



Beschlussvorlage

Organisationseinheit	Datum	Drucksachen-Nr.
Straßenbauamt	18.09.2026	2026/185

↓ Beratungsfolge	↓ Sitzungsart	↓ Sitzungstermin/e
Technischer und Umweltausschuss	öffentlich	28.09.2026

Tagesordnungspunkt 3

**Zustandserfassung und -bewertung der Kreisstraßen 2026 (ZEB);
Vorstellung der Ergebnisse**

Beschlussvorschlag

- 1. Die Ergebnisse zur Zustandserfassung und -bewertung werden zur Kenntnis genommen.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage dieser Daten und der Priorisierungslisten die Bauprogramme für die Erhaltung der Kreisstraßen aufzustellen**

Historie und Sachverhalt

Um die Erhaltung des Kreisstraßennetzes des Landkreises Konstanz transparent und nachhaltig planen zu können, wurde nach 2016 und 2021 turnusmäßig eine messtechnische Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) der Kreisstraßen in 2026 durchgeführt. Der Auftrag für die ZEB 2026 wurde an die Heller Ingenieurgesellschaft mbH vergeben. Die Heller Ingenieurgesellschaft mbH aus Darmstadt ist ein erfahrener Dienstleister im Bereich des Straßenerhaltungsmanagements.

Die messtechnische Zustandserfassung und -bewertung (gemäß ZTV-ZEB-StB) ist ein standardisiertes Verfahren zur Ermittlung des Straßenzustandes. Die objektive Zustandsbewertung bildet die Grundlage für das mehrjährige Erhaltungsprogramm, die mittel- und langfristige Zustandsentwicklung (Prognose) und den Finanzierungsbedarf. Die Zustandserfassung erfolgte im April 2026 mit einem von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zertifizierten Messfahrzeug im fließenden Verkehr. Das eingesetzte Messfahrzeug ist ausgestattet mit modernster Lasermesstechnik zur Erfassung der Ebenheit, sowie hochauflösenden Kamerasystemen zur Aufnahme des Straßenraums und der Oberflächen.

Die Messkampagne umfasste eine Netzlänge von ca. 331 km (273 km freie Strecke und 58 km Ortsdurchfahrten).

Im Nachgang zur Befahrung des Kreisstraßennetzes wurden die erfassten Daten ausgewertet nach:

- Gebrauchswert (Längsebenheit, Querebenheit, Spurrinnentiefe)
- Substanzwert (Risse, Flickstellen, Ausbrüche)

Anhand der Daten wurde eine Bewertung mittels vorgegebener einheitlicher Kriterien in einer Spanne vom Zustandswert 1 (sehr gut) bis zum Zustandswert 5 (sehr schlecht) vorgenommen.

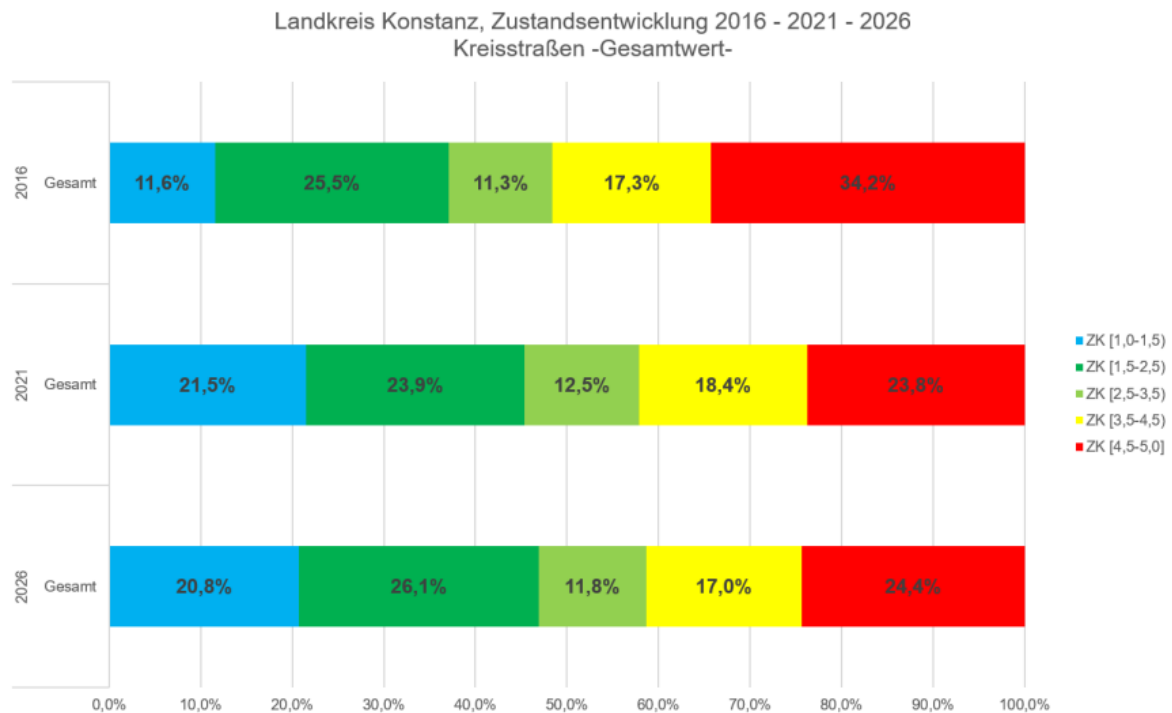
Die Auswertung der 2026 durchgeführten Zustandserfassung und -bewertung des Kreisstraßennetzes hat einen längengewichteten Mittelwert von 2,99 ergeben. Dieser konnte somit im Vergleich zum ZEB-Projekt 2021 (3,01) leicht verbessert werden.

Die Zustandsverteilung der ZEB 2026 sieht folgendermaßen aus:

Zustandsklasse 1	sehr gut (1,0 – 1,5)	20,8 %	68,8 km
Zustandsklasse 2	gut (1,5 – 2,5)	26,1 %	86,4 km
Zustandsklasse 3	mittel (2,5 – 3,5)	11,8 %	39,1 km
Zustandsklasse 4	schlecht (3,5 – 4,5)	17,0 %	56,3 km
Zustandsklasse 5	sehr schlecht (4,5 – 5,0)	24,4 %	80,8 km
Summe:		100 %	331 km

Um die Entwicklung der einzelnen Streckenabschnitte und der umgesetzten Maßnahmen der vergangenen Bauprogramme aufzeigen zu können, wurden die Daten der vorangehenden ZEB-Projekte des Jahres 2016 und 2021 in die Auswertung einbezogen.

Der Vergleich der Zustandsverteilung der ZEB 2016, 2021 und 2026 ergibt folgendes Diagramm:



Hier zeigt sich, dass der Anteil am ganzen Streckennetz in den Zustandsklassen [1,0-1,5), [1,5-2,5) und [2,5-3,5) sich von 57,90 % (ZEB 2021) um 0,8 Prozentpunkt auf 58,70 % (ZEB 2026) verbessert hat. Der Anteil über dem Schwellenwert [4,5-5,0] hat sich von 23,8 % (ZEB 2021) um 0,6 Prozentpunkte auf 24,4 % (ZEB 2026) verschlechtert.

Die Zustandserfassung und -bewertung bildet die Grundlage für den kurz- und mittelfristigen Planungshorizont der Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen auf dem Kreisstraßennetz (Bau und Investitionsprogramm Drucksache 2026/186). Unterteilt in Freie Strecke (Fahrbahnbreite $\geq 6,0$ m), Freie Strecke [Ausbau] (Fahrbahnbreite $< 6,0$ m) und Ortsdurchfahrten wurden im Rahmen des Projektes erhaltungsbedürftige Abschnitte ermittelt und bautechnisch sinnvolle Abschnitte gebildet. Die Priorisierung der Erhaltungsabschnitte erfolgte nach Straßenzustand in Verbindung mit weiteren Kriterien, wie Verkehrsstärke (DTV), ÖPNV und Netzfunktion.

Für den langfristigen Mittelbedarf wurde eine Zustandsprognose durchgeführt. Hierfür wurden unterschiedliche Budgetszenarien und deren Auswirkung auf den Straßenzustand für einen Zeitraum von 20 Jahren ermittelt.

Anhand der erstellten zeitlichen und sachlichen Maßnahmenreihung ist eine dauerhafte, bedarfsgerechte und wirtschaftliche Erhaltung der Kreisstraßen möglich. Die Priorisierung dient der Planungssicherheit und dem notwendigen Vorlauf für die Straßenplanung. Damit können die Maßnahmen dauerhaft über die jeweiligen Kreishaushalte gesteuert werden. Zudem wird deutlich, welche Investitionssumme nötig ist, um den Zustand zu erhalten bzw. nachhaltig zu verbessern.

Herr Hilpert, von der Heller Ingenieurgesellschaft, wird die Ergebnisse der ZEB und die Erhaltungsplanung in der TUA - Sitzung vorstellen und erläutern.

Anlagen

Anlage 1 – Übersichtskarte der Erhaltungsabschnitte

Anlage 2 – Maßnahmenlisten

Anlage 3 – Priorisierungsparameter für die Maßnahmenlisten

Anlage 4 – Abschlussbericht ZEB 2026

Art der Aufgabe

☐ Staatliche Aufgabe	☒ Selbstverwaltungsaufgabe - Pflichtaufgabe
	☐ Selbstverwaltungsaufgabe - Freiwillige Aufgabe

Auswirkungen auf beschlossene Ziele und Kennzahlen (siehe Strategietabelle)

☐ keine Auswirkungen

☒ Auswirkungen auf:

Strategie-Nr.: 34 Handlungsfeld: Leistungsfähige Straßen- und Radweginfrastruktur

Leistungsziel: Durchführung des vom TUA beschlossenen Bau- und Investitionsprogramm Straßen und Radwege sowie die beschlossenen Deckenerneuerungen.

Maßnahme: Die Maßnahmen der Vorschlagsliste zum Kreisstraßenbauprogramm und Radwegbauprogramm sollen umgesetzt werden.

Finanzielle Auswirkungen		
Aufwendungen bzw. Auszahlungen	Betrag	HH-Jahr/e
☐ einmalig ☐ laufend ☐ mehrjährig	... EUR	...
Zuschüsse oder (Gegen-)Finanzierung	Betrag	HH-Jahr/e
☐ einmalig ☐ laufend ☐ mehrjährig	... EUR	...
Nettoauswirkungen	... EUR	...
☐ Mittel sind im Haushalt/Entwurf (HHJahr/e ...) veranschlagt		
Noch keine – je nach Ausbauprogramm unterschiedliche personelle und finanzielle Auswirkungen		