Beschlussvorlage

Stadt Karlsruhe
Der Oberbürgermeister

Vorlage Nr.: 2026/0146/1

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

Fachstrategie Brücken

Gremien	Termin	TOP	Ö / N	Zuständigkeit
Bauausschuss	05.11.2026	2	Ö	Vorberatung
Haupt- und Finanzausschuss	10.11.2026	7	Ö	Entscheidung

Kurzfassung

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt nach Vorberatung im Bauausschuss

von der angepassten Fachstrategie gemäß den dort dargelegten Ausführungen hinsichtlich

- der Umsetzungsbeschreibung
- des Ausgleiches der Unterfinanzierung der Ansätze um 500.000 Euro für die Unterhaltungsmittel der tatsächlichen Betriebskosten der Ingenieurbauwerke
- des Ausgleiches der Unterfinanzierung der Ansätze um 500.000 Euro für den Sammelansatz Ingenieurbauwerke

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 Ingenieurbauwerke (insbesondere Brücken) 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	Gesamtkosten: Zusätzlich jährlich ca. 500.000 Euro im Finanzhaushalt Zusätzlich jährlich ca. 500.000 Euro im Ergebnishaushalt	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

Im Juli 2026 wurde die Fachstrategie Brücken mit Vorlage 2026/0146 dem Bauausschuss und dem Haupt- und Finanzausschuss bereits erstmals vorgestellt. Die Vorlage wurde zur erneuten Beratung in den Bauausschuss verwiesen und in diesem Zug überarbeitet.

Brücken sind wichtige Elemente der städtischen Infrastruktur. Die Brücken der Stadt Karlsruhe befinden sich zum größten Teil (75 %) in nur befriedigendem bzw. ausreichendem Zustand. Die Entwicklung des Zustands der Bauwerke ist alarmierend.
Aufgrund der Altersstruktur der Bauwerke stehen in den kommenden Dekaden viele Instandsetzungen und Ersatzneubauten an. Dies erfordert einen entsprechenden Finanz- und Personaleinsatz.

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist von übergeordneter Bedeutung für den Wirtschafts- und Lebensstandort Karlsruhe. Die Brücken sind hierbei neuralgische Punkte – nicht nur weil sie zu den teureren, sondern mit einer prognostizierten hundertjährigen Lebensdauer auch zu den langlebigeren Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur zählen. Sie prägen das Stadtbild und sind Zeichen der Baukultur einer Epoche. Brücken dienen zur Überwindung von natürlichen oder errichteten Hindernissen. Durch die stetige Zunahme des Verkehrsaufkommens und der steigenden Zahl des Güterverkehrsaufkommens sowie der zunehmenden Häufigkeit von Großraum- und Schwertransporten sind funktionsfähige Brücken auch eine Voraussetzung für den Wirtschaftsstandort Karlsruhe.

Viele Brücken sind in die Jahre gekommen und erfordern beträchtliche Erhaltungsaufwendungen gepaart mit notwendigen Verstärkungen, um sie für den heutigen, vor allem aber auch für den zu erwartenden zukünftigen Verkehr herzurichten. Viele Bauwerke leisten oft ein Mehrfaches dessen, was bei deren Planung und Bau vorstellbar war. Sie müssen daher nicht nur substanziell erhalten, sondern auch für den aktuellen Verkehr und das Verkehrswachstum der Zukunft ertüchtigt werden.

Der Bestand an Straßenbrücken (150 Stück) in Karlsruhe setzt sich aus unterschiedlichsten Bauwerken zusammen. In Summe ergibt sich eine Brückenfläche von über 100.000 Quadratmetern. Dazu kommen noch rund 130 Geh- und Radwegbrücken, mit einer Fläche von rund 25.000 Quadratmetern.
Eine Vielzahl der Bauwerke wurde in den 60er, 70er und 80er Jahren des letzten Jahrhunderts errichtet. Ungefähr 75 % der in der Baulast der Stadt Karlsruhe befindlichen Straßenbrücken wurden vor 1990 errichtet. Etwa ein Fünftel der Bauwerksfläche sind Fuß- und Radwegbrücken.

In der Tabelle 1 wird der Zustand der Brücken nach Brückenfläche und Anzahl der Bauwerke prozentual dargestellt.

Zustandsnotenbereiche	**Brücken der Stadt Karlsruhe** Straßen- und Geh-/Radwegbrücken	
	Brückenfläche (%)	Anzahl Teilbauwerke (%)
1 bis 1,4 (sehr guter Zustand)	2,2	9,7
1,5 bis 1,9 (guter Zustand)	6,7	9,4
2 bis 2,4 (befriedigender Zustand)	37	55,3
2,5 bis 2,9 (ausreichender Zustand)	46,6	20,3

3 bis 3,4 (nicht ausreichender Zustand)	4,6	4
3,5 bis 4 (ungenügender Zustand)	2,8	1,3

Der Zustand der Brücken hat sich über die vergangenen Jahrzehnte hinweg kontinuierlich verschlechtert. Der überwiegende Anteil der Brücken in Karlsruhe befindet sich in einem noch „befriedigenden“ bis „ausreichenden“ Zustandsbereich.

Bemerkenswert ist, dass die Fuß- und Gehwegbrücken in einem deutlich besseren Zustand sind als die Bauwerke auf den Hauptverkehrsrouten der Stadt. Zum Teil liegt dies daran, dass die Dünnbeläge auf Fuß- und Radwegbrücken in einem engeren Turnus (15 - 20 Jahre) erneuert werden müssen.

Auch in Karlsruhe gibt es Brücken im Bestand die Spannstahl enthalten, der durch Spannungsrisskorrosion gefährdet ist. Bei mehreren dieser Brücken wurden zur Analyse Spannstahlproben entnommen. Hinweise auf eine akute Gefährdung liegen derzeit keine vor.

Zwischenfazit
Es existiert keine Gefährdungslage. Bislang müssen trotz der Schäden keine Bauwerke in ihrer Nutzung eingeschränkt oder gesperrt werden.

Weiteres Vorgehen – prognostizierte Entwicklung des Bauwerkzustandes

Die Ergebnisse der regelmäßigen Hauptprüfungen (alle 6 Jahre) dienen als Grundlage für den Bericht „Ingenieurbauwerke Stadt Karlsruhe“.
Aufgrund der Altersstruktur der Bauwerke beziehungsweise aufgrund von Traglastdefiziten werden mittelfristig mehr Ersatzneubauten anstelle von Sanierungen erfolgen müssen.

Anhand der geschädigten Bauwerksteile und einer wahrscheinlichen Zustandsentwicklung der Bauwerke wurde der zukünftige Zustand der Bauwerke prognostiziert. Daraus wurden 3 Szenarien entwickelt.

Szenario 1 stellt die Auswertung des Ist-Zustandes dar. Bisher wurden die Finanzmittel für die Erhaltungsmaßnahmen an Brücken entsprechend des zur Verfügung stehenden Personals im Sachgebiet Konstruktiver Ingenieurbau eingeplant. Trotz geringerer Ansätze ist dies auf lange Sicht keine wirtschaftliche Lösung. Der Zustand der Bauwerke würde sich weiter deutlich verschlechtern.

Deshalb wurden zwei weitere Szenarien untersucht:
Szenario2 (Beibehaltung des aktuellen Zustands der Bauwerke) und Szenario 3 (Verbesserung des Zustands der Bauwerke)

Die Verwaltung empfiehlt in den nächsten Jahren mindestens Szenario 2 (Beibehaltung des aktuellen Zustands) anzustreben. Dies erfordert den Einsatz von mehr Personal und höheren Finanzbudgets im konstruktiven Ingenieurbau.
Dies entspricht auch der Suffizienzstrategie (Teilstrategie 3) der Stadt Karlsruhe. Frühzeitige Erneuerungen tragen zu mehr Nachhaltigkeit und Schonung von Ressourcen bei.
Eine Umsetzung hängt aber auch von der finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt Karlsruhe ab.

Weiteres Vorgehen – aktuelles Handeln

Es erfolgt eine Priorisierung der Maßnahmen nach den Grundsätzen der Verkehrssicherheit und der Notwendigkeit (Gefährdung Dritter, Kreuzungsbauwerke DB, o. ä.).

Möglichst sollen die Bauwerksprüfungen durch eigenes Personal durchgeführt werden, so dass eine „Nivellierung“ der Schäden über alle Bauwerke erfolgt.
Bei großen Schäden ist zu prüfen, ob ein Ersatzneubau (dieser wird bei Tragfähigkeitsdefiziten durch LGVFG unter Umständen gefördert) oder eine Instandsetzung wirtschaftlich sinnvoll ist.
Brücken, die nicht an Hauptverkehrsstraßen liegen, können durchaus weit über ihre „rechnerische Lebensdauer“ hinaus nachhaltig erhalten werden.

Finanzielle Auswirkungen

Im Unterhaltungsbereich (ErgHH) wurden die Haushalts-Planansätze in den letzten 5 Jahren lediglich um die zu erwartende Inflationsrate erhöht.

Die tatsächlich zur Verfügung stehenden Mittel haben sich in den letzten Jahren aufgrund von zunehmenden Fixkosten (zum Beispiel Tunnelbeleuchtung, Stromkosten, Wartungsverträge, Versicherungen) drastisch reduziert:

Plan 2022	589.190 Euro	240.000 Euro (tatsächliche IST-Unterhaltungsaufwendungen)
Plan 2025	633.200 Euro	1.120.000 Euro (tatsächliche IST-Unterhaltungsaufwendungen)

Die Differenz der Unterhaltungsmittel in Höhe von 486.800 Euro (rund 500.000 Euro) sind zur Deckung der tatsächlichen Betriebskosten der Ingenieurbauwerke erforderlich, um zumindest das Szenario 1 aufrecht erhalten zu können.

Im investiven Bereich (FHH) wurden die Haushaltsansätze in den letzten 5 Jahren ebenfalls nur geringfügig erhöht, was dazu führte, dass bereits in den zurückliegenden Jahren das geplante Budget für die unaufschiebbaren Instandhaltungsmaßnahmen nicht ausreichend waren und über andere Finanzmittel gedeckt werden mussten:

Plan 2022	648.000 Euro	890.000 Euro (IST-Ausgaben)
Plan 2025	567.000 Euro	707.000 Euro (IST-Ausgaben)
Plan 2026	1.490.000 Euro	
Plan 2027	1.360.000 Euro	

Mit den im Doppelhaushalt 2026/2027 berücksichtigten Haushaltsmitteln für die Brückensanierungen wird ein erster Schritt in Richtung des Szenarios 2 ermöglicht. Um diese Entwicklung ab 2028 beizubehalten müssen für den Ausgleich der Unterfinanzierung der Ansätze in der mittelfristigen Finanzplanung die jährlichen Planansätze von 960.000 Euro um jeweils ca. 500.000 Euro angepasst werden.

Weitere Vorgehensweise:

1. Die Fachstrategie Brücken wird als Grundlage für die weitere Planung und Erhaltung der städtischen Brücken weiterverfolgt.
2. Aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel sind die erforderlichen Maßnahmen nach Dringlichkeit zu priorisieren. Vorrang haben insbesondere Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung wesentlicher Folgeschäden.
3. Maßnahmen mit geringerer Dringlichkeit können zeitlich zurückgestellt werden, sofern dies unter Berücksichtigung des Bauwerkszustands und der Verkehrssicherheit vertretbar ist.
4. Die verfügbaren Haushaltsmittel sind möglichst wirtschaftlich einzusetzen. Dabei sind Fördermöglichkeiten sowie wirtschaftlich sinnvolle Instandsetzungen und Ersatzneubauten vorrangig zu berücksichtigen.

Beschluss

Der Haupt- und Finanzausschuss nimmt nach Vorberatung im Bauausschuss

von der angepassten Fachstrategie gemäß den dort dargelegten Ausführungen hinsichtlich

der Umsetzungsbeschreibung
des Ausgleiches der Unterfinanzierung der Ansätze um 500.000 Euro für die Unterhaltungsmittel der tatsächlichen Betriebskosten der Ingenieurbauwerke
des Ausgleiches der Unterfinanzierung der Ansätze um 500.000 Euro für den Sammelansatz Ingenieurbauwerke

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 Ingenieurbauwerke (insbesondere Brücken) 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.