

## **Ausführung der Markierungsarbeiten bei der Neugestaltung der Stuttgarter Straße im Rahmen des Sanierungsgebiets Ortsmitte Ötlingen**

### **Stellungnahme zu Anfragen aus Sitzungen des Gemeinderates und des Technik- und Umweltausschusses**

#### **Lärmbeeinträchtigung**

Durch das Büro Heine + Jud wurden am 24. Juli 2019 Schallpegelmessungen durchgeführt. Die Messungen fanden im Bereich der Stuttgarter Straße 215 statt. Im Ergebnis konnten keine schalltechnisch relevanten Unterschiede durch die Fahrbahnmarkierungen gemessen werden. Zudem wurden auch Messungen am Ortsausgang nach Wendlingen (Stuttgarter Straße 293) durchgeführt. Auch hier konnten keine auffälligen Geräusche beim Überfahren der Markierungen festgestellt bzw. gemessen werden.

#### **Markierung**

Die ausgeführten Markierungsarbeiten entsprechen den Vorgaben der Ausschreibung. Für die Radschutzstreifen wurde die Markierung - Typ II – als Glattstrichmarkierung vorgesehen. Die einschlägigen Richtlinien geben vor, dass Markierungen dem Stand der Technik entsprechen und verkehrssicher sein müssen. Dies wurde in der Planung und der Ausführung berücksichtigt.

Sie müssen insbesondere eine hohe Tagessichtbarkeit (Kontrast zur Fahrbahndecke), vor allem eine hohe Nachtsichtbarkeit (Retroreflexion) aufweisen. Diese wird durch die Einstreuung von Reflexkörpern (Mikroglasperlen) mit bis zu 2 mm Dicke erreicht. Diese Überhöhungen sind technisch notwendig. Vor allem bei Nässe und im Dunkeln ist diese Eigenschaft gerade in der Stuttgarter Straße mit den verschiedenen Verschwenkungen des Schutzstreifens sehr wichtig für die Sicherheit der Radfahrer.

Das Einlegen der Markierung würde diese Eigenschaft zu Nichte machen, da sich bei Nässe ein Film über die Markierung legt und die Retroreflexion verhindert (wie auch bei Typ I – Markierungen, die nachts und bei Nässe nahezu nicht zu erkennen sind). Zudem ist diese Markierung einer hohen Verkehrsbelastung und LKW -Belastung ausgesetzt.

Eine reine Farbmarkierung ist von der Sichtbarkeit und von der Beanspruchung keine dauerhafte und nachhaltige Lösung und müsste erfahrungsgemäß in sehr kurzen Zeitabständen ständig erneuert werden. Die Fahrbahnmarkierung Typ II – ist wesentlich verkehrssicherer, haltbarer und kosteneffizienter.

Andere technische Möglichkeiten nach dem Stand der Technik wie z.B. eine profilierte Markierung wären noch geräuschintensiver. Im Moment sind die Ränder noch sehr scharfkantig. Unter Betrieb stumpfen sich die scharfen Kanten erfahrungsgemäß ab und das Überfahren wird geräuscharmer.

Laut Straßenverkehrsordnung sollten/dürfen diese Markierungen nur bei Bedarf überfahren werden.

Die Rückfrage bei anderen Kommunen und dem Landratsamt ergaben keine offiziellen Beschwerden über erhöhtem Verkehrslärm nachdem Radschutzstreifen markiert wurden. Das Straßenbauamt verwendet ebenfalls ausschließlich ebenfalls Typ II Markierungen (2 mm aufgelegt).

Diese Stellungnahme wurde bereits am 23.05.19 auf die Anfrage zur der Ausführung der Markierungsarbeiten in der Sitzung des Gemeinderates vom 15.05.2019 (§ 58 Ziffer 2 ö) gegeben.

### **Demarkierung**

Die alten aufgelegten Rotmarkierungen (bei 3 Einmündungen zur Stuttgarter Straße) und die aufgelegten Pfeil- und Längsmarkierungen in der Stuttgarter Straße wurden ausgefräst (Dicke ca. 3 mm). Die dadurch entstandenen Rauigkeiten im Belag werden sich mit der Zeit durch Witterungseinflüsse und Befahrung verringern. In den Bereichen, in denen die vorhandene Markierung in der Fahrbahn eingelegt war, wurden die bestehenden Markierungen durch das Aufbringen einer schwarzen Reibeplastik abgedeckt.

### **Entwässerung**

Aufgrund des teilweise bestehenden geringen Längsgefälles in Abschnitten der Stuttgarter Straße wurden am Fahrbahnrand Rinnenplatten hergestellt, in denen sich bei Regen das Wasser sammeln kann, das dann zu den Seiteneinlaufschächten hingeführt wird. Bei anhaltend starkem Regen ist dabei eine Pfützenbildung auf die angrenzenden, asphaltierten Flächen nicht auszuschließen. Die Ausführung der Bereiche mit abgesenkten Randsteinen, insbesondere an den Fußgängerüberwegen, wurden bei der Abnahme geprüft und nicht beanstandet.

Es ist geplant durch das Einfräßen einer Nut in die Rinnenplatten am Fahrbahnrand die Entwässerung zu den Seiteneinlaufschächten zu verbessern. Dazu fand mit der Firma Blessing ein Ortstermin statt mit der Aufforderung ein Angebot über die Maßnahme abzugeben. Das Angebot liegt derzeit noch nicht vor.

### **Randausbildung**

Dass die Asphaltdeckschichten über die Randsteine gezogen wurden, entspricht den Richtlinien der ZTV Asphalt-StB 07/13 (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt).

„Werden Asphaltdeckschichten oder Asphalttragdeckschichten neben höhengleichen Randeinfassungen eingebaut, so muss die Oberfläche der Asphaltdeckschicht bzw. der Asphalttragdeckschicht 0,5 bis 1,0 cm über der Randeinfassung liegen; bei einseitiger Querneigung gilt dies nur für den tiefer liegenden Rand.“

### **Radführung Ortseingang**

Gegenüber der ursprünglichen Planung wurde die Verschwenkung des Radweges von Wendlingen kommend auf die Fahrbahn um ca. 10 m in Fahrtrichtung Ötlingen verschoben. Der Grund für die Verschwenkung sind starke Wurzeln einer bestehenden Weide im ursprünglich geplanten Bereich

der Verschwenkung des Radweges. Nach einer Verkehrsschau zur Begutachtung der Situation vor Ort wurden durch die Strassenverkehrsbehörde (SG Ordnung) zudem eine Verbreiterung der Fahrbahn und eine optimierte Überführung des Radweges in einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn angeordnet. Dies ist umgesetzt und führt gegenüber der ursprünglichen Planung zu einer höheren Sicherheit für Rad fahrende.

### **Radführung Stuttgarter Straße**

Der Verlauf des Radschutzstreifens basiert u.a. auf den **ERA**. Diese Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (kurz ERA) sind ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen. Die ERA werden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln herausgegeben. In Baden-Württemberg ist die Anwendung der ERA 2010 verbindliche Voraussetzung für eine finanzielle Förderung. Die Schutzstreifen führen an Parkplätzen an der Fahrerseite vorbei, da die Fahrer beim Aussteigen aufmerksamer sind (Blick in den Spiegel vor dem Aussteigen, ob sich Fahrzeuge von hinten nähern) als Beifahrer (Beispiel Schöllkopfstraße: Verlegung Schutzstreifen auf Fahrerseite nach Anregungen von Radfahrern). Zudem werden Behinderungen von Radfahrern durch Lieferverkehr verringert. Diese Verkehrsführung führt auch dazu, dass Radfahrer stets im Blickfeld des Autoverkehrs bleiben.

Grundsätzlich wurde bei der Neugestaltung der Stuttgarter Straße darauf geachtet, dass durch die alternierende Anordnung von Parkplätzen aus einer sehr geraden Straße eine Straße mit „Verschwenkungen“ entsteht, um zu schnelles Fahren einzudämmen. Die Autofahrer sollen bewusst zu einem aufmerksamen Fahren animiert werden.

Die Verlegung des Radverkehrs auf den Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn soll den schwächeren Verkehrsteilnehmern – Fußgänger und Radfahrer – jeweils mehr eigenen Verkehrsraum verschaffen. Diese Regelung ist eine Vorgabe des Landes Baden-Württemberg.

Um die Führung der Radfahrer im Bereich der Verschwenkungen vor den Parkstreifen zu verdeutlichen, wurden folgende Varianten betrachtet:

Aufbringen einer Rotmarkierung auf den Radschutzstreifen jeweils vor den Parkstreifen im Bereich der Verschwenkungen. Bisher wurden nur in den Einmündungen und am Radwegende zur Verdeutlichung Rotmarkierungen ausgeführt. Es besteht die Gefahr, dass bei zusätzlichen Rotmarkierungen, die Wahrnehmung der Radschutzstreifen nachlässt.

Als beste Lösung zur Verbesserung von Wahrnehmung und Akzeptanz der Verkehrsführung bietet sich der Einbau von Pflanzbeeten mit Bäumen jeweils zu Beginn und Ende der Parkstreifens an. Diese Maßnahme ist mit entsprechendem Kostenaufwand verbunden und wurde von der Verwaltung bisher nicht umgesetzt. Allerdings aus der jetzigen Entwicklung heraus und zur Verbesserung des Stadtklimas zur Umsetzung empfohlen.

### **Geschwindigkeitsmessungen**

Es ist geplant, die alten Geschwindigkeitsmessanlagen am Ortseingang in Fahrtrichtung Wendlingen umgehend in Betrieb zu nehmen und in Fahrtrichtung Kirchheim unter Teck im nächsten Jahr.

## **Planung**

An Planung und Umsetzung des Sanierungsgebietes Ortsmitte Ötlingen waren diverse Abteilungen bzw. Sachgebiete der Verwaltung beteiligt. Das Sanierungsgebiet ist aufgrund seiner Komplexität aber ein Projekt der gesamten Stadtverwaltung, das von Beginn an regelmäßig – auch öffentlich – im Technik- und Umweltausschuss sowie im Gemeinderat Thema war. Die Planungen, Kosten usw. zum Sanierungsgebiet wurden regelmäßig in Sitzungsvorlagen festgehalten und im Technik- und Umweltausschuss, im Ortschaftrat Ötlingen sowie zum Teil auch im Gemeinderat von der Verwaltung vorgestellt.

## **Gehwegbreiten**

In den ursprünglichen Vorplanungen war am Ortsausgang in Fahrtrichtung Wendlingen ein schmaler Grünstreifen mit einer Breite von unter 1 m vorgesehen, der in den weiteren Planungsschritten aufgrund der geringen Breite verworfen wurde und zu einer Verbreiterung des vorhandenen Gehweges führte.

Aufgestellt: 18.09.2019

Joachim Sehlke

SG Tiefbau und Beiträge