

# SITZUNG

<b>Gremium:</b>	Stadtrat
<b>Sitzungstag:</b>	Dienstag, den 18.11.2025
<b>Sitzungsort:</b>	im Sitzungssaal Rathaus Bad Staffelstein, Marktplatz 1, 6231 Bad Staffelstein
<b>Beginn:</b>	19:00 Uhr
<b>Ende:</b>	20:22 Uhr

Von den 25 ordnungsgemäß geladenen Mitgliedern des Stadtrates waren 20 anwesend, 5 entschuldigt, - nicht entschuldigt, so dass die beschlussfähige Zahl, nämlich mehr als die Hälfte der gesetzlichen Mitgliederzahl, anwesend war.

## Tagesordnung:

1. Straßeninfrastruktur der Stadt Bad Staffelstein, Sachstandsbericht zur Erfassung und baulichen Zustandsbewertung (Straßenzustandskataster)
2. Sonstiges öffentlich

## Begrüßung

Erster Bürgermeister Schönwald eröffnete die Sitzung und stellte nach Begrüßung der Anwesenden die frist- und formgerechte Ladung sowie die Beschlussfähigkeit des Gremiums fest.

<b>TOP 1</b>	<b>Straßeninfrastruktur der Stadt Bad Staffelstein, Sachstandsbericht zur Erfassung und baulichen Zustandsbewertung (Straßenzustandskataster)</b>
--------------	---

### Sachverhalt / Rechtslage:

Das Unternehmen eagle eye technologies (Berlin) wurde mit der vollständigen und detaillierten Erfassung und baulichen Zustandsbewertung der Straßeninfrastruktur der Stadt Bad Staffelstein als Grundlage für ein Straßenerhaltungsmanagement beauftragt.

Ziel der kommunalen Straßenerhaltung ist die systematische Erhaltung der Verkehrsflächen mit nachvollziehbaren Methoden, um langfristige Schäden zu vermeiden.

Im Zuge der technischen Umsetzung wurden im ersten Schritt für alle befestigten Verkehrsflächen eine visuelle Zustandserfassung nach aktuellem Regelwerk und Stand der Technik durchgeführt. Insgesamt wurden dabei ca. 143 km Straßen und Wege in Bad Staffelstein (inkl. Ortsteilen) und entsprechend 3.299 befestigte Flächen mit über 810.000 m<sup>2</sup> Fläche erfasst, wobei davon mit über 580.000 m<sup>2</sup> ein großer Anteil auf Fahrbahnflächen mit der Deckschichtart Asphalt entfällt.

Für die Flächen bzw. Straßenabschnitte wurden die jeweiligen Hauptschadensursachen (z.B. Risse, Setzungen, Oberflächenschäden) bestimmt und entsprechend ihrem Zustand bewertet bzw. klassifiziert.

Die **visuelle Zustandserfassung** ergab einen durchschnittlichen **Gesamtwert von 2,5**, was einem **mittleren Zustand** entspricht, wobei 20% der Flächen einen Gesamtwert von über 3,5 aufweisen, was einen schlechten Zustand bedeutet. Diese Flächen werden in den kommenden Jahren vermutlich in einen kritischen Zustand übergehen. Ein Zustandswert von 3,5 gilt als wichtiger Grenzwert. Er markiert den Übergang von Zustandsklasse 5 (mittlerer Zustand) zu Zustandsklasse 6 (schlechter Zustand) und zeigt an, dass ab diesem Punkt Erhaltungsmaßnahmen geplant werden sollten. Laut Aussage von eagle eye technologies liegt der durchschnittliche Gesamtwert im Vergleich zu anderen Kommunen im Mittelfeld. Generell ist zudem festzustellen, dass die Fahrbahnflächen im Vergleich zu den Nebenanlagen in einem deutlich schlechteren Zustand sind und die Hauptschadensursachen sich durch Risse und Setzungen abzeichnen.

Nachfolgend eine Grafik, welche die grundlegende Zustandsklassifizierung darstellt. Für eine detaillierte Erläuterung der entsprechenden Systematik für die Zustandserfassung und –bewertung wird auf den beigefügten Bericht verwiesen.

Zustandsklasse	Wertebereich GW	Erläuterungen
1	kleiner 1,5	Zielwert, Neubauzustand, sehr guter Zustand
2	von 1,5 bis 2,0	Guter Zustand, langfristige Planung
3	von 2,0 bis 2,5	
4	von 2,5 bis 3,0	Mittlerer Zustand, Maßnahmen sind mittelfristig zu planen
5	von 3,0 bis 3,5	
6	von 3,5 bis 4,0	Warnwert überschritten; schlechter Zustand, intensive Beobachtung erforderlich, Maßnahmen planen
7	von 4,0 bis 4,5	
8	ab 4,5	Schwellenwert überschritten: sehr schlechter Zustand, überfällig, Maßnahmen (z. B. Verkehrsbeschränkung) erforderlich

Für jede Schadensursache wird anschließend eine passende bauliche Maßnahme ermittelt. Die auf diese Weise gewonnenen Daten stellen die Grundlage für das Erhaltungskonzept (als Anlage beigefügt) dar, welches hinsichtlich des Erhaltungsbedarfs der öffentlichen Verkehrsflächen als Entscheidungshilfe für die mittelfristigen Finanzplanungen der Stadt Bad Staffelstein dienen soll.

In diesem Konzept werden auf Grundlage verschiedener Szenarien mit Budgetvorgaben für die betroffenen Flächen bzw. Straßenabschnitte Vorschläge für sinnvolle Straßenerhaltungsmaßnahmen innerhalb der nächsten zehn Jahre entwickelt. Hieraus wird, je nach Vorgabe, ein unterschiedlicher Gesamtfinanzbedarf abgeleitet. Die notwendigen Kostenkalkulationen erfolgen auf der Grundlage praxisnaher Annahmen unter Verwendung von ortsüblichen Maßnahmenpreisen und wurden mit dem städtischen Bauamt abgestimmt.

Konkret werden drei Prognoseszenarien für die Erhaltungsplanung betrachtet: „Do Nothing“, „Unbegrenzttes Budget“ und „Bauprogramm mit begrenztem Budget“, welche die zukünftige Entwicklung des Straßenzustandes unter verschiedenen Budgetvorgaben zeigen.

Im Szenario „Do Nothing“, d.h. ohne weitere Erhaltungsmaßnahmen, würde der durchschnittliche Straßenzustand bis 2035 auf 3,5 sinken und zu einem kritischen Zustand für fast zwei Drittel der Flächen führen. Die unmittelbaren Konsequenzen einer solchen Entwicklung wären Verkehrsbeschränkungen bis hin zu vollständigen Straßensperrungen.

Bei unbegrenztem Budget, könnten alle Flächen entsprechend den Hauptschadensursachen umfassend saniert werden, um den Zustand zu verbessern. Zur Festlegung des richtigen Eingriffszeitpunktes werden nach Regelwerk für alle Flächen bei Überschreitung eines Gesamtwertes von 3,5 Maßnahmen ergriffen. Diese Maßnahmen werden so ausgesucht, dass möglichst keine Zweitmaßnahme innerhalb des betrachteten Zeitraumes mehr erforderlich wird. Der notwendige **Gesamtinvestitionsbedarf** über die nächsten 10 Jahre beträgt ca. **43,7 Mio. Euro**, wobei dabei ca. 22,1 Mio. Euro allein auf das erste Jahr entfallen würden. Mit der Durchführung dieser Erhaltungsmaßnahmen würde der durchschnittliche Straßenzustand im Jahr 2035 einen Gesamtwert von 1,9 (entspricht Zustandsklasse 2) erreichen, was einer deutlichen Verbesserung gegenüber dem aktuell ermittelten Gesamtwert von 2,5 entspricht. Das fiktive Prognoseszenario soll verdeutlichen, welche Mittel bis 2035 einzusetzen wären, um das durchschnittliche Zustandsniveau des Verkehrswegenetzes und insbesondere der Fahrbahnflächen in Bad Staffelstein zu verbessern, wodurch die Gebrauchsfähigkeit der Verkehrswege längerfristig sichergestellt werden könnte.

Für das Szenario „Bauprogramm mit begrenztem Budget“ wurden die bisher jährlich im Haushalt vorgesehen Mittel für den Straßenunterhalt i.H.v. 400.000 € als Randbedingung festgelegt. Zusätzlich wurden die Daten der Kanalüberlastung berücksichtigt. Über den dargestellten Zeitraum ergibt sich ein Gesamtbudget von ca. 4,0 Mio. Euro, welches über die 10 Jahre weitge-

hend gleichmäßig verteilt wird. Mit einem jährlichen Budget von 400.000 Euro würde sich der Zustand des Straßennetzes bis 2035 von der Zustandsklasse 4 (Gesamtwert 2,5) auf die Zustandsklasse 5 (Gesamtwert 3,4) verschlechtern. Eine entsprechende Maßnahmenliste mit Priorisierung liegt als Excel-Datei vor (s. Anlage). Bei der Umsetzung der Maßnahmenliste ist grundsätzlich zu beachten, dass im Vorfeld der einzelnen Maßnahmen auf der Ausführungsebene weiterführende Detailplanungen notwendig sind, zumindest bei den Erhaltungsmaßnahmen größeren Umfangs. In diesem Rahmen sind bei unklaren Schadensursachen bzw. Schadensausprägungen (z. B. die tatsächliche Tiefe der vorhandenen Risse) ggf. auch zusätzliche Untersuchungen (punktuelle Feststellung der jeweiligen Schadensursachen z. B. durch Tagfähigkeitsuntersuchungen, Bohrkernanalysen oder durch eine Analyse der Frostsicherheit der ungebundenen Tragschichten) durchzuführen. In jedem Fall ist grundlegend eine Koordination mit anderen Infrastruktureinrichtungen bzw. Leitungsträgern zu berücksichtigen, um eventuelle Synergieeffekte optimal nutzen zu können und kurzfristige Instandsetzungen nach Grabungsarbeiten auf neu sanierten Verkehrsflächen unbedingt zu vermeiden.

Zusammenfassend lässt sich konstatieren, dass der aktuelle Zustand der Straßeninfrastruktur in Bad Staffelstein insgesamt als durchschnittlich bewertet wird. Das derzeitige jährliche Erhaltungsbudget von rund 400.000 Euro reicht jedoch nicht aus, um diesen Zustand über den Prognosezeitraum von zehn Jahren zu halten. Mit dem aktuellen Budget würde sich der prognostizierte Zustand im Vergleich zur Ausgangslage sogar verschlechtern. Um den aktuellen Straßenzustand stabil zu halten wäre ein **jährliches Budget von ca. 2,5 Mio. Euro** nötig – das bedeutet eine jährliche Unterdeckung von rund 2,1 Millionen Euro. Hinzu kommt noch ein bereits bestehender Investitionsstau, der in diesen Berechnungen nicht berücksichtigt ist.

Da im aktuellen Projekt bisher lediglich auf eine Zustandsbewertung zurückgegriffen werden kann, wurden die notwendigen Prognosen mit durchschnittlichen Verhaltensverläufen realisiert. Im Rahmen des Erhaltungsmanagements ist eine periodische Zustandserfassung geboten. Das Unternehmen eagle eye technologies empfiehlt, den Zustand alle drei bis fünf Jahre erneut zu erfassen, um verlässlichere Daten und genauere Prognosen für das Erhaltungsmanagement zu erhalten, wodurch die gewonnenen Erkenntnisse weiter abgesichert werden könnten.

Kim Gebauer vom mit der Straßenzustandserfassung beauftragten Unternehmen eagle eye technologies stellte in der Sitzung einen detaillierten Sachstandsbericht zu den bisherigen Ergebnissen vor.

StR Kerner favorisierte den Georg-Herpich-Platz als nächste Maßnahme. Nach Ansicht von Herrn Gebauer sollte nicht mit der schlechtesten Straße begonnen werden, sondern mit Maßnahmen mit denen man mit dem geringen Budget das Beste erzielt.

StR Hagel bedankte sich für die Erfassung und Präsentation. Es ist jetzt Aufgabe des Stadtrates, die notwendigen Maßnahmen zu priorisieren, festzulegen und in den Haushaltsberatungen zu berücksichtigen.

Nach Auskunft von Stadtbaumeister Schmidt liegen zur Infrastrukturerfassung bereits viele Daten vor. Hinsichtlich des erfassten Straßenzustandes lässt sich konstatieren, dass in der Kernstadt der Zustand der Straßen ziemlich schlecht ist. Probleme gibt es zudem mit der Hydraulik und dem Zustand des Kanals. Je mehr Daten über Wasser, Kanal, Hydraulik und Straße vorliegen, desto effektiver kann die Sanierungsentscheidung getroffen und die Synergien entsprechend ausgenutzt werden. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass als nächster großer Schritt die Erfassung der Brücken, Stützwände und Durchlässe ansteht, welche nicht bei der Zustandsbewertung erfasst und monetär berücksichtigt wurden.

Der Straßenuntergrund wurde noch nicht beleuchtet, teilte Erster Bürgermeister Schönwald mit. Es gibt die Möglichkeit 5-6 cm des Belages abzufräsen und eine neue Straßenschicht aufzubringen, wovon die Firma eagle eye als Sanierungsmaßnahme eher abrät. Herr Gebauer begründete diese Aussage mit den vielen vorhandenen Netzfalten. 20 % aller Flächen sind in einer schlechten Verfassung und dieser Zustand wird sich in den nächsten Jahren noch weiter

verschlechtern, deshalb ist eine Grundsanie rung langfristig effektiver.

Auf Anfrage von Drittem Bürgermeister Leicht zur periodischen Überprüfung empfahl Herr Gebauer diese alle 5 Jahre. Der Erfassungsaufwand ist geringer, weil das Flächenmodell bereits vorliegt und nach der zweiten Erfassung können stabilere Voraussagen in der Entwicklung getroffen werden.

StR Ernst W. interessierte sich für die Baupreissteigerung in den letzten Jahren. Nach dem Kostenindex ist der Baupreis in Bayern innerhalb der letzten 5 Jahre um 45 % gestiegen, teilte Herr Gebauer mit. Für die Zukunft werden jedoch noch keine Preissteigerungen einkalkuliert.

<b>TOP 2</b>	<b>Sonstiges öffentlich</b>
--------------	-----------------------------

Das Protokoll der Sitzung vom 28.10.2025 wurde den Mitgliedern im Ratsinformationssystem zur Verfügung gestellt. Einwendungen wurden nicht erhoben, so dass es als genehmigt gilt.

**Für die Richtigkeit:**

Mario Schönwald  
Erster Bürgermeister

L e p p e r t  
Geschäftsleiter