



Dezernat IV

Amt für Straßenwesen

Datum 26.05.2026

Gz. 66.12-66.1-28/2021-

458/2021-

204383/2026

Telefon 56-2772

Behandlung	Gremium	Datum	Status
Entscheidung	Bau- und Umweltausschuss	14.07.2026	öffentlich

Anlagen

Zustandsbewertung

Betreff

Straßenzustandsbericht 2026**I. Antrag**

Kenntnisnahme

II. Sachverhalt

Für wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten einer Kommune ist eine intakte Straßeninfrastruktur für die Sicherstellung der Mobilität Grundvoraussetzung. Mit der Anwendung des für die Fahrbahnen entwickelten Erhaltungsmanagementsystems Pavement Management System (PMS) kann der Bedarf notwendiger Erhaltungsmittel objektiv abgeschätzt werden.

Nach den Zustandserfassungen in den Jahren 2009/2010 und 2015/2016 wurde von Juni 2023 bis August 2024 die dritte Befahrung durchgeführt. Im Rahmen des Erhaltungsmanagements wurden im Stadtgebiet Heilbronn ca. 1.000 km Straßen und Wirtschaftswege befahren. Die daraus resultierende Zustandserfassung ermöglicht einen Aufschluss über die aktuellen Oberflächeneigenschaften der Verkehrsflächen. Die nächste Befahrung ist voraussichtlich für das Jahr 2030 vorgesehen.

Die letzte Information wurde mit Drucksache 113/2020 zur Kenntnis gegeben. Mit dieser Drucksache legt das Amt für Straßenwesen den neuen Zustandsbericht als Hintergrundinformation vor.

In den vergangenen Jahren standen folgende Mittel zur Straßenzustandserhaltung zur Verfügung:

2021 rd. 5,4 Mio. Euro,
2022 rd. 6,5 Mio. Euro,
2023 rd. 5,1 Mio. Euro,
2024 rd. 4,5 Mio. Euro,
2025 rd. 3,3 Mio. Euro.

Trotz der mit dem vorhandenen Budget durchgeführten Unterhaltungsmaßnahmen hat sich der Straßenzustand gegenüber dem letzten Straßenzustandsbericht weiter verschlechtert.

In den Jahren 2021 bis 2025 wurden folgende größere Straßensanierungen durchgeführt:

- Theodor-Heuss-Straße	997.000 €
- Südstraße BA 3	620.000 € - Lärmaktionsplanung
- K 9558	580.000 €
- Raidweg	485.000 €
- Salzstraße	473.000 €
- Lauffener/Lutzstraße	368.000 €
- Finkenbergstraße	357.000 €
- Leinbachstraße	328.000 €
- Ludwigsburger Straße	327.000 €
- Neckargartacher Straße	325.000 €
- Kreuzäcker-/Mauer-/Uhdestraße	319.000 €
- Kreuzgrund BA 1	295.000 €
- Saarbrückener/Saarlandstraße	295.000 €
- Paul-Göbel-Straße	282.000 €
- Bonfelder Straße	270.000 €
- Amsterdamer Straße	255.000 €
- Feurerstraße	240.000 €
- Schultheiß-Hammer-Straße	187.000 €
- Kreuzgrund BA 2	180.000 €
- Deutschritterstraße	167.000 €
- Bodelschwinghstraße	155.000 €
- Neckartalstraße	150.000 €
- Attichäckerstraße	108.000 €
- Poststraße	100.000 €

In der Anlage 1 ist die prozentuale Verteilung der Ergebnisse aus der Zustandsbewertung anhand von Diagrammen ersichtlich. Unterschieden wird zwischen dem Hauptverkehrsnetz (Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen und wichtige Hauptverbindungsstraßen), dem Nebennetz sowie den Feld- und Weinbergwegen. Die Zustandswerte sind in sogenannte Zustandsklassen eingeteilt, die von 1 bis 5 (analog Schulnoten) angegeben sind.

Hauptnetz

Das Amt für Straßenwesen hat in den vergangenen Jahren die verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen zielführend und effizient und mit Fokus auf das Hauptnetz (überwiegend auch Busnetz) eingesetzt. Durch die getroffenen Maßnahmen konnte der Anteil an sehr schlechten Straßen nahezu beseitigt werden.

Der Anteil an Straßen im Notenbereich 3,5-4,5 mit planmäßiger Unterhaltung ist signifikant von rund 20 % auf 35 % angestiegen. Im mittleren Notenbereich 2,5-3,5 ist ein Anstieg von 6 % auf 38 % zu verzeichnen. Die Verschlechterung der Gesamtnote führt dazu, dass in den kommenden Jahren zur Qualitätserhaltung die zur Verfügung gestellten Mittel noch effizienter und zielgerichteter eingesetzt werden müssen.

Nebennetz

Da wie oben dargestellt der Fokus in den vergangenen Jahren auf den Werterhalt des Hauptnetzes gelegt wurde, ist der Zustand im Nebennetz zwangsläufig vergleichsweise schlechter. Der Anteil an Straßen der Zustandsklasse 3,5-4,5 ist weiter stark vorangeschritten (2015: 17 %, 2023: 53 %). Zumindest der Anteil an sehr schlechten Straßen konnte minimiert werden.

Im Nebennetz sind trotz strategischer Planung des Amtes für Straßenwesen die personellen und finanziellen Ressourcen nicht ausreichend, um eine nachhaltige Wende in den Zustandswerten zu erreichen. Vielmehr gilt es auch hier, analog zum Hauptnetz, neue strategische Ansätze wie beispielsweise „mehr flächige Deckensanierung für kurzfristige Zustandsverbesserungen“ oder auch „Erhöhung der Beilaufmaßnahmen“ in das Erhaltungsmanagement zu integrieren.

Radwegenetz

Von allen Straßenkategorien haben die Radwege (Kategorie R, keine umfunktionierten Feldwege) die positivste Zustandsverteilung mit einem Anteil von 30 % im schlechten Notenbereich. Da die Radwege in der aktuellen Befahrung zum ersten Mal ausgewertet wurden, liegen keine Vergleichsdaten vor.

Darüber hinaus sind bei der Realisierung von Straßensanierungsmaßnahmen verschiedene Abhängigkeiten und Randbedingungen zu beachten. Dazu zählen insbesondere Projekte anderer Vorhabenträger (z. B. Leitungsträger oder private Bauvorhaben), die Aufrechterhaltung eines funktionierenden Verkehrssystems während der Bauphasen sowie interne Vorgaben, etwa die Durchführung von Maßnahmen in Hauptverkehrsstraßen ausschließlich während der Ferienzeiten oder der Verzicht auf Baustellen in der Innenstadt in Veranstaltungsjahren (z. B. BUGA, EGC), in der Vorweihnachtszeit etc..

Erhaltungsmanagement

Auf Basis der Ergebnisse und Erkenntnissen der vergangenen drei Messkampagnen seit 2009 konnte das Erhaltungsmanagement weiter ausgebaut und verfeinert werden.

Berücksichtigt und unterschieden wurde dabei in Haupt- und Nebennetz sowie in Feld- und Weinbergwege. Der Unterhaltungsbedarf bemisst sich neben der baulichen Substanz vor allem an der Unterhaltungslänge (Hauptnetz: 123 km, Nebennetz: 382 km, Feld- und Weinbergwege: 512 km)

Anhand eines strategischen Ansatzes werden die langfristige Entwicklung des Zustands (Betrachtungszeitraum 20 Jahre) und der künftige Bedarf (Betrachtungszeitraum 5 Jahre) zur Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur abgeschätzt.

Folgende Grundlagen sind Bestandteil der Berechnung:

Maßnahmen	Kurzbezeichnung	Maßnahmenkosten brutto
Fräsen und Tiefeinbau der Deckschicht	DT	50,00 €/m ²
Fräsen und Tiefeinbau der Deck- und Binderschicht	TD	100,00 €/m ²
Fräsen und Tiefeinbau gebundener Schichten	TG	200,00 €/m ²
Fräsen und Tiefeinbau des gesamten Oberbaus	TO	267,00 €/m ²

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht (Preise 2024)

In den vergangenen Jahren sind die Preise im Tiefbau stark gestiegen, im Betrachtungszeitraum 2015 zu 2024 ca. um den Faktor 1,7 bzw. um 54%.

Für das Haupt- und Nebennetz können aufgrund der dritten Zustandskampagne und der Zustandsentwicklung in Verbindung mit den eingesetzten Mitteln nunmehr drei Szenarien für die Zukunft aufgezeigt werden:

Szenario 1 (derzeitiger Mitteleinsatz)

Welcher Straßenzustand wird mit den derzeit zur Verfügung stehenden Mitteln erreicht?

Bei diesem Szenario wird angestrebt, einen möglichst großen Nutzen mit den verfügbaren Mitteln zu erzielen. Ziel der Analyse ist es, unter Berücksichtigung entsprechender Maßnahmen das bestmögliche Zustandsniveau zu erreichen. Das Szenario unterstellt eine etwa gleichmäßige Verteilung der Mittel für Unterhaltungsmaßnahmen (konsumtiv) und grundhaften Ausbau (investiv).

Es wird deutlich, dass aufgrund des hohen Investitionsstau vor allem im Nebennetz der aktuelle Mitteleinsatz in den kommenden 20 Jahren zu einem Wertverlust führt (48 % schlechte Straßen auf 77 %). Allein in den nächsten 5 Jahren ist ein Anstieg um 8 % zu erwarten.

Kenngröße: 5.994 € je km

Szenario 2 (Qualität halten)

Welche Mittel sind notwendig, um die aktuelle Straßenqualität zu sichern?

Für die Sicherung der aktuellen Verteilung von guten und schlechten Straßen sind, unter Berücksichtigung einer jährlichen Preissteigerung von 5 %, mindestens 13 Mio. € jährlich

notwendig. Diese Mittel werden jedoch nicht ausreichen, um den hohen Anteil im Notenbereich 4 (47 %) in den kommenden 20 Jahren bewältigen zu können. Hier wirkt der Substanzverlust vor allem im Nebennetz zu nachhaltig.

Kenngroße: 12.987 € je km

Szenario 3 (stetige und deutliche Verbesserung)

Welcher Finanzbedarf ist notwendig, um eine technische, optische und fahrdynamisch verbesserte Qualität zu erreichen?

Bei diesem Szenario werden eine stetige Verbesserung und eine Reduzierung der schlechten Straßen auf ein Minimum angestrebt. In der Regel liegt bei diesem Szenario der Mitteleinsatz in einer Höhe, die monetär und technisch nur sehr schwer abbildbar ist. Gemäß diesem Ziel ist ein Budget von 20 Mio. € jährlich erforderlich (8 Mio. konsumtiv, 12 Mio. € investiv).

Kenngroße: 19.980 € je km

Diese Szenarien zeigen, dass der Wert der städtischen Straßeninfrastruktur mit den momentan zur Verfügung stehenden Mitteln weiterhin sinken wird. Die oberste Zielsetzung im Amt für Straßenwesen, die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, kann auch mit den zur Verfügung stehenden Mitteln erreicht werden (Szenario 1). Dabei ist nicht auszuschließen, dass trotz regelmäßig stattfindender Straßenbegehungen aufgrund ad hoc auftretender Straßenschäden Teilabschnitte für den Verkehr temporär beschränkt nutzbar sind und die Verkehre im insgesamt leistungsfähigen Gesamtstraßennetz aufgenommen werden.

III. Finanzwirtschaft

Keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen.

IV. Bürgerbeteiligung/Vorhaben

Der Antragsgegenstand ist kein Vorhaben im Sinne der „Leitlinie für eine mitgestaltende Bürgerbeteiligung in Heilbronn“. Eine Bürgerbeteiligung ist nicht vorgesehen.

V. Klimarelevante Auswirkungen

Keine relevanten Auswirkungen auf das Klima.

Begründung: