



Dezernat IV

Amt für Straßenwesen

Datum 15.06.2026

Gz.

Telefon 56-2763

Behandlung	Gremium	Datum	Status
Entscheidung	Bau- und Umweltausschuss	14.07.2026	öffentlich

Anlagen

Antrag 060/2025

Betreff

Bodenbemalung, barrierefreier Zugang und heller Straßenbelag (Antrag 060/2025 der SPD-Fraktion)

I. Anträge

1. Antrag der SPD-Gemeinderatsfraktion gem. § 34 Abs. 1 GemO

- 1.1 Die Verwaltung führt ein Pilotprojekt zur klimafreundlichen Bodenbemalung mit UV-reflektierender Spezialfarbe durch, wie es aktuell in Wien (Hanuschhof) erfolgreich erprobt wurde. Ziel ist es, die Hitzebelastung auf stark versiegelten Flächen zu reduzieren und zugleich Kunst sichtbar in den öffentlichen Raum zu bringen. Als mögliche Standorte werden insbesondere **Schulhöfe** mit hohem Versiegelungsgrad vorgeschlagen, alternativ ein stark versiegelter öffentlicher Platz. Das Projekt könnte gemeinsam mit lokalen Künstler:innen und Schulen umgesetzt werden, um Klimaschutz, Bildung und Kunst miteinander zu verbinden.
- 1.2 Der Fußgängerüberweg in der Lohtorstraße wird barrierefrei gestaltet und damit der Zugang zum barrierefreien Eingang ins Rathaus optimiert. Die Erledigung erfolgt schnellstens und nicht erst mit der seit langem in Aussicht gestellten Neugestaltung der Lohtorstraße.
Begründung: Der Bordstein ist nicht auf der gesamten Breite des Fußgängerüberwegs abgesenkt. Der Zugang zum Rathaus für Rollstühle und Kinderwagen wird, wenn man über den Fußgängerüberweg kommt, durch die Fahrradabstellplätze erheblich erschwert.
- 1.3 Künftig wird in Heilbronn, überall wo es möglich ist, heller Straßenbelag (Asphalt mit Beimischung) eingebaut und verwendet.
Begründung: Der helle Straßenbelag speichert die Hitze weniger. Leider wurde in den letzten Jahren dieser Belag nicht mehr überall verwendet, obwohl es möglich gewesen wäre, z.B. Staehlenstraße in Sontheim.

2. Antrag der Verwaltung

Die Erläuterungen der Verwaltung im Sachverhalt werden zur Kenntnis genommen.

II. Sachverhalt

Zu 1:

(gemeinsame Stellungnahme Schul-, Kultur- und Sportamt, Amt für Straßenwesen und Grünflächenamt)

Grundsätzlich sind die technischen Ämter der Stadtverwaltung bereits seit Jahren bestrebt, insbesondere aus Klimagesichtspunkten hellere Belagsoberflächen anzulegen. Auf Schulhöfen wie auch auf öffentlichen Plätzen oder vergleichbaren Flächen spiegelt sich dies vorwiegend in der Auswahl von hellen Pflastermaterialien wider. Zudem wird den Flächen im Hinblick auf den Versiegelungsgrad unter Berücksichtigung verschiedenster Ansprüche (Feuerwehrflächen, Aufenthaltsflächen, Spielflächen, Laufwege, etc.) besonderes Augenmerk geschenkt. Asphaltflächen kommen in besagten Bereichen zum Einsatz, um Kosten einzudämmen, werden aber gleichermaßen im Hinblick auf eine Aufhellung mit Beschichtungen versehen (Beispiele: Radwegachse Südbahnhof, Fußgängerbereiche Sonnenbrunnen) – ein Ansatz, der aufgrund des Reifenabriebs auf regelmäßig befahrenen Flächen eher nicht zum Tragen kommen sollte, wie vereinzelte Bereiche im Stadtgebiet zeigen. In diesem Zusammenhang und im Hinblick auf die Einfärbung von Asphaltmaterialien wird auf die Ausführungen zu Antragspunkt 3 verwiesen.

Seitens des Kultur- und Sportamts wird darauf hingewiesen, dass die künstlerische Bemalung von Schulhöfen/Straßen Bestandteil der sogenannten Urban Art ist und damit die Bemalung von Hausfassaden ergänzt. Da Urban Art den öffentlichen Raum gestaltet und über viele Jahre sichtbar ist, besteht ein wichtiges Element der Planung in der Auswahl qualitativ hochwertiger Kunstwerke bzw. entsprechend qualifizierter Künstler. Die gute künstlerische Gestaltung trägt zur Aufenthaltsqualität bei und sichert eine langfristig erfolgreiche Gestaltung und Nutzung des Ortes. Dies umso mehr, wenn Schulklassen/ Kinder beteiligt werden sollen. Gerade dann ist eine professionelle Planung essentiell, damit ein im Raum wirksames Ergebnis erzielt wird. Denn anders als bei temporären Gestaltungen mit Kreide, soll die klimafreundliche Bodenbemalung ja dauerhaft sichtbar bleiben. Daher ist auf eine gute Qualität der Farben und ihre Haltbarkeit sowie auf ihre Eignung für künstlerische Zwecke und gleichsam für Klimawirksamkeit zu achten.

Derzeit fehlen der Stadtverwaltung die personellen Kapazitäten, um ein Pilotprojekt insbesondere auf Schulhöfen oder vergleichbaren Flächen anzugehen. Aktuell laufen zahlreiche Großprojekte im Bereich des Schul- und Kindertagesstättenbaus, die entsprechendes Fachpersonal binden. Im Umkehrschluss erfolgt eben gerade bei diesen Bauprojekten auch ein Neubau oder ggf. Umbau von Gebäuden und Freiflächen unter dem Gesichtspunkt der angestrebten Klimaneutralität 2030.

Zu 2:

(gemeinsame Stellungnahme Inklusionsbeauftragte und Amt für Straßenwesen)

Barrieren gestalten sich je nach Behinderungsart unterschiedlich. Während Bordsteine für Personen im Rollstuhl ein Hindernis darstellen, sind sie für blinde Personen, die mit dem Langstock unterwegs sind, essentielle Orientierungspunkte, die davor schützen, versehentlich auf die Fahrbahn zu geraten. Eine Absenkung des Gehweges im besagten Bereich der Lohtorstraße über die gesamte Breite ist daher nicht im Sinne der Barrierefreiheit.

Das Amt für Straßenwesen führt derzeit eine Prioritätenliste mit ca. 80 Maßnahmen für die sogenannten Baulichen Sicherheitsmaßnahmen, bei denen insbesondere der barrierefreie Ausbau von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) und anderen Querungen mit oder ohne Lichtsignalanlagen grundsätzlich eine tragende Rolle spielt. In der Prioritätenliste aufgeführt sind zahlreiche Maßnahmen, die ihren Ursprung in Gremianträgen oder -anfragen, in Bürgerhinweisen oder Projekten wie Fußverkehrschecks und Schulwegesicherheit haben.

Die Beurteilung bzw. Einreihung der Maßnahmen in die Prioritätenlisten behält sich das Amt für Straßenwesen, u.a. auch nach Abstimmung in der Verkehrsbesprechung mit Polizei und Ordnungsamt, vor dem Hintergrund der personellen und finanziellen Ressourcen vor.

Die Dringlichkeit der besagten Querungsmöglichkeit wird geringer eingestuft als bei anderen gelisteten Maßnahmen und wird erst mittelfristig zur Umsetzung kommen. Ein richtlinienkonformer Ausbau (Beleuchtung, Barrierefreiheit und Einbindung ins Umfeld), hierauf sei kurz verwiesen, wird vom Amt für Straßenwesen mit 15.000 bis 30.000 Euro veranschlagt, je nach Umfeld vor Ort.

Im Zusammenhang mit den Fahrradabstellanlagen, welche die direkte Zuwegung zum Eingang des Rathauses unterbunden haben, wurde zwischenzeitlich das Abstellelement verschoben, welches die Laufrichtung Rathauseingang vom Fußgängerüberweg herkommend beeinträchtigt hat.

Abschließend verbleibt der Hinweis auf die auch im Antragspunkt der SPD-Fraktion erwähnte Umgestaltung der Lohtorstraße im Hinblick auf ein stimmiges Gesamtkonzept.

Zu 3:

Die Klimarelevanz von Asphaltbelägen wurde in jüngster Vergangenheit öffentlich in unterschiedlichen Ausprägungen diskutiert, teils auch über Feldversuche im Hinblick auf die Aufhellung der Beläge erprobt. Im konkreten Zusammenhang erfolgte bislang kein Eintrag in die technischen Regelwerke, wenngleich eine Aufhellung auch mit zulässigen Baustoffen möglich ist. Schwerpunkt von Forschungen in der Vergangenheit war die Haltbarkeit von Bauweisen in Asphalt.

Sichtbare Helligkeitskontraste bei vielen auch unmittelbar benachbarten Asphaltflächen im Stadtgebiet Heilbronn lassen vermuten, dass teils mit Aufhellungsmaterialien gearbeitet wurde. In fast allen Fällen ist dieser Eindruck jedoch auf das unterschiedliche Alter der Flächen zurückzuführen. Der Alterungsprozess wird maßgeblich von Sonneneinstrahlung sowie Abnutzung und Reifenabrieb durch Fahrzeugüberfahrten beeinflusst. Der dunkle „Kleber“ der obersten Asphaltschicht, das sogenannte Bindemittel, unterliegt an der Oberfläche der Abnutzung sowie Verwitterung und infolge dieser werden dann die helleren Gesteinszuschlagstoffe freigelegt.

Nachvollziehbar, allgemein bekannt und bereits durch einfache Studien belegt ist der sogenannte Albedo-Effekt bei hellen Straßenbelägen. Grund hierfür ist der höhere Reflexionsgrad dieser Flächen, eine geringere Oberflächentemperatur und Wärmespeicherung durch den Be-

lag sind zu beobachten. Aktuelle Empfehlungen sprechen sich dafür aus, höhere Reflexionsgrade bei Straßenbelägen im innerstädtischen Umfeld mit Vorsicht einzusetzen. Reflexion bei Straßenoberflächen ist gleichbedeutend mit einem Mehr an Absorption bei umliegenden Gebäuden, parkenden Fahrzeugen oder Personen und in der Folge nicht resultierend in der Reduktion von Hitzeinseln. Hohe Reflexion steht zudem auch im Vordergrund von Untersuchungen, die Blendwirkung und hiermit zusammenhängende Sichteinschränkungen bzw. auch konkrete Sehbeeinträchtigungen im Sinne der Barrierefreiheit (Kontraste) diskutieren.

Grundsätzlich kann die Zusammensetzung und der Aufbau von Asphaltdeckschichten im Hinblick auf eine Aufhellung durch folgende, im innerstädtischen Straßenbau auch in Heilbronn denkbare, teils auch bereits angewandte Methoden erfolgen:

- Einsatz heller Gesteinskörnungen
- Farbiger Asphalt (u.a. durch Farbpigmente, Beimischungen, farbloses Bindemittel)
- Beschichtungen

Einsatz heller Gesteinskörnungen:

Helle Gesteinskörnungen können dem Asphalt bereits beim Mischen im Werk beigelegt oder nachträglich durch Einwalzen nach Aufstreuen hinzugelegt werden.

Grundsätzliche Unterschiede bei den genannten Methoden liegen einerseits bei den Materialien, andererseits bei den Einbaumethoden. Materialien können nur der Aufhellung dienen oder auch gleichsam zusätzlich die Festigkeit als Grundbestandteil des Asphalts bestimmen. Letzteres ist dann eine Werksmischung, deren Zusammensetzung im Regelfall von den lokal vorhandenen Baustoffen bestimmt wird. Regional auf Asphaltwerke im Raum Heilbronn bezogen und damit auch dem Standard entsprechend sind dies eher dunkel ausfallende Materialien, d.h. darüber hinaus müssen hellere Materialien zugekauft und aus anderen Regionen angeliefert werden. Dies gilt auch für Aufhellungsgesteine, die nur aufgestreut werden. Maßgeblicher Nachteil aufgestreuter heller Materialien ist, dass die hierfür eingesetzten Materialien eine geringere Festigkeit aufweisen und damit einer hohen Abnutzung unterliegen.

Für besondere Werksmischungen behalten sich die lokalen Mischwerke vor, Kostenaufschläge für die Lieferung und das Einmischen besonderer aufhellender Materialien und für das Reinigen der Mischanlagen zu erheben. Auch werden Abnahmemengen und Einbauzeiten zu einem wesentlichen Faktor in der Preiskalkulation, sowohl beim Mischwerk als auch beim ausführenden Straßenbauunternehmen, welches ebenfalls zusätzlichen Aufwand beim Reinigen der Einbaugeräte geltend macht.

Jeweils im Detail abhängig von einzubauender Materialmenge und -art, aktueller Werks- und Unternehmensauslastung sowie im Zusammenhang mit jeweiligen Ansprüchen an das Material in Bezug auf die Ausbaustandards (Hauptverkehrsstraßen, Gehwegbereiche, Radwege, etc.) ist mit Mehrkosten von etwa 20 % bis 30 % zu rechnen.

Farbiger Asphalt:

Neben einem hellen ggf. farblosen synthetischen Bindemittel, welches als „Kleber“ das herkömmliche dunkle Straßenbaubitumen ersetzt, kommen auch hier helle oder ggf. farbliche Gesteinskörnungen als Traggerüst zum Einsatz. Nur hierdurch kann durch die Beimischung von Farbpigmenten die gewünschte Farbe am besten erreicht werden.

Die Herstellung erfolgt als Werksmischung wie oben beschrieben. Jedoch sind die Ansprüche im Hinblick auf Reinigung und Sauberkeit bei Herstellung und Einbau in Bezug auf die Verarbeitung farbloser Bindemittel und ein konkret eingestelltes Farbspektrum deutlich höher. Ein Beispiel wäre, dass das Personal sogar neue Arbeitsschuhe trägt, um Verfärbungen oder fehlerhafte Stellen zu vermeiden.

Ursprünglich wurden Farbasphalte für gestalterische Zwecke entwickelt, was bis heute den Stand der Forschung erklärt, auch im Hinblick auf die Klimarelevanz. Aufgrund der geringeren Verformungsbeständigkeit kommen Farbasphalte mehrheitlich bislang nicht im Hauptverkehrsstraßennetz zum Einsatz.

Für farbige Asphalte, begründet in den besonderen Materialien und Einbaubedingungen, belaufen sich die Mehrkosten auf das etwa 3-fache im Vergleich zu Standardasphalten.

Beschichtungen

Beschichtungen können in nahezu jeder Farbe aufgebracht werden. Dies geschieht nachträglich auf die bereits hergestellten/vorhandenen Asphaltdeckschichten, ggf. nach einer Vorbehandlung dieser für bessere Haftung.

Zum Einsatz kommen in der Stadt Heilbronn bislang 2 Arten von Beschichtungen. Dies sind zum einen klassische Fahrbahnmarkierungsmaterialien wie bei der Rotbeschichtung von Radwegen. Zum anderen Beschichtungen mit farbigen Baustoffmaterialien, die mittels Kunstharz flächig mit dem Asphalt verklebt werden. Eine Lösung, wie sie insbesondere aus Gestaltungsgründen z.B. im Bereich der Fußgängerflächen des Bahnübergangs bei der Verkehrslösung Sonnenbrunnen zum Einsatz gekommen ist. Auch wurde diese Bauweise in der Kramstraße im Kreuzungsbereich mit der Kirchbrunnenstraße erprobt.

Als eigentliche Aufhellung im Fahrbahnbereich eignen sich Beschichtungen nur bedingt. Beschichtungen unterliegen einem hohen Verschleiß und einer Verschmutzung, die hohe Unterhaltskosten mit sich bringen. Beides nachvollziehbar aufgrund der Erfahrungen z.B. bei der stetigen Nachmarkierungsarbeit bei den Fahrbahnmarkierungen oder der Verschmutzung, wie sie sich im Fahrbahnbereich der Kramstraße darstellt. Dort ist ein Kontrast zum Standardasphalt kaum mehr zu erkennen.

Für Asphaltdeckschichten mit Beschichtungen, in Heilbronn größtenteils sogar bisher in Handarbeit aufgetragen, belaufen sich die Mehrkosten auf das etwa 3-fache im Vergleich zu Standardasphalten. Im Vergleich zu farbigen Asphalten kam die Beschichtungsmethode bislang in Heilbronn zum Einsatz, weil zwar Preisansätze für farbigen Asphalt existieren, die Mischwerke und Unternehmen jedoch bislang nicht darauf ausgerichtet sind.

Fazit

Bislang gibt es keine umfassenden konkreten Forschungsergebnisse, die den Einfluss heller Straßenbeläge im Hinblick auf einen klimatischen positiven Effekt erörtern. Hier fehlen insbesondere Ergebnisse aus Langzeitbeobachtungen, wobei sich vor Ort nur schwer prüfbare „Laborbedingungen“ herstellen lassen: Vergleichbarkeit von Witterung (u.a. Wind, Temperatur), Belagzustand, Umgebung (u.a. Bebauung).

Erste Forschungsergebnisse zeigen, dass aufgehellte Deckschichten (Aufhellungsgestein) eine kühlere Deckschicht von 2 bis 3 Grad aufweisen, helle, nahezu weiße Asphalte oder Anstriche auf Asphalt bis zu 8 Grad kühlere Oberflächentemperatur bewirken können. Der gesamtklimatischen Situation vor Ort muss dies nicht zwingend zum Vorteil gereichen, worauf bereits oben bei der Erläuterung der Zusammenhänge von höherem Reflexionsgrad beim Straßenbelag mit einem Mehr an Absorption von Wärmestrahlung im Nahbereich hingewiesen wurde.

Die Stadtverwaltung wird daher zunächst von einem Einbau heller Straßenbeläge (Asphalte) Abstand nehmen. Gründe sind der Forschungsstand und immer wiederkehrende Leitungsarbeiten im innerstädtischen Raum. Insbesondere sei aber darauf hingewiesen, dass bezugnehmend auf den aktuellsten Straßenzustandsbericht ein zwingender Sanierungsbedarf existiert, der bei der Investition in hellere Asphaltflächen nur in geringem Maß gedeckt werden kann.

Ein weiterer Ansatz der Stadtverwaltung ist es jedoch, in Kernbereichen der Stadt abzuwägen, ob der Einbau von Pflaster bzgl. Aufhellung und gleichsam auch Dauerhaftigkeit im Zusammenhang mit zunehmenden Leitungsaufgrabungen sinnvoll ist (Schwerpunkt Gehwege). So geschehen zuletzt im Zuge der Umbaumaßnahmen im Bereich der Wilhelm-Leuschner-Straße. Pflasterbauweise ist insbesondere auch geeignet, optische Einbußen durch spätere Aufgrabungen zu minimieren.

Grundsätzlich befürwortet die Stadtverwaltung den Einsatz hellerer Fahrbahnbeläge. Bereits initiiert, beabsichtigt die Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit der Hochschule Heilbronn bzw. durch studentische Arbeiten in Form von Seminar- und Masterarbeitsthemen, den Einsatz von Straßenbelägen im Stadtgebiet Heilbronn in Hinblick auf ihre Klimawirkung zu untersuchen und abschließend eine Empfehlung für den Einsatz verschiedener Materialien im Straßenbau und für die Eignung in den verschiedenen Anwendungsbereichen zu erhalten.

III. Finanzwirtschaft

Keine finanziellen Auswirkungen

IV. Bürgerbeteiligung/Vorhaben

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

V. Klimarelevante Auswirkungen

Keine relevanten Auswirkungen auf das Klima.