

# Technischer und Umweltausschuss

Kreisstraßenbereisung  
am 20.09.2010



## Vorbemerkungen

Die Sicherheit der M6obilität von Personen und G6utern ist in der moderenen Gesellschaft von elementarer und herausragender Bedeutung f6ur die soziale Teilhabe und Lebensqualit6at der Menschen und eine unabdingbare Rahmenbedingung f6ur die wirtschaftliche Entwicklung einer Region. Gute Verkehrsinfrastruktur f6uhrt zwar nicht automatisch zu wirtschaftlichem Wachstum, ist aber eine wichtige Voraussetzung daf6ur. Angesichts der vernetzten Arbeitsprozesse der globalisierten Welt ist wirtschaftliche Entwicklung ohne sie allerdings ebenso wenig vorstellbar. Die Sicherstellung einer fl6achendeckenden guten verkehrlichen Anbindung ist vielmehr Grundvoraussetzung f6ur eine gleichm6a6ige wirtschaftliche Entwicklung in einer Region.

Der Landkreis Konstanz ist f6ur eine Vielzahl von Angeboten der Daseinsvorsorge im l6andlichen Raum verantwortlich. Im Verkehrsbereich hat er als 6OPNV - Aufgabentr6ager eine ausreichende Verkehrsanbindung zu gew6ahrleisten und bietet mit seinen Kreisstra6en, die einen Anteil von rund 50 % am 6uber6ortlichen Stra6ennetz haben, einen wesentlichen und unverzichtbaren Beitrag zur verkehrlichen Erschlie6ung in der

Der Landkreis Konstanz hat ein dichtes Stra6ennetz mit 350 km Kreisstra6en, 210 km Landesstra6en und 150 km Bundesstra6en, die von den Stra6enmeistereien Welschingen und Radolfzell im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht betreut werden.

Im Rahmen der Kreisstra6enbereisung soll eine Auswahl anstehender Bauma6nahmen vorgestellt werden, die in Zukunft den Technischen und Umweltausschuss besch6aftigen werden. Auch in Zukunft sind Deckenerneuerungen, die der Erhaltung der Substanz dienen und Ausbauma6nahmen, die eine grundlegende Erneuerung eines Stra6enzuges vorsehen, geplant.

**Technischer und Umweltausschuss**  
**Stationen der Kreisstraßenbereisung am 20.09.2010**

<b>Station</b>	<b>Maßnahmen</b>
1	K 6171; Deckenerneuerung zwischen Freudental und Langenrain
2	K 6100; zwischen Liggeringen und Bodman
3	K 6102; zwischen K 6101 und B 313 Espasingen
4	K 6104; Ausbau zwischen Kreisgrenze und der L 194
5	K 6180; Vereinfachter Ausbau in der OD Zoznegg
6	K 6180; Deckenerneuerung zwischen Mühlingen und Mainwangen
7	K 6115; zwischen B 31 und Münchhöf
8	K 6114; Ausbau zwischen Eigeltingen und Raithaslach
9	K 6119; Vereinfachter Ausbau zw. Eigeltingen und Eckartsbrunn
10	K 6129; Vereinfachter Ausbau zwischen Stetten und der L 191
11	K 6134; zwischen Weil und Welschingen (K6126)
12	K 6125; Deckenerneuerung zwischen der L 191 und Duchtlingen
13	K 6158; Radweglückenschluss (Querungshilfe) am Kreisverkehrsplatz L220/K6158 bei Böhringen
14	K 6162; Vereinfachter Ausbau zwischen Gaienhofen und Iznang

## **Station 1:**

### **K 6171; Deckenerneuerung zwischen Freudental und Langenrain**

Die Kreisstraße 6171 verbindet die Ortsteile Freudental und Langenrain mit dem Hauptort Allensbach. Der Straßenzug wurde zwischen Kaltbrunn und Lagenrain in den 70iger Jahren des vorigen Jahrhunderts mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m ausgebaut.

Die durch Alterung des bituminösen Bindemittels spröde gewordene Asphaltdeckschicht wurde 2008 und 2009 zwischen Kaltbrunn einschließlich der OD Freudental erneuert.

Der ebenfalls gleich alte Fahrbahnbelag zwischen Freudental und Langenrain weist Fahrbahnschäden auf, die aus der Alterung des bituminösen Bindemittels stammen. Über die vorhandenen Risse im Fahrbahnbelag kann Wasser in die darunter liegenden Schichten eindringen und Schäden in Form von Frostaufbrüchen während der Frostperioden hervorrufen.

Zur Schadensbegrenzung wird vorgeschlagen die vorhandene Asphaltdeckschicht zu erneuern.

### **Kennzahlen:**

Baulänge:	1,4 KM
Fahrbahnbreite:	5,50 m
DTV(2005):	2.710 Kfz 50 Lkw/Busse
ÖPNV	ja
Baukosten:	120.000 €
Haushaltsjahr:	2011

## **Station 2:**

### **K 6100; zwischen Liggeringen und Bodman**

Die Kreisstraße 6100 führt von Liggeringen über eine starke Gefällestrecke entlang des Dettelbaches zur Kreisstraße 6101 bei Bodman.

Im Bereich der Gefällestrecke haben sich über die Jahre immer wieder Hangrutschungen eingestellt. Die letzte größere Hangsanierung musste im Jahre 2006 durchgeführt werden.

Der damalige Schaden wurde von einem Ing. Büro gutachterlich untersucht. Die Ursache für die Rutschung war wie bei früher aufgetretenen Schäden wiederum darin zu sehen, dass die Böschung zum Dettelbach eine viel zu starke Böschungsneigung aufweist. Außerdem steht unterhalb eine Tonsteinschicht an.

Erhöht sich nun das Gewicht des aufliegenden Bodens, z. B. durch Schneeschmelze oder starke Niederschläge, verliert die Böschung ihre Standfestigkeit und gleitet auf dem Tonstein ab, der eine Gleitschicht bildet.

Entsprechend dem Baugrundgutachten wurde die Schadstelle mit Bohrpfählen und Randbalken aus Stahlbeton saniert. Dafür wurden 2006 ca. 160.000 € ausgegeben.

In der Vergangenheit wurden schon öfter Sanierungsmaßnahmen durchgeführt und für die Zukunft ist auch immer wieder mit hohen Kosten zu rechnen.

Das Referat Straßen hat die seit 1999 entstandenen Kosten ermittelt, sie summieren sich auf ca. 410.000 € ohne die Kosten für das eigene Personal.

Derzeit haben sich neben der Gefällestrecke auf dem Reststück erhebliche Fahrbahnschäden eingestellt, die dringend grundhaft saniert werden müssen. Die Verkehrssicherheit kann nur mit großer Mühe aufrechterhalten werden.

Ein Ausbau der gesamten Strecke würde Kosten nach Schätzung in Millionen Höhe erfordern.

Angesichts dieser Aussichten sollte diskutiert werden, ob es sinnvoll ist die Straße weiterhin aufrecht zu halten und weiterhin je nach auftretenden Schäden weitere Mittel zu investieren.

Ist man dazu nicht mehr bereit müsste die Straße aufgegeben und eingezogen werden. In der Vergangenheit hat es schon Stimmen in dieser Richtung gegeben, die allerdings davon ausgingen, dass die Straße wenigstens als Radweg erhalten bleibt. Dazu ist aber zu bedenken, dass auch ein Radweg in einem verkehrssicheren Zustand unterhalten werden muss. Falls die Straße eingezogen werden soll, so kann dies nur konsequent für alle Verkehrsarten gelten.

Im Technischen und Umweltausschuss wurde am 18.09.2006 schon einmal über den erhöhten Unterhaltungsaufwand an der K 6100 Liggeringen - Bodman durch immer wieder auftretende Rutschungen berichtet. Der Ausschuss war der Meinung, dass die Schäden weiterhin behoben und der Verkehr aufrecht erhalten werden müsste.

Angesichts der erneut anstehenden Sanierungen stellt die Verwaltung die Frage nach einem Einzug des Straßenstückes erneut.

**Kennzahlen:**

Streckenlänge:	3,8 KM
Fahrbahnbreite:	4,80 - 5,40 m
DTV:	2.800 Kfz (geschätzter Wert, ohne Zählstelle) auf 3,0 to gewichtsbeschränkte Strecke
ÖPNV	nein

### **Station 3:**

#### **K 6102; zwischen der K 6101 und der B 313 bei Espasingen**

Die 1,2 km lange Kreisstraße 6102 zwischen der K 6101 und der B 313 bei Espasingen befindet sich in einem schlechten Zustand.

Durch die vorhandenen Fahrbahnschäden ist die Verkehrssicherheit nur noch schwer zu gewährleisten.

Da etwas nördlich von der K 6102 parallel die B 34 verläuft hält die Verwaltung die Kreisstraße in diesem Bereich für entbehrlich. Es wird die Abstufung der Straße empfohlen.

#### **Kennzahlen:**

Streckenlänge: 1,2 KM  
Fahrbahnbreite: 4,50 - 5,00 m  
DTV: keine Zählstelle vorhanden  
ÖPNV ja

#### **Station 4:**

##### **K 6104; Ausbau zwischen der Kreisgrenze und der L 194 bei Winterspüren**

Nach Abstimmung mit dem Bodenseekreis soll der Ausbau zusammen mit dem Nachbarkeis erfolgen. Da dieser eine wesentlich größere Ausbaulänge hat, soll die auf den Landkreis Konstanz entfallende Teilstrecke vom Bodenseekreis gegen Kostenersatz mit durchgeführt werden. Die Details bezüglich der Ausführung und Kostentragung werden in einer Vereinbarung zwischen den Landkreisen geregelt.

Die Strecke hat in den noch nicht ausgebauten Bereichen nur eine Fahrbahnbreite von 4,00 m und ist mit einem schadhafte, rissigen Fahrbahnbelag versehen.

Vorgesehen ist die Strecke vereinfacht auszubauen. Dies soll nach dem inzwischen erprobten Ausbaurverfahren erfolgen, bei dem der vorhandene Fahrbahnbelag zerkleinert, anschließend einschließlich des vorhandenen Unterbaus mit hydraulischem Bindemittel verbessert und wieder eingebaut wird. Auf diesem so geschaffenen Unterbau wird dann eine Asphalttrag und eine Asphaltdeckschicht eingebaut.

Der Straßenzug wird auf einer Breite von 5,50 m ausgebaut. Dafür müssen 206.000 € Baukosten und 24.000 € als Grunderwerbskosten bereitgestellt werden.

Geplante Bauausführung im Jahr 2011.

#### **Kennzahlen:**

Baulänge:	0,28 KM
Fahrbahnbreite:	4,00 m
DTV:	640 Kfz 60 LKW/Busse
ÖPNV	nein
Baukosten:	206.000 €
Grunderwerb:	24.000 €
Haushaltsjahr:	2011

## Station 5:

### K 6180; Vereinfachter Ausbau in der OD Zoznegg

Im Verlauf der Ortsdurchfahrt Zoznegg besitzt die Kreisstraße eine Breite von bis zu 8,00 m. Die Fahrbahnbefestigung ist schadhaft und sollte erneuert werden.

Gemeinsam mit der Gemeinde Mühlingen sollte geprüft werden, ob bei einer Sanierung die Fahrbahn zurückgebaut werden kann. Eine durchgehende Fahrbahnbreite von 6,50m erscheint hier ausreichend.

Für die Planung der Sanierungsmaßnahme wären für 2011 ca. 50.000 € an Planungsmitteln erforderlich.

Vorstellbar ist die Ortsdurchfahrt in 2 Bauabschnitten in den Jahren 2012 und 2013 zu realisieren. Dafür wären jeweils geschätzte 300.000 € für die anfallenden Baukosten erforderlich.

### Kennzahlen:

Baulänge:	1,0 KM
Fahrbahnbreite:	6,50-8,00m
DTV:	1.950 Kfz 80 Lkw/Busse
ÖPNV	ja
Planungskosten:	50.000 €
Baukosten:	350.000 €
Haushaltsjahr:	2011 Planung 2012 2013 Bauausführung

## Station 6:

### **K 6180; Deckenerneuerung zwischen Mühlingen und Mainwangen einschl. OD Mühlingen**

Die Deckschicht der Kreisstraße zwischen Mühlingen und Mainwangen ist sanierungsbedürftig. Wie schon bei anderen Maßnahmen beschrieben ist das bituminöse Bindemittel durch Alterung versprödet.

Im Ergebnis zeigen sich auch hier eine rissige Fahrbahnoberfläche über die Wasser in die darunterliegenden Schichten eindringen kann. Schäden während der Frosttauperioden sind wahrscheinlich und sollten durch eine Neueindeckung des Straßenzuges verhindert werden.

Vorgeschlagen wird die Maßnahme im Jahr 2012 durchzuführen. Geschätzte Baukosten ca. 250.000 €.

#### **Kennzahlen:**

Baulänge:	1,8 KM
Fahrbahnbreite:	6,50 m
DTV:	1.950 Kfz 80 Lkw/Busse
ÖPNV	ja
Planungskosten:	50.000 €
Baukosten:	250.000 €
Haushaltsjahr:	2012

## Station 7:

### K 6115; zwischen der B 31 und Münchhöl

Die Kreisstraße 6115 ist im gesamten Streckenverlauf sehr schmal. Die durchschnittliche Fahrbahnbreite liegt bei 3,30 m. Durch die geringe Breite der Fahrbahn werden die Fahrbahnbankette beim Begegnungsverkehr befahren. Die Fahrbahnränder sind daher schadhaft. Der Fahrbahnbelag ist ebenfalls schadhaft und zeigt Risse. Im Streckenverlauf besitzt die Kreisstraße mehrere unübersichtliche und damit gefährliche Kuppen.

Ein baldige grundhafte Sanierung mit Verbreiterung der Fahrbahn ist dringend erforderlich.

Parallel zur K 6115 verläuft die K 6114 zwischen Eigeltingen und Raithaslach. Die K6114 wird derzeit ausgebaut und ist damit in der Lage den Verkehr der die K 6115 benutzt mit aufzunehmen.

Eine Abstufung der Kreisstraße wäre daher möglich.

### Kennzahlen:

Streckenlänge:	4,3 KM
Fahrbahnbreite:	3,30 m
DTV:	keine Zählstellen vorhanden
ÖPNV	ja

## Station: 8

### K 6114; Ausbau zwischen Eigeltingen und Raithaslach

Hier handelt es sich eine Fortsetzungsmaßnahme für die der Landkreis einen Zuschuß nach dem Entflechtungsgesetz (früher GVFG) erhält. Die Maßnahme ist in zwei Bauabschnitte aufgeteilt:

Bauabschnitt 1: Eigeltingen - Homberg

Bauabschnitt 2: Homberg - Raithaslach

Es wurde mit dem zweiten Bauabschnitt begonnen. Dieser wurde im Jahr 2009 baulich fertiggestellt und ist mittlerweile unter Verkehr. Derzeit wird ein erster Teilabschnitt zwischen Homberg und Eigeltingen (Hirschlanden - Homberg) ausgebaut. Die Verkehrsübergabe ist für den Dezember 2010 vorgesehen.

In den Jahren 2011 und 2012 ist beabsichtigt die noch fehlenden Bauabschnitte zu realisieren:

3A 1 Teil 2: Eigeltingen - Homberg; Abschnitt: Ende OD Eigeltingen -Hirschlanden (2011)

BA 1 Teil 3: Eigeltingen - Homberg ; Abschnitt: OD Eigeltingen (2012)

Der 3. Teilabschnitt in der OD Eigeltingen ist planerisch sehr anspruchsvoll, da der Einmündungsbereich der K 6114 in die B 31 durch die vorhandene Bebauung sehr unübersichtlich ist.

### Kennzahlen:

Baulänge:	1,8 KM	
Fahrbahnbreite:	6,00 m	
DTV:	1.596 Kfz	Hochrechnung für die Planung
ÖPNV	ja	
Baukosten:	1.250.000 €	
Grunderwerb:	250.000 €	
Haushaltsjahr:	2011 Teil 2	
	2012 Teil 3	

## Station 9

### **K 6119; Vereinfachter Ausbau zwischen Eigeltingen und Eckartsbrunn Bauabschnitt: Eigeltingen - Dornsberg**

Nachdem die Strecke schon vor Jahren abschnittsweise saniert wurde, ist 2009 der vereinfachte Ausbau mit der OD Eigeltingen und der OD Eckartsbrunn begonnen worden. Die begonnenen Baumaßnahmen konnten 2010 fertiggestellt werden. Im Jahr 2011 soll die Maßnahme mit dem Ausbau der freien Strecke fortgesetzt werden.

Die Strecke hat in den noch nicht ausgebauten Bereichen nur eine Fahrbahnbreite von 3,50 m und ist mit einem schadhafte, rissigen Fahrbahnbelag versehen. Als Folge der geringen Breite sind die Ränder ausgefahren. Der Straßenzug ist mit Kuppen - Kurven Kombinationen sehr gefährlich, da die nötigen Sichtweiten auf den Gegenverkehr

Vorgesehen ist, die Strecke vereinfacht auszubauen. Dies soll nach dem inzwischen erprobten Ausbaurverfahren erfolgen, bei dem der vorhandene Fahrbahnbelag zerkleinert, anschließend einschließlich des vorhandenen Unterbaus mit hydraulischem Bindemittel verbessert und wieder eingebaut wird. Auf diesem so geschaffenen Unterbau wird dann eine Asphalttragschicht und eine Asphaltdeckschicht eingebaut. Die Ausbaubreite soll 5,50 m betragen.

#### **Kennzahlen:**

Baulänge:	1,7 KM
Fahrbahnbreite:	3,50 m
DTV:	490 Kfz
	auf 6 to gewichtsbeschränkte Strecke
ÖPNV	ja
Baukosten:	600.000 €
Grunderwerb:	60.000 €
Haushaltsjahr:	2011

## Station 10:

### K 6129; Vereinfachter Ausbau zw. Stetten und der L 191

Die vorhandene Strecke ist schmal und uneben. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite sind die Fahrbahnränder ausgefahren. Der Straßenzug soll vereinfacht ausgebaut werden. Dafür muss zuerst eine Straßenplanung erstellt werden und der notwendige Grunderwerb durchgeführt sein.

Planung und den Grunderwerb der Maßnahme hat der Technische und Umweltausschuss bereits in der Sitzung am 7.10.2009 beschlossen. Ende 2010 sollen die vorbereitenden Grunderwerbsverhandlungen für den Ausbau durchgeführt werden, damit ein Baubeginn im Jahr 2011 möglich wird.

#### Kennzahlen:

Baulänge:	1,0 KM
Fahrbahnbreite:	4,00 m
DTV:	560 Kfz 30 Lkw/Busse
ÖPNV	nein
Baukosten:	500.000 €
Grunderwerb:	50.000 €
Haushaltsjahr:	2011

## **Station 11:**

### **K 6134; zwischen Weil und Welschingen (K6126)**

Die Kreisstraße zwischen Weil und der Einmündung in die K 6126 bei Welschingen ist ca. 4,50 m breit.

Der Fahrbahnbelag ist zwar etwas uneben jedoch in einem ausreichenden Erhaltungszustand um den vorhandenen Verkehr aufzunehmen.

Wie schon jetzt zu beobachten ist, benutzen einige Lastkraftfahrzeuge die K 6134 um schnellstmöglich vom Gebiet des Randen über die B 314 - K 6134 - Weiler - Welschingen zur Autobahn A 81 (Anschlußstelle Engen) zu gelangen.

Man sollte davon ausgehen, dass ein Ausbau des Streckenzuges weiteren Schwerlastverkehr anziehen wird.

### **Kennzahlen:**

Sreckenlänge:	2,7 KM
Fahrbahnbreite:	4,50 m
DTV:	keine Zählstelle vorhanden
ÖPNV	ja

## Station 12:

### K 6125; Deckenerneuerung zwischen der L 191 und Duchtlingen

Die Kreisstraße 6125 beginnt bei der Einmündung in die Landesstraße 191 bei Singen und führt über Duchtlingen zur Landesstraße 190.

Der Straßenzug wurde Anfang der 70 iger Jahre des vorigen Jahrhunderts mit eine Fahrbahnbreite von 6,00 m ausgebaut.

Durch Alterung und damit einhergehender Versprödung des bituminösen Bindemittels haben sich Schäden in der Asphaltdeckschicht eingestellt. Es sind Netzzrisse vorhanden, über die Wasser in die darunter liegenden Schichten eindringen kann. Durch das eingetretene Wasser können nach der Frostperiode Aufbrüche in Form von Frostaufbrüchen entstehen.

Zur Schadensabwehr wird eine Neueindeckung des Straßenzuges vorgeschlagen. Dabei ist vorgesehen, die vorhandene bit. Asphaltdeckschicht 4 cm dick abzufräsen. Anschließend wird eine neue Asphaltdeckschicht mit gleicher Stärke eingebaut.

#### Kennzahlen:

Baulänge:	4,5 KM
Fahrbahnbreite:	6,00 m
DTV: (2005)	1.722 Kfz 9 LKw/Busse
ÖPNV	nein
Baukosten:	250.000 €
Haushaltsjahr:	2012

### Station 13:

#### **K 6158; Radweglückenschluss (Querungshilfe) am Kreisverkehrsplatz L220/K6158 bei Böhringen**

Es soll eine wichtige Radwegverbindung zwischen dem Kreisverkehrsplatz L 220/K6158 bei Böhringen und dem Radweg nach Moos (früher K 6159) einschließlich einer Radwegquerung am Kreisverkehrsplatz über den Ast der K 6158 erstellt werden.

Diese Maßnahme stellt einen Lückenschluss und die Beseitigung einer Gefahrenstelle dar. Bisher besteht nur ein Radweg auf der anderen Seite der K 6158. Bei der Querung von Radfahrern von diesem Radweg über die K 6158 nach Moos kam es in der Vergangenheit zu schweren Unfällen.

Unsere Vorplanung befindet sich in der Behördenanhörung, die entsprechenden Anregungen werden wir nach Prüfung in die Ausbauplanung übernehmen.

Die Baukosten wurden überschlägig auf 80.000 € geschätzt.

#### **Kennzahlen:**

Baulänge:	0,2 KM
Fahrbahnbreite:	6,00 m
DTV: (2005)	5.870 Kfz 170 LKw/Busse
ÖPNV	ja
Baukosten:	80.000 €
Haushaltsjahr:	2011

## Station 14:

### K 6162; Vereinfachter Ausbau von Gaienhofen und Weiler

Für die Strecke war 2009 eine Deckenerneuerung geplant. Bei der Untersuchung des vorhandenen Aufbaues wurde festgestellt, dass der Oberbau aus verschiedenartigen dünnen Deckschichten besteht. Eine Deckenerneuerung ist auf dieser Unterlage nicht sinnvoll. Es ist deshalb notwendig die Strecke vereinfacht auszubauen nach dem bei der K 6104 beschriebenen Verfahren. Dabei soll die Linienführung und die Entwässerung im erforderlichen Maße verbessert und die Fahrbahn von 5,00 auf 5,50m verbreitert werden.

Es ist vorgesehen die Baumaßnahme in Bauabschnitten durchzuführen:

**1. Bauabschnitt:** zwischen Ortsdurchfahrt Gaienhofen und Ortsdurchfahrt Weiler. Es ist beabsichtigt diesen Abschnitt in der Realisierung nochmals hälftig zu unterteilen. Für den ersten Teilabschnitt sind 600.000 € für die Baukosten und 50.000 € für den Grunderwerb bereitzustellen.

**2. Bauabschnitt:** zwischen der Ortsdurchfahrt Weiler und Iznang einschließlich der Ortsdurchfahrt Iznang.

**3. Bauabschnitt:** Ortsdurchfahrt Gaienhofen

Die Kosten für die Gesamtmaßnahme werden auf 1,8 Mio. € geschätzt. Die Möglichkeit einer Bezuschussung der Maßnahme nach dem Entflechtungsgesetz des Landes (vormals GVFG) wird noch geprüft.

### Kennzahlen:

Baulänge:	3,2 KM
Fahrbahnbreite:	5,00 m
DTV: (2005)	keine Zählstelle vorhanden auf 3,5 to gewichtsbeschränkte Strecke
ÖPNV	nein
Baukosten:	650.000 €
Haushaltsjahr:	2011
Baukosten:	650.000 €
Haushaltsjahr:	2012
Baukosten:	500.000 €
Haushaltsjahr:	2013