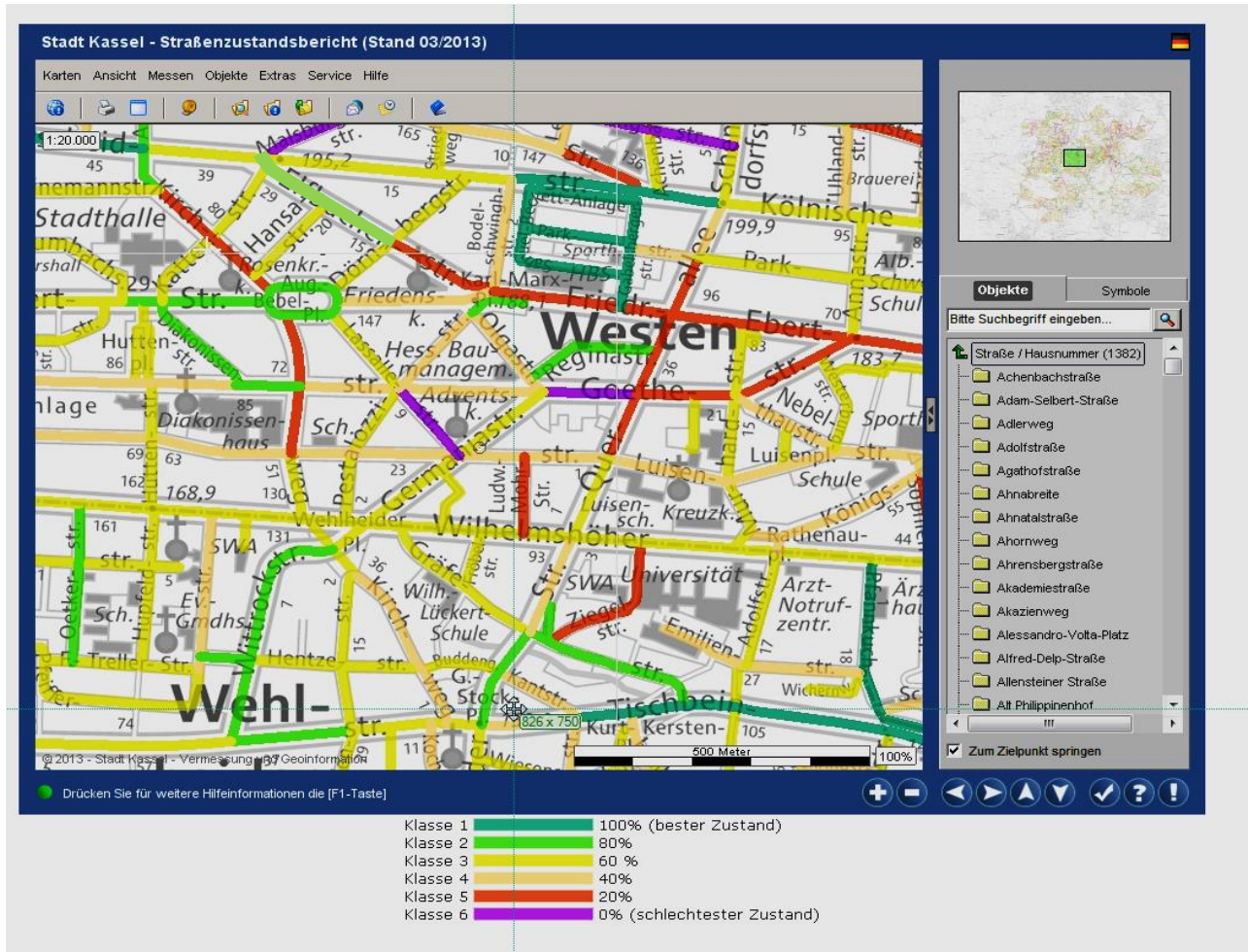


Zustand: 2012

*) GIS = Geografisches Informationssystem

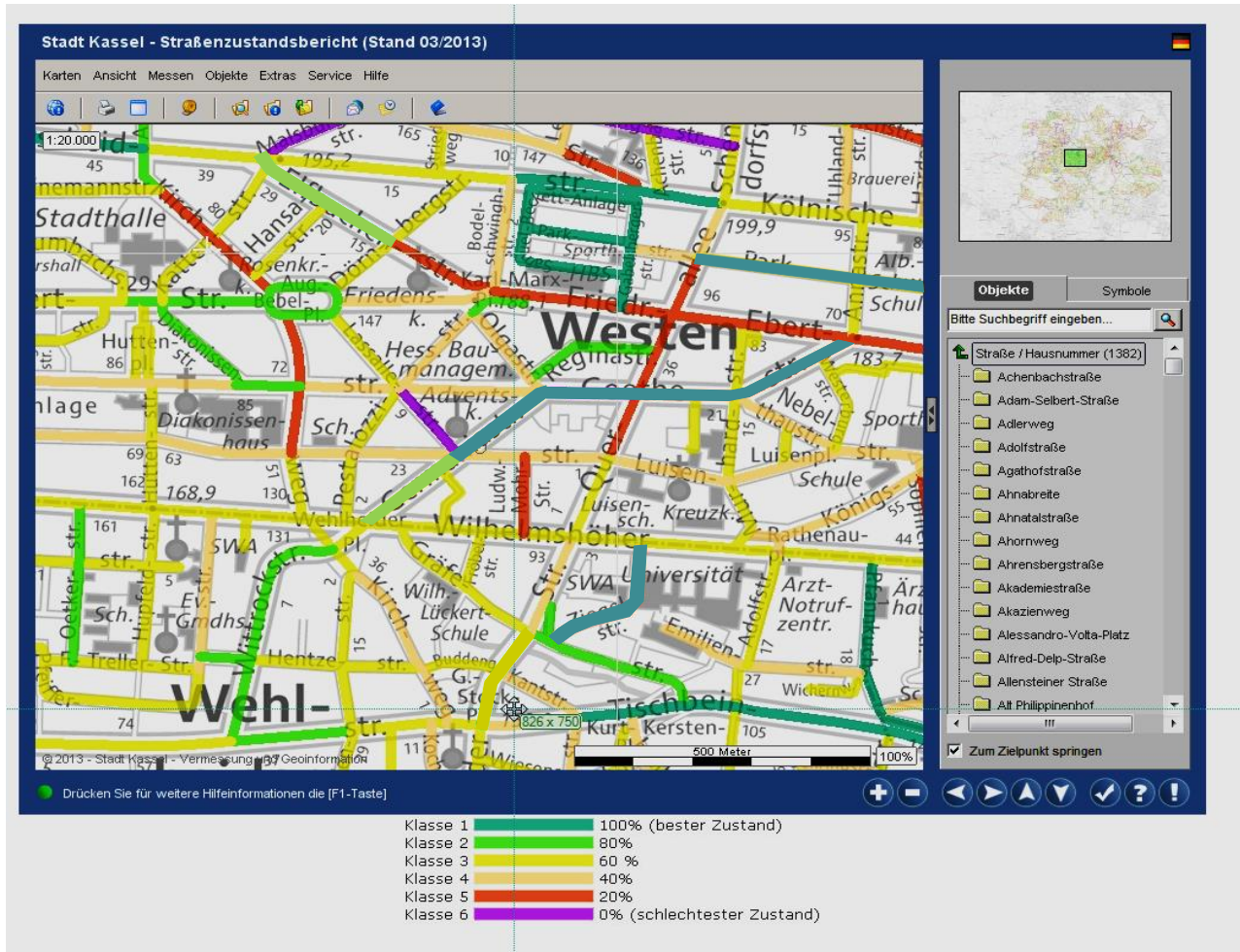
Straßenzustandskarte 2012

http://www.stadt-kassel.de/no_search/cityguide/Zusatzkarten/Strassenzustandsbericht/html/de/1024x768.html



Straßenzustandskarte (Vorauszug 2014)

http://www.stadt-kassel.de/no_search/cityguide/Zusatzkarten/Strassenzustandsbericht/html/de/1024x768.htm



Veränderung zu 2013:

- Parkstraße
- Germaniastraße
- Goethestraße
- Ziegelstraße

Abgeschlossene Straßenausbau- bzw. Straßenerneuerungsprojekte im Jahr 2013

- Loßbergstraße (GVFG, KAG)
- Schenkebier Stanne/Eisenbahnweg (Eisenbahnkreuzungsgesetz, GVFG, KAG)
- Germaniastraße/Goethestraße (Aktive Kernbereiche, GVFG, KAG)
- Lossebrücke (GVFG)
- Fuß- und Radweg Orangerie-Drahtbrücke (Hessentagsprojekt, GVFG)
- Ahrensbergstraße (Straßenausbauvertrag)
- Gartenstraße/Hartwigstraße (Soziale Stadt/KAG)
- Ginsterweg (KAG)
- Parkstraße (KAG)
- Ziegelstraße (KAG)
- Baugebiet Triftweg (BauGB)
- Erschließung Baugebiet An der Söhrebahn (BauGB)
- Brücke Finkenherd (Eigenmittel)
- Fahrbahndeckensanierung Fuldaaue (Eigenmittel)

Auswahl der geplanten Straßenbauprojekte in den kommenden Jahren (2014 ff):

Kassel documenta Stadt

- Altmarkt
- Drahtbrücke bis Rondell
- Druseltalstraße (Fahrbahndeckens.)
- Eckenstücker Weg
- Fasanenweg
- Friedrich-Ebert-Straße
- Friedrichsstraße
- Grebensteiner Straße
- Haroldstraße
- Hasserodtstraße
- Hauptbahnhof Nordseite
- Heinrich-Heine-Straße
- Höheweg
- Klenzestraße
- Knallhütter Straße
- Kurfürstenstraße (Südseite)
- Langes Feld
- Lessingstraße
- Niederwaldstraße
- Oberer Nordendweg
- Obere/Untere Königsstraße
- Radweg von Landhaus Meister bis Stadtgrenze (R1)
- Salztorstraße
- Schillerstraße
- Tulpenallee (Fertigstellung)
- Unterneustadt (südl. Quartier)
- Vogelsbergstraße
- Vor dem Osterholz
- Ziegenhainer Straße
- Zum Feldlager

Woher kommen die Haushaltsmittel für die Investitionen im Straßenbau?

- Eigenmittel der Stadt Kassel
- Zuwendungsmittel (GVFG, FAG + Städtebauförderung)
- Mittel auf Grundlage des Gesetzes über Kommunale Abgaben (KAG) in Verbund mit der Stadtsatzung
- Baugesetzbuch (bei erstmaliger Herstellung)
- Anteile der Versorgungsträger an der Wiederherstellung
- Sondermaßnahmen wie z.B. das Gesetz zur Behebung von Winterschäden an Straße vom 8. März 2011

Finanzierungsbeispiel Tischbeinstraße (L 3218) , von Philosophenweg bis Gräfestraße (vereinfachte Darstellung)

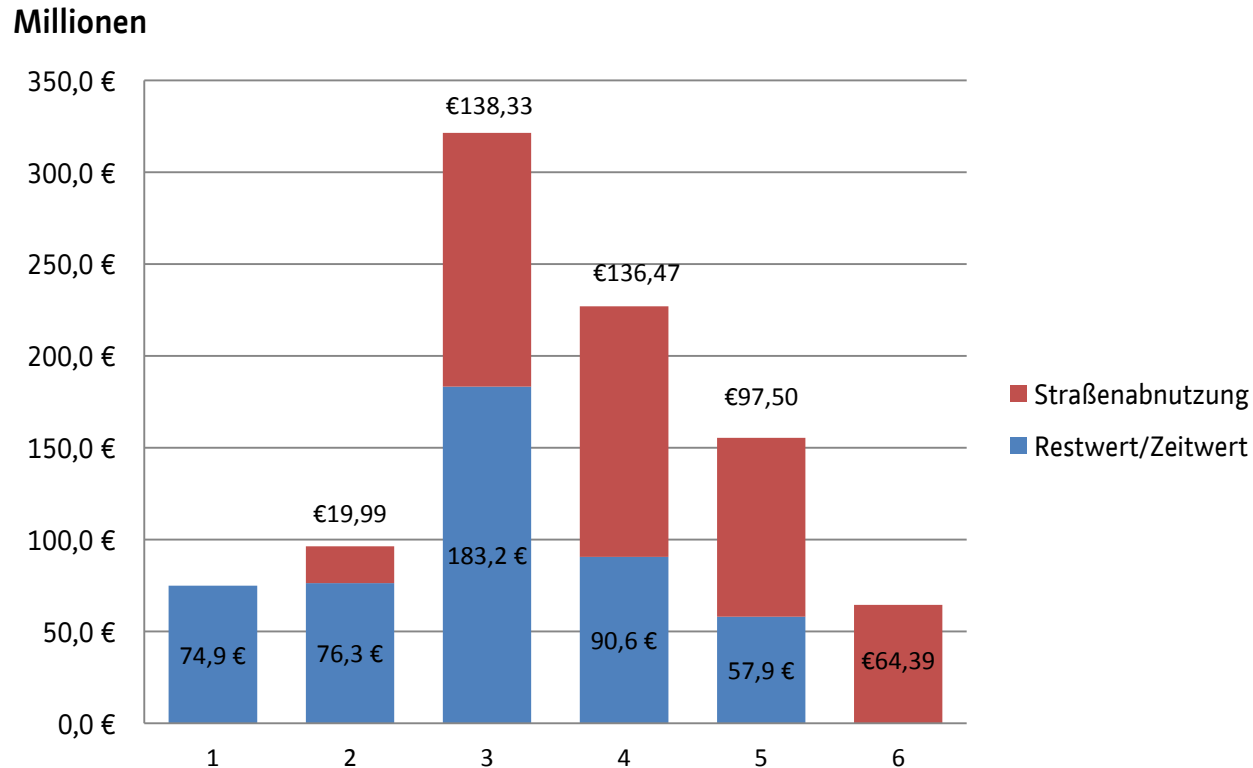
1. Gesamtkosten (Antrag)	1.500.000,-€
2. KAG/Gehwege	- 300.000,-€
3. Planung (Lph 1 – 4)	- 0,-€
4. Bauleitung (Lph 5-9)	<u>- 80.000,-€</u>

Zuwendungsfähige Kosten 1.120.000,-€

Anteil Land ZK x 0,80 = 896.000,-€

224.000,-€

Eigenmittel Stadt 224.000,-€ + 80.000,-€ = 304.000,-€



Neuwert und Zeitwert der Straßen in den einzelnen Schadensklassen in Mio. €

- 100 % Neuwert = 939,7 Mio. € (Neuwert 2006 - 907,5 Mio.€ + Neubaugebiet (z.B. Triftweg, Dessenborn, Unterneustadt, Samuel-Beckett-Anlage usw.))
- Zeitwert = 482,0 Mio. € (Zeitwert 2006 - 438,3 Mio.€)

- **24 %** (25 % in 2006) aller Straßen in Kassel sind zur Zeit in den Schadensklassen 5 und 6 eingestuft.
- Diese Straßen können durch Unterhaltungsmaßnahmen **nicht** mehr gerettet werden! Hierfür sind Investitionen in Höhe von ca. 162 Millionen Euro notwendig.
- Die Investitionen der letzten Jahre haben dazu geführt, dass sich der allgemeine Straßenzustand in Kassel leicht verbessert hat. Der Anteil der Straßen welche in Zustandsklasse 6 (sehr schlechter Zustand) eingestuft sind, hat sich von 10% (2006) auf 7% reduziert und der Anteil der Straßen in den Zustandsklassen 1 – 3 hat sich von 46% (2006) auf 52% verbessert.

- Anlagevermögen aller Straßen in Kassel (Neuwert): rund 939,7 Millionen € (Inflationsbereinigt 1.083,7 Mio. €)
- Lebensdauer einer Straße: durchschnittlich 40 - 50 Jahre
- Jährlicher Wertverlust ca. 21 Mio. € (im Jahr 2006 ca. 18 Mio.€). In den letzten Jahren wurden durchschnittlich 20 Mio. € in das städtische Straßennetz investiert!

Für 100 % Werterhaltung sind auf Basis eines neuwertigen und intakten Straßennetzes z. Zeit **ca. 21 Mio. € p.a.** erforderlich.

- optimal ist nach Stand der Technik eine Werterhaltung und Ertüchtigung aller Straßen in Höhe von 80 % des Neuwerts.

Auszug aus dem Straßenzustandsbericht 2007

Vergleich der Zustandsentwicklung im Verhältnis zum Mitteleinsatz p.a.

Ziel: Ertüchtigung aller Straßen im Stadtgebiet auf 80 % des Neuwerts

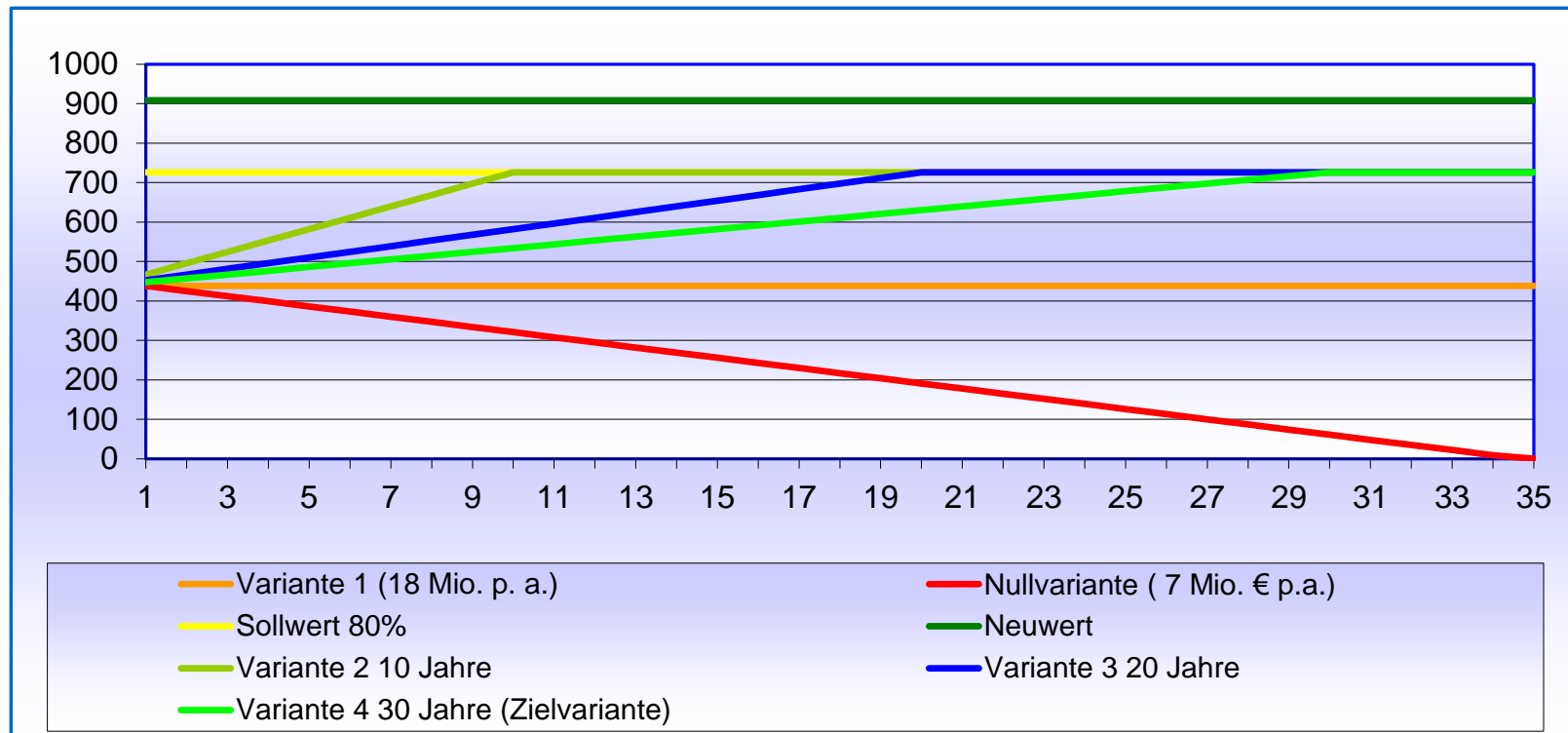
Nullvariante – 7 Mio. € p.a. => 0% nach 35 Jahren (gebremste Wertminderung, Trendfortschreibung Haushalt 2007)

Variante 1 – 18 Mio. € p.a. => 48 % des Neuwerts, Beibehaltung der heutigen Qualität

Variante 2 – 42 Mio. € p.a. => 80 % des Neuwerts nach 10 Jahren

Variante 3 – 27 Mio. € p.a. => 80 % des Neuwerts nach 20 Jahren

Variante 4 – 22 Mio. € p.a. => 80 % des Neuwerts nach 30 Jahren (Zielvariante)



Gemeinsame Maßnahmen mit STW, KW, KVG

Synergieeffekte durch gemeinsam koordinierte Projekte:

- Verhinderung von mehrmaligen Aufgrabungen,
- geringere Belastung des städtischen Haushalts,
- geringere finanzielle Beteiligung der Anlieger,
- weniger Belästigung durch Baustellen,
- positivere Außendarstellung möglich.

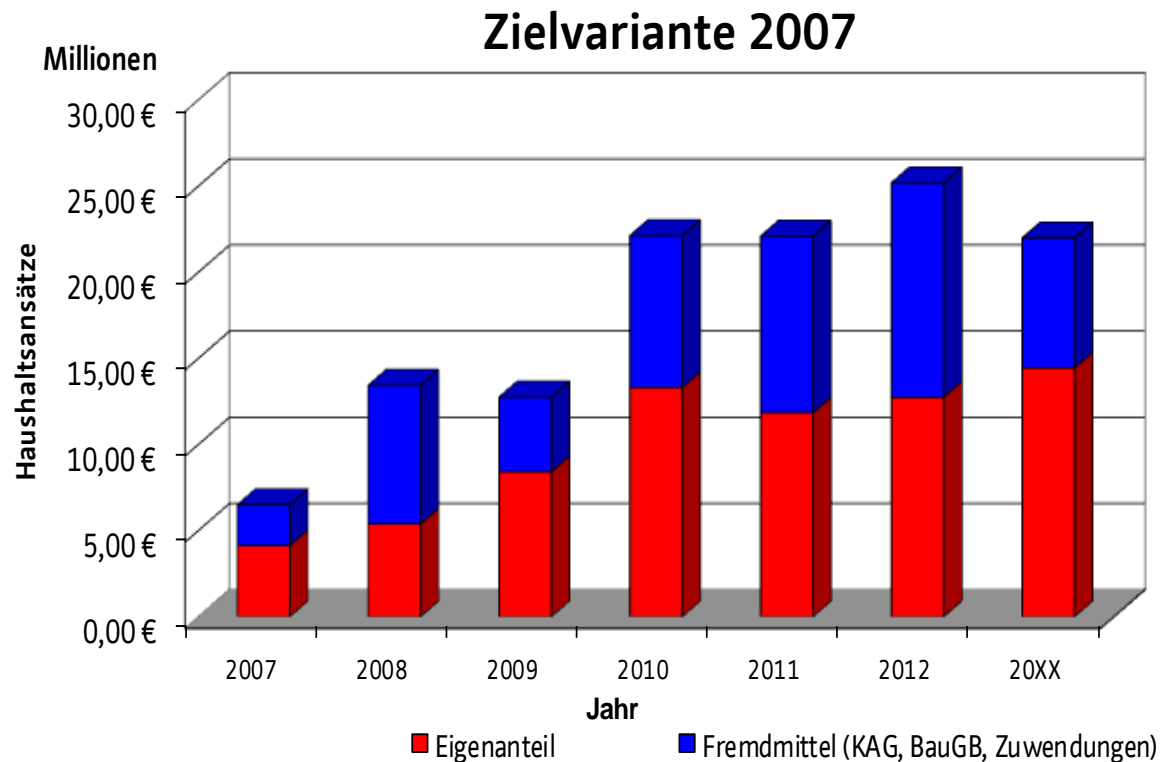
Aktuell und in den vergangenen Jahren mussten rund 70% der Mittel für KAG-Straßen nach den Prioritäten der STW und KW ausgerichtet werden.

Haushaltsansätze 2007 – 2012

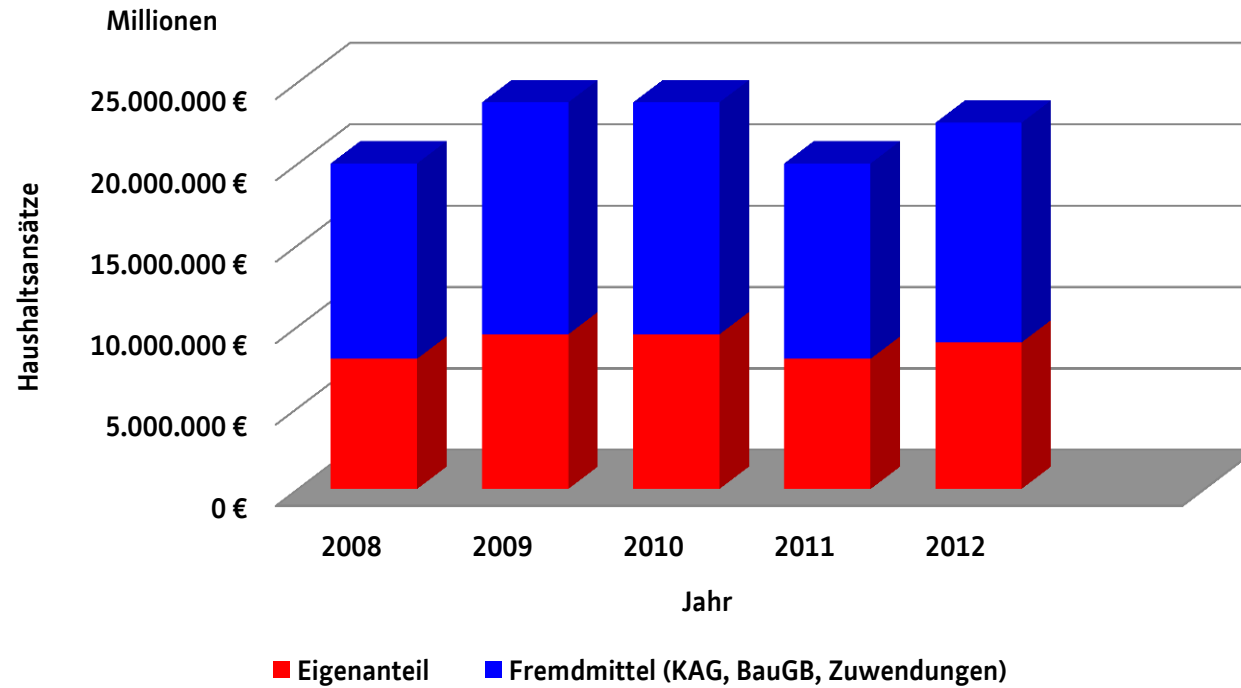
und perspektivisch für weitere Jahre (20XX) jeweils untergliedert in

- **Eigenanteil der Stadt Kassel** und
- **Fremdmittel** aus KAG, BauGB und Zuwendungen

Auszug aus dem Straßenzustandsbericht 2007



Ist 2007 - 2012



Planungsansatz zur Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahren:

Erhöhung der Ansätze für die Straßenunterhaltung

Der notwendige Betrag liegt nach wissenschaftlichen Erkenntnissen der DIFU (Deutsches Institut für Urbanistik) und der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) je nach Zustand des Straßennetzes zwischen 1 €/qm und 1,5 €/qm.

Das Kasseler Straßennetz hat ca. 7,5 Mill. Quadratmeter befestigte Fläche, danach wären mindestens 7,5 Mill. Euro pro Jahr erforderlich, tatsächlich standen in den letzten Jahren ca. 3 Mill. Euro zur Verfügung.

Moderate Erhöhung der Investitionen

Der Wertverlust liegt bei ca. 21 (18) Millionen Euro pro Jahr.

Die Investitionen der letzten Jahre lagen durchschnittlich bei ca. 20 Millionen Euro.

Eine Erhöhung der jährlichen Investitionen auf 25 bis 30 Millionen würde zu einer weiteren kontinuierlichen Verbesserung der städtischen Verkehrsinfrastruktur führen.

Unter der Voraussetzung das die rechtlichen Rahmenbedingungen (Gemeindeverkehrsfinanzierung, KAG, BauGB), welche einen wesentlichen Anteil an der Finanzierung bilden, erhalten bleiben bzw. erweitert werden.

Deutschlands Zukunft gestalten

Auszug aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD

18. Legislaturperiode

1.3. In Deutschlands Zukunft investieren: Infrastruktur

Verkehr

Gemeindeverkehrsfinanzierung

Der Bund bleibt ein verlässlicher Partner der Kommunen bei der Finanzierung des kommunalen Verkehrs. Von den Ländern erwarten wir im Gegenzug, dass sie die Mittel zweckgebunden für Verkehrswegeinvestitionen einsetzen (ÖPNV-Infrastruktur und kommunaler Straßenbau). Wir streben eine verlässliche Anschlussfinanzierung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Bundesprogramm für die Zeit nach 2019 an. Wir werden diese Frage im Rahmen der Reform der Bund-Länder-Finanzbeziehungen beraten.

Kassels Zukunft benötigt eine gute Verkehrsinfrastruktur

Resümee:

Der Weg, den wir in den letzten Jahren eingeschlagen haben, war richtig und gut, aber wir sind noch lange nicht am Ziel!