

## Betreff Instandhaltungsbudget für Straßen und Brücken - Deckung der Finanzierungslücke

Dezernat/e V/66

Bericht zum Beschluss

Nr. vom

### Erforderliche Stellungnahmen

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Amt für Innovation, Organisation und Digitalisierung | <input type="checkbox"/> Rechtsamt                |
| <input checked="" type="checkbox"/> Kämmerei                                  | <input type="checkbox"/> Umweltamt: Umweltprüfung |
| <input type="checkbox"/> Frauenbeauftragte nach HGIG                          | <input type="checkbox"/> Straßenverkehrsbehörde   |
| <input type="checkbox"/> Frauenbeauftragte nach HGO                           |   |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges  |   |

### Beratungsfolge

(wird von Amt 16 ausgefüllt) DL-Nr.

- |                 |   |                                    |
|-----------------|---|------------------------------------|
| Kommission      | <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich <input type="radio"/> |
| Ausländerbeirat | <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich <input type="radio"/> |
| Kulturbeirat    | <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich <input type="radio"/> |
| Ortsbeirat      | <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich <input type="radio"/> |
| Seniorenbeirat  | <input checked="" type="radio"/> nicht erforderlich | erforderlich <input type="radio"/> |

Magistrat Eingangsstempel  
Büro d. Magistrats

Tagesordnung A      Tagesordnung B

Stadtverordnetenversammlung

**Umdruck nur für Magistratsmitglieder**

nicht erforderlich      erforderlich

öffentlich      nicht öffentlich

**wird im Internet / PIWi veröffentlicht**

#### Anlagen öffentlich

- Anlage 1: Zusammensetzung der Finanzierungslücke

Anlage 2: Auszug des STVV-Beschlusses Nr. 0392 vom 27.11.2025 (HH-2026-002 Ausschüttungserwartung im HH 2026)

Anlage 3: Auflistung, der Straßen und Ingenieurbauwerke mit erhöhtem Unterhaltungsaufwand

#### Anlagen nichtöffentlich



## B Kurzbeschreibung des Vorhabens (verpflichtend)

(Die Inhalte dieses Feldes werden [außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen] im Internet/Intranet veröffentlicht. Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Ergänzende Erläuterungen, soweit erforderlich, siehe D. Begründung, Pkt. II)

Das Instandhaltungsbudget für die Straßen, Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerken wurde im Haushalt 2026 bereits das zweite Jahr in Folge deutlich reduziert. Trotz sofortiger Leistungsbeschränkungen und einer konsequenten Fokussierung auf die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht ist bereits heute absehbar, dass die verfügbaren Mittel im Sommer 2026 vollständig ausgeschöpft sein werden. Ab diesem Zeitpunkt ist es dem Tiefbau- und Vermessungsamt haushaltsrechtlich untersagt, weitere Aufträge zu erteilen. Die Folgen sind gravierend: Schadstellen an Straßen, Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerken können dann nicht mehr instandgesetzt, sondern lediglich abgesichert oder gesperrt werden. Die Infrastruktur würde schrittweise in einen Zustand überführt, in dem nicht mehr vorbeugend gehandelt, sondern nur noch auf akute Gefahren reagiert werden kann. Mit der vorliegenden Sitzungsvorlage sollen rechtzeitig zusätzliche Mittel bereitgestellt werden, um diese Entwicklung abzuwenden und einer fortschreitenden Entwertung des kommunalen Anlagevermögens im Bereich Straßen, Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerken wirksam entgegenzutreten.

## C Beschlussvorschlag

Es wird zur Kenntnis genommen, dass:

- 1.1 die im Haushalt 2026 veranschlagten, gegenüber der Anmeldung um 44% gekürzten Mittel für die Straßen, Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerken nach derzeitiger Prognose voraussichtlich im Sommer 2026 vollständig ausgeschöpft sein werden und ab diesem Zeitpunkt weitere Beauftragungen durch die Budgetverantwortlichen des Amtes 66 haushaltsrechtlich unzulässig sind,
- 1.2 für das Haushaltsjahr 2026 im Instandhaltungsbudget des Dezernats V/66 eine Finanzierungslücke in Höhe von voraussichtlich 9,6 Mio. Euro besteht. Die Zusammensetzung dieser Finanzierungslücke ist in Anlage 1 zur Sitzungsvorlage ausführliche dargestellt.
- 1.3 eine Deckung der Finanzierungslücke mangels frei verfügbarer Reste nicht über des Budgetergebnis 1 des Dezernates V erfolgen kann.
- 1.4 das Dezernat V/66 im Haushaltsjahr 2026 einen konsolidierenden Kurs verfolgt, um die Vorgaben aus dem Haushaltsaufstellungsbeschluss der StVV Nr. 0392 vom 27.11.2025 im Bereich der Instandhaltungsausgaben einzuhalten,
- 1.5 vor diesem Hintergrund eine konsequente Priorisierung auf Maßnahmen zur unmittelbaren Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht erfolgt und sämtliche, darüberhinausgehenden Maßnahmen, insbesondere Anliegen von Ortsbeiräten, Ortslandwirten, Bürgerinnen und Bürgern sowie weiteren Stakeholdern, nur in Ausnahmefällen umgesetzt werden können,
- 1.6 das Unterbleiben von Instandhaltungen von Straßen, Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerken über die reine Gefahrenabwehr hinaus zu einem beschleunigten Substanzverfall der Verkehrsinfrastruktur führt, das Anlagevermögen der Landeshauptstadt Wiesbaden nachhaltig beeinträchtigt und die finanziellen Lasten für die Folgejahre erhöht,
- 1.7 infolge des derzeitigen Sparkurses bereits eine signifikant gestiegene Beschwerdelage zu verzeichnen ist,
- 1.8 sofern keine bessere finanzielle Ausstattung bereitgestellt wird, die Verwaltung in Zukunft vermehrt gezwungen sein wird, die Verkehrssicherungspflicht durch Sperrungen oder Nutzungseinschränkungen von Straßen, Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerken zu erfüllen sowie Beschlüsse der städtischen Gremien und der Ortsbeiräte, die nicht unmittelbar der Verkehrssicherungspflicht dienen, abzulehnen.
- 1.9 mit der Anlage 3 zur Sitzungsvorlage Straßen und Ingenieurbauwerke gelistet sind, die Schadensbilder aufweisen bei denen bei ausbleibender Sanierung eine Sperrung unmittelbar bevorsteht.

Es wird beschlossen:

- 2.1 Zur Sicherstellung der Verkehrssicherungspflicht sowie zur Begrenzung des weiteren Substanzverlustes der städtischen Verkehrsinfrastruktur werden dem Amt 66 für das Haushaltsjahr 2026 zusätzliche Mittel in Höhe von 9,6 Mio. Euro für die Instandhaltung von Straßen, Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerken zur Verfügung gestellt. Die Finanzierung erfolgt aus Restmitteln 2025 iHv. 4,8 Mio. Euro aus den mehrjährigen Projekten „Verkehrszuschuss ESWE Verkehr“ sowie „Stadtanteil ELW“ des Dezernates V. Die weiteren 4,8 Mio. Euro werden im Rahmen des Budgetabschlusses 2025 unter Einbeziehung der anderen Dezernate sowie der allgemeinen Finanzwirtschaft finanziert.
- 2.2 Zur Umsetzung des Beschlusspunktes 2.1 wird der Sperrvermerk zur einseitigen Deckung der Betriebskostenzuschüsse und Eigenanteile ELW (STVV-Beschluss Nr. 0392 vom 27.11.2025, Anlage 2 zur Sitzungsvorlage) aufgehoben.
- 2.3 Die konkrete buchhalterische Umsetzung ist zwischen Dezernat V und der Kämmerei abzustimmen.

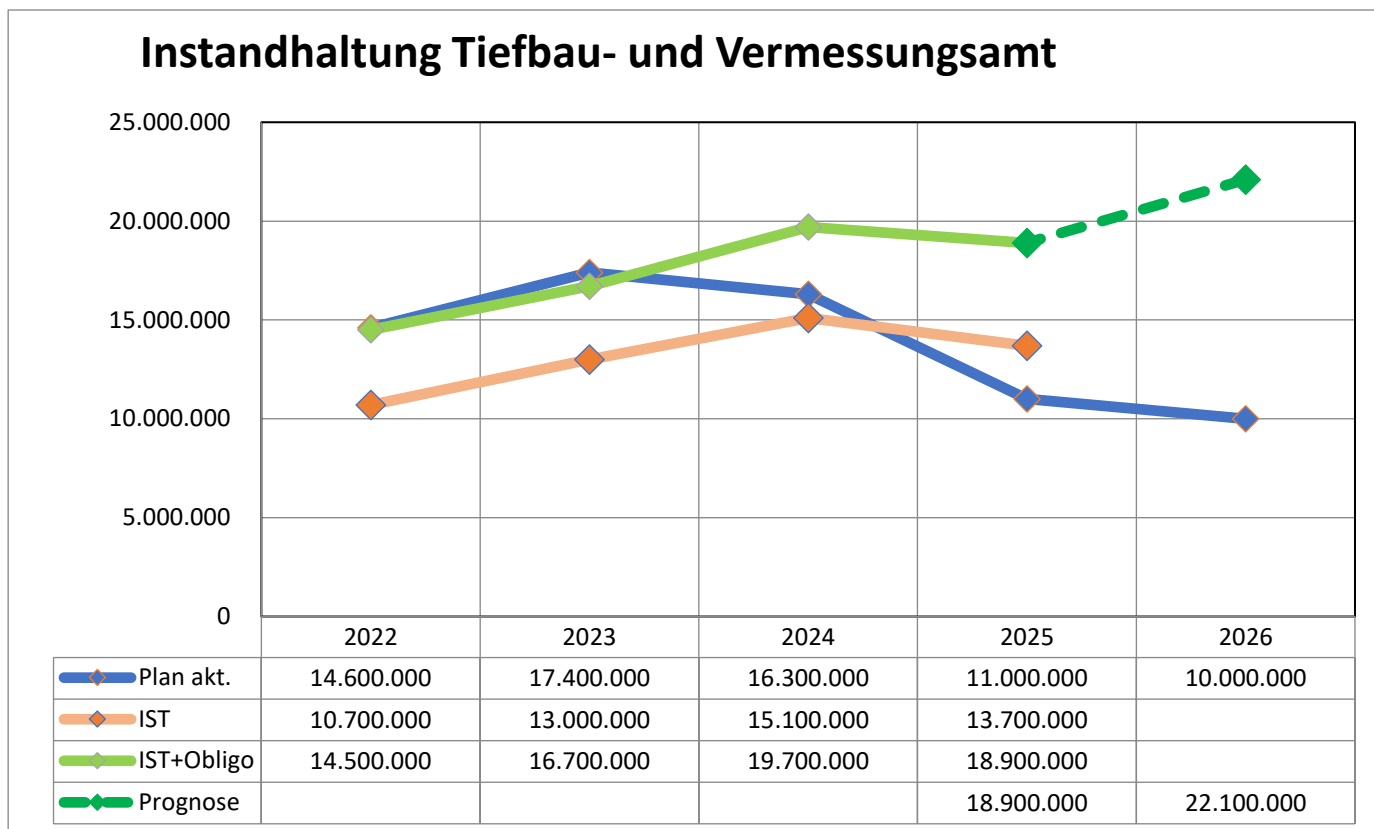
## D Begründung

### I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

Für das Haushaltsjahr 2026 stehen dem Tiefbau- und Vermessungsamt für Instandhaltungen lediglich Mittel in Höhe von rund 44 Prozent der prognostizierten Ausgaben zur Verfügung. Damit liegt das Budgetniveau deutlich unterhalb dessen, was zur fachgerechten und nachhaltigen Sicherung der städtischen Verkehrsinfrastruktur erforderlich ist.

Es besteht somit eine strukturelle Unterfinanzierung, die den dauerhaften Erhalt des Anlagevermögens der Landeshauptstadt Wiesbaden ernsthaft gefährdet.



Durch die drastischen Kürzungen des Instandhaltungsbudgets des Tiefbau- und Vermessungsamtes in 2025, war das Budget für die Instandhaltungen nicht auskömmlich, um die anstehenden Aufgaben zu erfüllen.

Die Haushalts-Anmeldung 2026 vom Tiefbau- und Vermessungsamt für die Instandhaltungen in Höhe von 19,5 Mio. € entsprachen dem prognostizierten Bedarf. Dabei sind Instandhaltungsmaßnahmen durch massive Hitzeschäden aus dem Jahr 2025 in Höhe von 2,5 Mio. € nicht berücksichtigt.

Aufgrund der aktuellen Winterfrostschäden und der politischen Situation im Nahen Osten, wird es sehr wahrscheinlich zu weiteren Mehrausgaben, bzw. massiven Preissteigerungen kommen. Dies führt zu zusätzlichen finanziellen Risiken und einer weiteren Vergrößerung der bestehenden Finanzierungslücke.

Das hier dargestellte Budget wird für über 95% für die verkehrssicherungspflichtigen Maßnahmen benötigt. Ein finanzieller Handlungsspielraum für präventive oder strategische Instandhaltungsmaßnahmen besteht faktisch nicht mehr.

Bereits seit Jahresbeginn erfolgt eine Priorisierung sämtlicher Maßnahmen zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht. Sämtliche darüberhinausgehende - auch präventive - Maßnahmen (weniger als 5% des Instandhaltungsbudgets), insbesondere Anliegen von Ortsbeiräten, Ortslandwirten, Bürgerinnen und Bürgern sowie weiteren Stakeholdern, werden nur in Ausnahmefällen umgesetzt.

Trotz dieser Einschränkungen ist nach aktueller Prognose davon auszugehen, dass die verfügbaren Mittel im Sommer 2026 vollständig ausgeschöpft sein werden. Ab diesem Zeitpunkt besteht jedoch unabhängig von der Haushaltslage weiterhin die Verpflichtung zur Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht. Das Amt wäre gezwungen, bekannte Schadenslagen lediglich zu dokumentieren, Gefahrenstellen abzusichern und die Nutzung von Straßen, Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerken durch teure Sperrungen oder Einschränkungen zu regeln - ohne sie instand setzen zu können. Dies hätte spürbare und flächendeckende Auswirkungen auf die Mobilität, die öffentliche Sicherheit sowie die Funktionsfähigkeit der Stadt.

Besonders gravierend ist der Wegfall präventiver Maßnahmen wie Rissanierungen und Dünnschichtbelägen bei Straßen oder Oberflächenschutz bei Brückenbauwerken. Diese Maßnahmen sind fachlich entscheidend, um das Eindringen von Wasser zu verhindern und Frostschäden zu minimieren. Ihr Ausbleiben führt zu einem beschleunigten und irreversiblen Substanzverlust. Aus technisch beherrschbaren Erhaltungsmaßnahmen werden strukturelle Schäden mit erheblich höheren Folgekosten. Jeder unterlassene Euro an Unterhaltung führt erfahrungsgemäß zu einem Mehrfachen an zukünftigen Investitionskosten. Eine Instandhaltung der Fahrbahndeck- und Binderschicht kostet lediglich 80 Euro pro m<sup>2</sup>. Wenn diese zu lange verzögert wird, wird eine Grundsanierung der Straße notwendig. Diese kostet zwischen 500 Euro und 650 Euro pro m<sup>2</sup>. Der Verzicht auf rechtzeitige Instandhaltung führt somit zu einer späteren wirtschaftlich nicht vertretbaren Vernichtung öffentlichen Vermögens.

Die infrastrukturellen Belastungen haben sich zugleich verschärft. Bereits im Sommer 2025 ist die Schadensentwicklung infolge zunehmender Hitze- und Starkregenereignisse im Vergleich zu den Vorjahren überproportional angestiegen. Nicht angepasste Instandhaltungsbudgets stehen damit in einem deutlichen Missverhältnis zu den tatsächlichen klimabedingten Belastungen der Infrastruktur.

Neben den heißeren Sommern verursachen auch die Winter mit häufigeren Frost-Tau-Wechseln massive Schäden. Exemplarisch hat der Winter 2025/2026 mit nahezu 30 Frost-Tau-Wechseln im Zeitraum von November bis Februar zu einer deutlichen Zunahme sowie stärkeren Ausprägung von Schlaglöchern geführt. Allein zur kurzfristigen Wiederherstellung der Verkehrssicherheit mussten rund 250.000 Euro zusätzlich in das Schlaglochbeseitigungsprogramm investiert werden. Diese Entwicklung verdeutlicht die zunehmende Dynamik und Unplanbarkeit des Instandhaltungsbedarfs.

Der bestehende Mittelansatz berücksichtigt diese veränderten Rahmenbedingungen nicht. Eine vorausschauende Vorsorge oder zeitnahe Schadensbehebung nach Extremereignissen ist faktisch nicht mehr finanzierbar. Die Entscheidung über die Bereitstellung zusätzlicher Mittel in Höhe von 9,6 Mio. Euro ist daher keine Entscheidung über Komfort oder Qualitätssteigerung, sondern lediglich über die Sicherung eines fachlich und rechtlich gebotenen Mindeststandards.

Ziel der Vorlage ist es,

- die dauerhafte Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht sicherzustellen,
- die Zahl ungeplanter Sperrungen und Nutzungseinschränkungen deutlich zu begrenzen,
- den beschleunigten Substanzverlust des Anlagevermögens zu stoppen und
- eine kostenintensive strukturelle Erosion der Verkehrsinfrastruktur abzuwenden.
- den Wirtschaftsstandort durch zuverlässige Verkehrsinfrastruktur langfristig zu sichern

Ohne diese Mittel droht ein Übergang von geplanter Instandhaltung zu dauerhaftem Krisenmanagement. Die Stadt würde sich von einem vorausschauenden Infrastrukturmanagement hin zu einem reinen Reaktionsbetrieb entwickeln. Mit der Bereitstellung der Mittel hingegen wird die Handlungsfähigkeit der Verwaltung stabilisiert, der Substanzwert gesichert und die Verlässlichkeit der städtischen Infrastruktur gewährleistet.

## **II. Demografische Entwicklung**

*(Hier ist zu berücksichtigen, wie sich die Altersstruktur der Zielgruppe zusammensetzt, ob sie sich ändert und welche Auswirkungen es auf Ziele hat. Indikatoren des Demografischen Wandels sind: Familiengründung, Geburten, Alterung, Lebenserwartung, Zuwanderung, Heterogenisierung, Haushalts- und Lebensformen)*

Eine dauerhaft leistungsfähige und sichere Verkehrsinfrastruktur ist ein wesentlicher Standortfaktor für Familien, Unternehmen und ältere Menschen. Insbesondere vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung gewinnt eine barrierearme, verlässliche und sichere Erreichbarkeit an Bedeutung. Mobilität im Alter, wohnortnahe Versorgung und gesellschaftliche Teilhabe setzen intakte Verkehrswege voraus.

Zugleich trägt eine nachhaltige Instandhaltungspolitik zur Generationengerechtigkeit bei. Wird der Substanzerhalt heute unterlassen, entstehen künftig überproportional hohe Sanierungs- und Ersatzinvestitionen, die spätere Haushalte erheblich mehr belasten. Eine auskömmliche Unterhaltung dient daher nicht

nur der aktuellen Verkehrssicherheit, sondern schützt die Handlungsfähigkeit künftiger Generationen und stabilisiert langfristig die kommunale Finanzstruktur.

### **III. Umsetzung Barrierefreiheit**

*(Barrierefreiheit nach DIN 18024 (Fortschreibung DIN 18040) stellt sicher, dass behinderte Menschen alle Lebensbereiche ohne besondere Erschwernisse und generell ohne fremde Hilfe nutzen können. Hierbei ist insbesondere auf die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung zu achten bei der Erschließung von Gebäuden und des öffentlichen Raumes durch stufenlose Zugänge, rollstuhlgerechte Aufzüge, ausreichende Bewegungsflächen, rollstuhlgerechte Bodenbeläge, Behindertenparkplätze, WC nach DIN 18024, Verbreitung von Informationen unter der Beachtung der Erfordernisse von seh- und hörbehinderten Menschen)*

Mittelbar trägt die Sicherstellung einer auskömmlichen Instandhaltung dazu bei, bestehende barrierefreie Strukturen im öffentlichen Raum zu erhalten. Unterbleibende Unterhaltung führt erfahrungsgemäß zu Unebenheiten, Schadstellen und Nutzungseinschränkungen, die insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen überproportional betreffen würden, was den Zielen einer inklusiven und barrierefreien Stadtentwicklung entgegensteht.

Ohne Zusetzung von Mitteln droht in der zweiten Jahreshälfte bei neuen Maßnahmen, die der Barrierefreiheit dienen, bspw. Fußgängerüberwege, Fahrbahnteiler, Bordsteinabsenkungen ein Planungs- und Bau-stopp. Für die Barrierefreiheit in Wiesbaden wäre dies ein erheblicher Rückschlag.

### **IV. Ergänzende Erläuterungen**

(Bei Bedarf können hier weitere inhaltliche Informationen zur Sitzungsvorlage dargelegt werden.)

#### **Alternativszenario (bei Nichtbeschluss der Vorlage):**

Wird der Mittelmehrbedarf nicht genehmigt, ist im weiteren Jahresverlauf mit einer deutlich zunehmenden Anzahl von Straßensperrungen, Nutzungseinschränkungen bei Straßen, Brücken und sonstigen Ingenieurbauwerken sowie ungeplanten Havarien zu rechnen. Zudem müssten vermehrt Straßen mit dem Verkehrszeichen „Straßenschäden“ beschildert werden, um auf den fortschreitenden Substanzverlust hinzuweisen. Der städtische Verkehr würde zunehmend reaktiv gesteuert, mit erheblichen Auswirkungen auf Wirtschaft, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Gleichzeitig steigt das Haftungs- und Regressrisiko für die Kommune erheblich. Ein nachhaltiger Substanzerhalt der Infrastruktur wäre unter diesen Bedingungen nicht mehr möglich. Mittelfristig würde es deutlich höhere Investitionskosten durch den Verlust sanierungsfähiger Strukturen geben. Die finanziellen Belastungen würden damit lediglich in die Zukunft verlagert und erheblich anwachsen.

Erheblicher Anstieg von Bürgerbeschwerden und politischem Klärungsbedarf wäre unweigerlich die Folge.

Sollten die erforderlichen Mittel nicht bereitgestellt werden, ist das Tiefbau- und Vermessungsamt gezwungen festzustellen, dass eine umfassende Gewährleistung der Verkehrssicherheit unter den dann gegebenen Rahmenbedingungen nicht mehr sichergestellt werden kann, so dass die betroffene Straße oder Brücke gesperrt werden muss. In der Anlage 3 zur Sitzungsvorlage sind Straßen und Ingenieurbauwerke aufgeführt, die bereits heute Schadensbilder aufweisen, bei denen im Falle ausbleibender Sanierungsmaßnahmen eine Sperrung droht. Ab dem Sommer 2026 werden aufgrund der ausgeschöpften Haushaltsmittel für die Erhaltung von Straßen- und Ingenieurbauwerken keine Instandhaltungen mehr möglich sein; Gefahrenstellen können dann lediglich abgesichert, nicht jedoch behoben werden. Dies hätte erhebliche Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des städtischen Verkehrsnetzes. Gefährdet sind wesentliche Verkehrsachsen wie beispielsweise:

- 1. Ring
- 2. Ring
- Frankfurter Straße
- Platter Straße
- Sonnenberger Straße
- Wilhelmstraße

- Biebricher Allee
- Mainzer Straße
- Hochkreisel Kastel

**Fachliche Verantwortung unter eingeschränkten Handlungsmöglichkeiten:**

Die angespannte Haushaltslage wirkt sich nicht nur auf die Infrastruktur, sondern auch spürbar auf die Mitarbeitenden aus. Zahlreiche Beschäftigte im Tiefbau- und Vermessungsamt betreuen seit Jahrzehnten „ihre“ Unterhaltungsbezirke, Straßenabschnitte und Brücken- und sonstige Ingenieurbauwerke mit hoher fachlicher Kompetenz und ausgeprägtem Verantwortungsbewusstsein. Sie identifizieren sich stark mit den ihnen übertragenen Bauwerken und verstehen ihre Aufgabe als langfristige Sicherung öffentlicher Werte.

Unter den aktuellen finanziellen Rahmenbedingungen erleben viele Mitarbeitende jedoch einen zunehmenden fachlichen und persönlichen Zielkonflikt. Sie erkennen Schäden frühzeitig, wissen um technisch gebotene Maßnahmen und können dennoch nicht tätig werden. Statt substanzsichernd eingreifen zu können, können sie den fortschreitenden Verfall nur noch dokumentieren und teilweise lediglich absichern. Hinzu kommt eine deutlich gestiegene Beschwerdelage. Mitarbeitende sehen sich vermehrt mit Vorwürfen der Untätigkeit oder mangelnden Leistungsbereitschaft konfrontiert, obwohl die Einschränkungen ausschließlich haushaltsrechtlich bedingt sind.

---

**Bestätigung der Dezernent\*innen**

---

Wiesbaden, . April 2026

Kowol  
Stadtrat