

TUA
am 22.03.2018
öffentlich
Datum: 19.03.2018

Anlage: Protokoll Verkehrsschau
am 29.11.2017

Mitteilung zur K 6177 Bittelbrunn-Honstetten und K 6128 Engen-Biesendorf

Das Landratsamt Konstanz teilte mit, dass zur K 6177 Bittelbrunn-Honstetten und K 6128 Engen-Biesendorf in der Sitzung des TUA des Landratsamtes Konstanz beraten werde.

Zwischenzeitlich fand in dieser Thematik eine Verkehrsschau statt, in welcher verkehrsrechtliche Lösungen beschlossen wurden (s. Anlage). Die vorgeschlagene Beschilderung wurde mittlerweile aufgestellt. Mögliche bauliche Maßnahmen sind vom Beschluss des TUA abhängig.

Zur K 6128 stehen derzeit keine Ausbau- bzw. Sanierungsmaßnahmen an. Die Straße wurde in den letzten Jahren abschnittsweise mit einer Tragdeckschicht saniert. Einzelne Abschnitte sind aber weiterhin nicht saniert. Eine grundhafte Sanierung oder gar Ausbau stehen derzeit nicht an, hierfür ist auch die Verkehrsbelastung (DTV: 226 Pkw/10 Lkw pro Tag) einfach zu gering. Es wird weiterhin versucht, die Straße mit einfachen Mitteln verkehrssicher zu halten.

Amt für Nahverkehr und Straßen

per Mail

Amt für Straßenverkehr und Schifffahrt	
Ansprechpartner	
Dienstgebäude	Max-Stromeyer-Str. 47 78467 Konstanz
Zimmer-Nr.	5
Telefon	07531/800-1911
Telefax	07531/800-1976 @LRAKN.de
Aktenzeichen	2221/Le 112.21 –Wasserb. Tal-

www.LRAKN.de

Persönliche Beratung bitte telefonisch vereinbaren

Mittwoch, 17. Januar 2018

Protokoll der am 29.11.2017 durchgeführten Verkehrsschau und Verkehrsrechtliche Anordnung gemäß 45 Abs. 1, 3 und 5 der Straßenverkehrsordnung vom 01.04.2013 in der derzeit geltenden Fassung.

Teilnehmer: Herr Brühl (Polizeipräsidium Konstanz)
Herr Basel, Frau Leibing (LRA KN – Straßenverkehrsamt)
Herr Schiess, Herr Hengstler (LRA KN – Amt für Nahverkehr und Straßen)
Herr Tilsner (Stadt Stockach)

K 6177 / K 6178 Wasserburger Tal

Im Sommer 2017 kam es auf der K 6177 zu einem erheblich hohen Anstieg an Unfällen. Dabei handelte es sich um Zweiradfahrer, die auf ausgestreutem Rollsplitt gestürzt sind. Der Rollsplit wurde ausgestreut, da die beiden Kreisstraßen zu einer Zeit gebaut worden sind, in der man sehr teerhaltigen Straßenbelag verwendet hat. Dieser teerhaltige Straßenbelag fängt im Sommer, bei längerer direkter Sonneneinstrahlung an zu „schwitzen“. Das bedeutet, dass der Teer weich wird und viskose Eigenschaften entwickelt. Dadurch sacken die festeren Bestandteile im Straßenbelag nach unten ab. Die Oberfläche wird so zunehmend zu einer weichen Teerschicht, die zum einen, in ihrem weichen Zustand, an den Reifen vorbeifahrender Verkehrsteilnehmer haften bleibt und zum anderen, nachdem sie wieder abgekühlt ist, eine äußerst glatte Fläche bildet, die insbesondere bei Nässe eine erhöhte Rutschgefahr verursacht. Zusätzlich drücken sich die Reifenprofile schwerer Fahrzeuge, wie

Traktoren in die Teerschicht ein, was langfristig zu Straßenschäden führt. Dieses Problem trat dieses Jahr an dieser Stelle auf, da in diesem Bereich mehrere Bäume entfernt wurden, was für eine intensivere Sonneneinstrahlung auf der Straße sorgt. Der Rollsplit wurde als Gegenmaßnahme gewählt, da er das Haften des Fahrbahnbelags an den Reifen minimiert. Er wird von den vorbeifahrenden Verkehrsteilnehmern in die weiche Teerschicht gedrückt und verhindert so, dass die Oberfläche zu glatt wird. Um auf diese Maßnahme hinzuweisen, wurden durch die Straßenbaubehörde Z 145-50 in Kombination mit Z 274-30 angebracht. Es wurde zudem mit Z 274-50 ein Geschwindigkeitstrichter eingerichtet.

Eine Vollsperrung wäre möglich, kann jedoch zudem bedeuten, dass Rettungsfahrzeuge in Notfällen längere Strecken zurücklegen müssten.

Eine vollständige Sanierung der Straßen würde, laut Herrn Schiess, rund 5 Millionen € kosten. Dies resultiert daraus, dass bei einer vollständigen Sanierung aktuelle bauliche Richtlinien angewendet werden müssen. Insbesondere müsste dann der teerhaltige Fahrbahnbelag in eine Sonderanlage entsorgt werden. Die einzige Sonderanlage befindet sich in Rotterdam, was hohe Entsorgungskosten verursachen würde. Ebenfalls müsste man aufgrund vorgegebener Straßenneigungen in Kurven großflächig Gelände aufschütten oder abtragen. Je nach Stelle müsste dabei auch die Entwässerung verlegt werden.

Unter Berücksichtigung, dass die Strecke eher wenig genutzt wird ist fraglich, ob der finanzielle Aufwand gerechtfertigt wäre.

Weiter käme zwar auch noch das Kaltmischverfahren in Frage, also das Untermischen des zebrockelten alten Fahrbahnbelags als Split in den neuen Fahrbahnbelag. Dies ist jedoch kritisch, da die Straßen durch ein Wasserschutzgebiet führen.

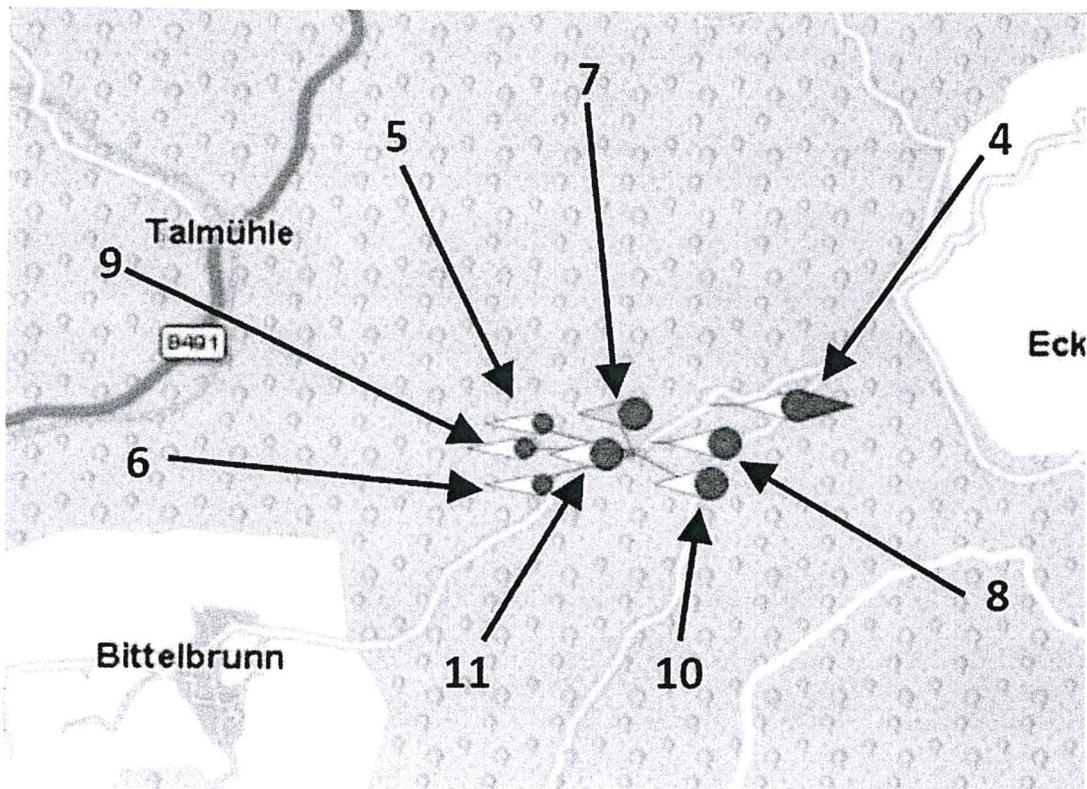
K 6178

An der ersten Besichtigungsstelle, zeigen sich deutlich die zuvor erwähnten Profilsuren von Traktoren. Man erkennt darüberhinaus vermehrt schwarze glatte Flecken im Fahrbahnbelag. Laut Angaben seitens der Straßenmeisterei wurde der Belag im Sommer so weich, dass man ihn mit seinem Schuh verschieben konnte. Solche Spuren bilden sich allerdings aufgrund der hohen Elastizität des Materials zurück. Außerdem wird auf das Problem hingewiesen, dass die Straßen früher oft bei Ausbesserungsarbeiten zusätzlich noch von Hand verbreitert wurden. Dies hat zur Folge, dass die aktuellen Fahrbahnrande auf keinem Fundament liegen was dafür sorgt, dass zunehmend Stücke des Fahrbahnrandes durch Witterungs- und Temperaturbelastung aus dem Fahrbahnrand herausbrechen. Entsprechende Stellen konnten am Fahrbahnrand beobachtet werden.

An der zweiten Besichtigungsstelle konnten größere „speckige“ Stellen und weitere vom Fahrbahnrand abgebrochene Stücke festgestellt werden.

K 6177

Die dritte Besichtigungsstelle ist die Kurve der K 6177, bei der sich im Sommer 2017 eine erhöhte Zahl an Unfällen ereignet hat. Die Unfälle haben gemeinsam, dass es sich um Kraftfahrer handelt, die auf dem Rollsplit aufgrund vermutlich nicht angepasster Geschwindigkeit in der Kurve die Haftung zu Fahrbahn verloren haben und daraufhin gestürzt sind. Die Straßenmeisterei hat als Gegenmaßnahme bereits eine Leitplanke geschlagen, an der bei Besichtigung durch ein Kraftfahrzeug verursachte Schäden festgestellt werden konnten.



Aus Sicht der Verkehrsschaukommission sind verkehrslenkende Maßnahmen durch die Straßenverkehrsbehörde nicht möglich. Gemäß § 45 Abs. 2 StVO können zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße, die durch deren baulichen Zustand bedingt sind, die nach Landesrecht für den Straßenbau bestimmten Behörden (Straßenbaubehörde) Verkehrsverbote und –beschränkungen anordnen. Nach § 45 Abs. 3 Satz 3 StVO können Straßenbaubehörden Gefahrenzeichen anbringen, wenn die Sicherheit des Verkehrs durch den Zustand der Straße gefährdet wird. Dies ergibt sich auch aus der Verkehrssicherungspflicht, welche dem Straßenbaulastträger obliegt.

Der Zustand der Straße und entsprechende Maßnahmen fallen unter die mit Bau und Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben im Sinne des § 9 Abs. 1 StrG. Somit liegt die Zuständigkeit hier beim Straßenbaulastträger.

Dauerhaft können die derzeit angebrachten Schilderkombinationen nicht angeordnet werden, es ist nur eine sesonalbedingtes Problem der Straße und keine dauerhafte Angelegenheit. In den kommenden Jahren kann es jeweils im Sommer zur selben Situation kommen, bis neue Bäume in ausreichender Höhe nachgewachsen sind.

Die Verkehrsschaukommission regt an, die Gefahrenstrecke mit VZ 114 auszuschildern, diese wären dann im Außerortsbereich nach 1 km zu wiederholen. Mit dem Zeichen 114 kann dort gewarnt werden, wo die Fahrbahngriffigkeit für die Verkehrsteilnehmer nicht ohne Weiteres erkennbar oder unerwartet niedrig ist und damit Schleuder- oder Rutschgefahr besteht. Zusätzlich sollte Zusatzzeichen 1001-30 bzw. 1001-31 auf die Länge der Gefahrenstrecke hingewiesen werden.



Straßenverkehrsbehörde