Beschlussvorlage

Stadt Karlsruhe
Der Oberbürgermeister

Vorlage Nr.: 2026/0444/1

Verantwortlich: **Dez. 6**
Dienststelle: **Tiefbauamt**

Fachstrategie Straßen

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Bauausschuss	05.11.2026	3	Ö	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	10.11.2026	8	Ö	Entscheidung

Kurzfassung

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt nach Vorberatung im Bauausschuss

von der angepassten Fachstrategie gemäß den dort dargelegten Ausführungen hinsichtlich

- der Umsetzungsbeschreibung
- einem zusätzlichen jährlichen Budgetbedarf ab 2028 von 1,5 Mio. Euro und einem zusätzlichen einmaligen Budgetbedarf für 2028 von 0,2 Mio. Euro

Kenntnis, beschließt die Fachstrategie und ermächtigt die Verwaltung auf dieser Grundlage zur Umsetzung in eigener Zuständigkeit.

Der Haupt- und Finanzausschuss stellt fest, dass es bei der derzeitigen Finanzausstattung von Karlsruhe nicht mehr möglich ist, die Straßen in angemessener Weise instand zu halten und damit dieses öffentliche Vermögen zu sichern. Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, darauf beim Land in geeigneter Weise hinzuweisen und Abhilfe einzufordern.

Diese Fachstrategie ist keine Vorfestlegung für künftige Haushaltsentscheidungen. Über die Finanzierung und den tatsächlichen Umsetzungszeitpunkt ist jeweils im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens und der gesamtstädtischen Priorisierung im Investitionsmanagement zu entscheiden.

Finanzielle Auswirkungen	Ja ☒ Nein ☐	
☒ Investition ☐ Konsumtive Maßnahme	Zusätzlicher jährlicher Budgetbedarf ab 2028: 1,5 Mio. Euro einmaliger Budgetbedarf 2028: 0,2 Mio. Euro	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:
Finanzierung ☐ bereits vollständig budgetiert ☐ teilweise budgetiert ☒ nicht budgetiert	**Gegenfinanzierung durch** ☐ Mehrerträge/-einzahlung ☐ Wegfall bestehender Aufgaben ☐ Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.

CO_2-Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung | Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein ☒	Ja ☐ positiv ☐ negativ ☐	geringfügig ☐ erheblich ☐
IQ-relevant	Nein ☒	Ja ☐	Korridorthema:
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein ☒	Ja ☐	abgestimmt mit

Gedruckt auf 100 Prozent Recyclingpapier

Erläuterungen

In der Vorlage 2026/0444 hat die Verwaltung eine Leitstrategie zur Erhaltung des Status Quo des Straßenzustands vorgestellt. Kern dieser Strategie ist ein jährlicher Mittelbedarf von rund 20 Mio. Euro zur Erhaltung des Status Quo. Dieser Mittelbedarf hat weiter Bestand. Dennoch hat die Verwaltung die aktuelle, sehr angespannte Haushaltslage, die Personalkapazität sowie das bekannte Bauprogramm der nächsten Jahre zum Anlass genommen, die Strategie auf diese Randbedingungen anzupassen. Daraus ergibt sich die dargelegte reduzierte Strategie, im Folgenden „Fachstrategie“ genannt. Diese priorisiert die tatsächliche Umsetzbarkeit sowie die Einhaltung der Verkehrssicherheit. Ein flächendeckender Erhalt des Status Quo ist damit jedoch nicht zu gewährleisten.

Das Ziel einer systematischen Straßenerhaltung ist grundsätzlich, entsprechend der Suffizienzstrategie der Stadt Karlsruhe mit einer möglichst wirtschaftlichen Lösung, ein möglichst nachhaltiges Ergebnis zu erzielen. Insbesondere die folgenden Unterziele werden hierbei verfolgt:

- ein verkehrssicherer Zustand aller Verkehrsflächen
- (wirtschaftlicher) Werterhalt des Straßennetzes
- ein angemessener Nutzungskomfort
- eine ausreichende Leistungsfähigkeit

Zudem sind Themen wie Mobilitätswende, Kreislaufwirtschaft, CO_2-Einsparung, Infrastruktur Digitalisierung, Infrastruktur Wärme, also eine Vielzahl von Eingriffen Dritter in den Straßenraum, zu berücksichtigen.

Zur Verfolgung der oben genannten Ziele bedient die Fachstrategie der Verwaltung drei Bausteine

Erneuerung – Instandsetzung – Unterhaltung

Diese drei Bausteine stehen in gegenseitiger Abhängigkeit. Für jede Straße, welche grundlegend erneuert wird, entfallen oder reduzieren sich Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen in den Folgejahren. Dies wiederum bedeutet einen geringeren Personal- und Materialaufwand für Personal der Stadtverwaltung. Da, vor allem aufgrund der aktuellen Haushaltslage, nicht alle Straßen in den entsprechenden Zustandsklassen grundlegend erneuert werden können, müssen die drei Bausteine gleichermaßen bedient/gestärkt werden.

Das bedeutet konkret:

Erneuerung: In jedem Doppelhaushalt müssen Mittel für Erneuerungsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Diese Mittel können für die Erneuerung solcher Straßen genutzt werden, welche nicht mehr durch Instandsetzungs- oder Unterhaltungsmaßnahmen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten werden können, beziehungsweise bei denen dies nach Abwägung der Möglichkeiten wirtschaftlich nicht sinnvoll ist.

Instandsetzung: In jedem Doppelhaushalt müssen Mittel für Instandsetzungsmaßnahmen vorgesehen werden. Instandsetzungsmaßnahmen sind im Vergleich zu Erneuerungsmaßnahmen weniger kostenintensiv und können die Lebensdauer einzelner Straßen deutlich verlängern. Beispielsweise kann davon ausgegangen werden, dass durch eine Erneuerung der Asphaltdeckschicht die Lebensdauer im Normalfall um 10 bis 15 Jahre erhöht werden kann. In den kommenden Haushaltsjahren soll daher die Anzahl an Instandsetzungsmaßnahmen zunehmen.

Unterhaltung: Bei einer zunehmenden Verschlechterung des Straßenzustands steigt der Mittelbedarf für Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen. Daher müssen auch hierfür ausreichende Mittel bereitgestellt werden. Unterhaltungsmaßnahmen sind vor allem Basistätigkeiten, welche die Verkehrssicherheit gewährleisten können und die Notwendigkeit der Umsetzung größerer Maßnahmen verzögern können. Unterhaltungsmaßnahmen können durch Personal der Stadtverwaltung ausgeführt werden.

Grundlage der Fachstrategie

Da sich der Zustand der Straßen kontinuierlich verändert, müssen für die Beurteilung der Sanierungsmaßnahmen folgende Schritte in regelmäßigen Zyklen abgearbeitet werden:

Schritt I - Analyse Zustandserfassung und Zustandsbewertung
Schritt II - Betrachtung Maßnahmen und Maßnahmenwirkung
Schritt III - Prüfung möglicher Synergien
Schritt IV - Überlegung zur baulichen Ausführung

Schritt I - Analyse Zustandserfassung und Zustandsbewertung

Basis ist eine regelmäßige Erfassung und Bewertung des Straßenzustands. Dieser erfolgt im Doppelhaushalt 2026/2027 erstmals digital. Ergebnis ist eine Zuordnung jeder Straße in Karlsruhe in entsprechende Zustandsklassen.

Die letzte Zustandserfassung aus dem Jahr 2024 ergab für die drei schlechtesten Zustandsklassen gemäß E EMI (Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement an Innerortsstraßen) folgende Aufteilung (mit Vergleichswerten zum Straßenzustand im Jahr 2002):

Zustandsklasse 3: ca. 24 %; (2002 ca. 16 %)
Zustandsklasse 4: ca. 14 %; (2002 ca. 8 %)
Zustandsklasse 5: ca. 2 %; (2002 ca. 0,5 %)

Schritt II - Betrachtung Maßnahmen und Maßnahmenwirkung

Ab Zustandsklasse 3 besteht konkreter Handlungsbedarf. Auf Basis des Schritts I priorisiert die Verwaltung die erfassten Straßen und wägt aufgrund von Erfahrungswerten den notwendigen Erneuerungs-, Instandsetzungs- oder Unterhaltungsumfang ab.

Schritt III - Prüfung möglicher Synergien

Auf Basis der Schritte I und II entsteht eine Prioritätenliste, welche mit den Bauprogrammen anderer Vorhabensträger abgeglichen wird. Zusätzlich erfolgt ein Abgleich mit den planenden Fachämtern, in welchen Straßenzügen mittelfristige Umplanungen oder Umgestaltungen vorgesehen sind.
Daraus entstehen zwei Bauprogramme: ein Bauprogramm zur gemeinsamen Bauabwicklung mit anderen Vorhabensträgern und ein Bauprogramm zur Umsetzung im eigenen Zuständigkeitsbereich. Diese Maßnahmen werden weiter anhand des Instandsetzungsumfangs unterteilt.

Schritt IV - Überlegung zur baulichen Ausführung

In diesem Schritt erfolgt die jahresweise Eintaktung in das gesamtstädtische Bauprogramm, die Abwägung des baulichen Umfangs sowie die Eintaktung in ein mittelfristiges Bauprogramm.

Umsetzung

Aufgrund der angespannten Haushaltslage sowie der begrenzten Personalkapazität muss der notwendige Mittelansatz realistisch gewählt werden.
Dennoch müssen in Zukunft, gerade vor dem Hintergrund rückläufiger Großprojekte, mehr Mittel für die Instandsetzung und Unterhaltung von Straßen zur Verfügung gestellt werden. Nur so kann die Verkehrssicherheit in einem möglichst hohen Maß und für einen möglichst langen Zeitraum gewährleistet bleiben.

Die bisher zur Verfügung stehenden Mittel sind für die zukünftigen Aufgaben nicht mehr ausreichend. Dies liegt zum einem am zu erwartenden steigenden Unterhaltungsaufwand, aber auch an der bisherigen Bemessung und Verwendung der Mittel, der Vergrößerung des Straßennetzes und Preissteigerungen der letzten Jahre.

Bisher werden oftmals Straßen saniert oder erneuert, bei denen Synergien zu anderen Vorhabensträgern bestehen. Dies geschieht vor dem Hintergrund des Leitmotivs „gemeinsames Bauen“ und im Sinne einer möglichst geringen Baustellenlast für Karlsruher Anliegende und Besuchende. Diese Synergien berücksichtigten allerdings den Straßenzustand als Wertungskriterium in vielen Fällen nicht in erster Priorität. Künftig soll diesem als Wertungskriterium eine deutlich höhere Bedeutung zugemessen werden.

Die Verwaltung wird daher anhand der oben beschriebenen Schritte ein kurz- und mittelfristiges Bauprogramm entwickeln, welches die drei Bausteine Erneuerung, Instandsetzung und Unterhaltung gleichermaßen bedient und je Maßnahme den wirtschaftlichsten Weg verfolgt. Dieses Bauprogramm wird jährlich und im Turnus neuer Zustandserfassungen fortgeschrieben sowie mit den bekannten Planungen und dem jährlichen gesamtstädtischen Bauprogramm abgeglichen.

Unterteilt nach den drei Bausteinen Erneuerung, Instandsetzung und Unterhaltung wird folgendes vorgesehen:

Erneuerung: Es werden pro Doppelhaushalt zwischen einer und vier Straßen für eine Erneuerung vorgesehen. Dabei kann es sich entweder um Einzelmaßnahmen oder um Maßnahmen mit Synergien zu Projekten anderer Vorhabensträger handeln. Ob eine oder mehr Straßen erneuert werden, ist abhängig von der zu erneuernde Fläche und dem sonstigen Aufwand, der mit der Maßnahme verbunden ist.

Instandsetzung: Es werden pro Doppelhaushalt zwischen zwei und vier Straßen für eine großräumige Instandsetzung vorgesehen. Dabei kann es sich entweder um Einzelmaßnahmen oder um Maßnahmen mit Synergien zu Projekten anderer Vorhabensträger handeln.
Ein möglicher Weg wäre beispielsweise die Instandsetzung einer Straße, für welche in den nächsten 10 bis 15 Jahren keine Umplanungen angedacht sind. Diese Straße könnte je nach Beschaffenheit in einem sogenannten Hocheinbau instandgesetzt werden. Dabei werden die vorhandenen Beläge geringfügig angefräst und anschließend eine neue Fahrbahndecke aufgebracht. Die Lebensdauer der Straße verlängert sich dadurch signifikant.

Unterhaltung: Die Ausstattung der Abteilung der Straßenunterhaltung wird dahingehend aufgerüstet, dass eine Asphaltfräse sowie das dazugehörige Transportfahrzeug angeschafft werden. Dadurch wird die Straßenunterhaltung bereits mit dem aktuellen Personalstamm zur Ausführung kleinräumiger Arbeiten in eigener Zuständigkeit befähigt. Durch diese eigene Zuständigkeit reduzieren sich die Vorläufe für notwendige Arbeitsvorbereitungen und die Anzahl kleinräumiger Unterhaltungsmaßnahmen kann insgesamt steigen.

Beispielmaßnahmen
Für die kommenden Jahre könnten z. B. folgenden Straßen bzw. Straßenabschnitte vorgesehen werden:

- Tiefentalstraße
- Fritz-Haber-Straße
- Fautenbruchstraße
- Südliche Hildapromenade
- Knotenpunkt Ostring Durlacher Allee
- Ettlinger Allee Auffahrt Südtangente Süd nach Ost
- Eichelbergstraße

Die Abschnitte und typische Schadensbilder sind in Anlage 1 dargestellt. Die Straßen wurden nach Dringlichkeit aufgrund des Schadensbildes und der Verkehrsbedeutung bzw. nach Aufwand bei der Verkehrssicherungspflicht ausgesucht.

Ob letztendlich diese Projekte umgesetzt werden oder ob bis zum Sanierungszeitpunkt andere Straßenabschnitte deutlich wichtiger werden, kann heute noch nicht abschließend entschieden werden. Darüber kann die Verwaltung jeweils zu Beginn des entsprechenden Jahres berichten. Auch ob es sich dann um eine Erneuerung oder eine Instandsetzung handelt wird erst zu gegebener Zeit entschieden.

Erläuterungen zu finanziellen Auswirkungen

Die Verwaltung verfügt mittelfristig gesehen über einen Planansatz von ca. 4 Mio. Euro und geht von einem jährlichen Mittelbedarf von zusätzlich rund 1,5 Mio. Euro aus, also insgesamt 5,5 Mio. Euro. Hinzu kommen die einmaligen Kosten für die Beschaffung der Fräse sowie des Transportfahrzeugs von einmalig rund 0,2 Mio. Euro.

Diese zusätzlichen Mittel betreffen für die Bausteine Erneuerung und Instandsetzung den Finanzhaushalt, der Baustein der Unterhaltung wird im Ergebnishaushalt abgebildet. Durch die Fokussierung aus Instandhaltungsmaßnahmen im Finanzhaushalt sowie die Stärkung der Unterhaltungsabteilung können die Mittel im Ergebnishaushalt zielgerichteter eingesetzt werden und langfristig mehr eigene Maßnahmen im Unterhaltungsbereich umgesetzt werden.

Das in der Vorlage 2026/0444 vorgestellte Ergebnis hat weiterhin Bestand. Die oben beschriebene Fachstrategie kann einen Bedarf von jährlich 20 Mio. Euro für die Erhaltung des Status Quo nicht ausgleichen. Sie bildet vielmehr die absolut notwendige Basis zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und zur Arbeitsfähigkeit der Baubezirke und der Unterhaltungsabteilung ab. Die Anzahl an notwendigen Arbeiten zur Erhaltung des Status Quo reduziert sich somit zwar, kann allerdings nicht vollständig abgearbeitet werden. Die Auswirkungen auf die weitere Entwicklung des Zustands des Karlsruher Straßennetzes kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
Zur Sicherstellung der Verkehrssicherungspflicht und zur mindestens Eingrenzung des Vermögensabbaus durch Vernachlässigung der Straßensubstanz sind durchschnittlich pro Jahr 5,5 Mio. Euro nötig, hiervon weichen die Ansätze in der mittelfristigen Finanzplanung um 1,5 Mio. Euro ab.

Beschluss:

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt nach Vorberatung im Bauausschuss

von der angepassten Fachstrategie gemäß den dort dargelegten Ausführungen hinsichtlich

- der Umsetzungsbeschreibung
- einem zusätzlichen jährlichen Budgetbedarf ab 2028 von 1,5 Mio. Euro und einem zusätzlichen einmaligen Budgetbedarf für 2028 von 0,2 Mio. Euro

Kenntnis, beschließt die Fachstrategie und ermächtigt die Verwaltung auf dieser Grundlage zur Umsetzung in eigener Zuständigkeit.

Der Haupt- und Finanzausschuss stellt fest, dass es bei der derzeitigen Finanzausstattung von Karlsruhe nicht mehr möglich ist, die Straßen in angemessener Weise instand zu halten und damit dieses öffentliche Vermögen zu sichern. Der OB wird aufgefordert, darauf beim Land in geeigneter Weise hinzuweisen und Abhilfe einzufordern.

Diese Fachstrategie ist keine Vorfestlegung für künftige Haushaltsentscheidungen. Über die Finanzierung und den tatsächlichen Umsetzungszeitpunkt ist jeweils im Rahmen des Haushaltsplanaufstellungsverfahrens und der gesamtstädtischen Priorisierung im Investitionsmanagement zu entscheiden.