



Der Landrat

**Kreistagsfraktion
Bündnis 90/DIE GRÜNEN**

im Hause

Euskirchen, 28.08.2013

Kreishaus, Jülicher Ring 32
Postanschrift:
Postfach 1145, 53861 Euskirchen
Telefon-Durchwahl (0 22 51) 15-3 00
Telefax (0 22 51) 15-4 44
Internet:
<http://www.kreis-euskirchen.de>
eMail-Adresse:
landrat.rosenke@kreis-euskirchen.de

Erneuerung der K 68 zwischen Rescheid und Büschem

Ihre Anfrage F 6/2013 vom 29.07.2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

die mit der Dringlichkeitsentscheidung D 51/2012 herbeigeführte Maßnahme zur Deckenerneuerung der K 68 zwischen Rescheid und Büschem wurde wie in der Vorlage zur Dringlichkeitsentscheidung dargestellt durchgeführt und im August 2012 fertig gestellt.

Entsprechend der Vorlage wurde lediglich die Fahrbahndecke erneuert. Änderungen an der Linienführung oder Querschnittsgestaltung im Hinblick auf eine Veränderung der Fahrbahnbreite wurden nicht vorgenommen, da es sich hier um eine Sanierungsmaßnahme zum Erhalt der Fahrbahnsubstanz im Besonderen des Unterbaus handelt und nicht um eine Ausbaumaßnahme.

Die damit unveränderte Breite der Schwarzdecke im Sanierungsbereich beträgt, wie in der Vorlage dargestellt im Mittel 5,50 m. Es ist anzumerken, dass in weiten Bereichen die Breite der Schwarzdecke lediglich geringer ausfällt.

Der von ihnen angeführte Entwurf der RAL „Richtlinien für die Anlagen von Landstraßen“ vom März 2008 liegt zwischenzeitlich in der Endfassung der Ausgabe 2012 vor. Der hier dargestellte RQ 9 mit einer Schwarzdeckenbreite von 6,00 m sieht unter folgender Begründung keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte vor.

„Der Verzicht auf die Leitlinie in Fahrbahnmitte signalisiert dem Kraftfahrer, dass bei Begegnung mit dem Schwerverkehr die erforderliche Breite zwischen den beiden seitlichen Leitlinien nicht zur Verfügung steht und deshalb die befestigte Fläche in ihrer ganzen Breite benutzt werden muss.“

In Ergänzung hierzu sieht die Richtlinie für die Markierung von Straßen – Teil 2 Anwendung der Fahrbahnmarkierung (RMS-2) das Aufbringen einer Mittellinie erst ab einer Breite der Schwarzdecke von über 5,50 m zwischen den Fahrbahnrandmarkierungen vor.

Auf Grundlage der Empfehlungen wurde seitens der Verkehrskommission von Straßenbauaufsträger, Straßenverkehrsamt und Polizei entschieden auf eine Mittelleitlinie zu verzichten. Dies geschah auch vor dem Hintergrund, dass sich der Sanierungsabschnitt hinsichtlich des Unfallgeschehens - mit 8 verzeichneten Verkehrsunfällen in den Jahren 2008 bis zum Sanierungszeitpunkt in 2012 – nicht unauffällig zeigte.

Von den 8 Verkehrsunfällen ist ein Großteil auf überhöhte Geschwindigkeiten zurück zu führen. Erfahrungsgemäß erhöht sich jedoch das Geschwindigkeitsniveau nach Abschluss einer Sanierungsmaßnahme auf Grund des erhöhten Fahrkomforts. Hier verspricht ein Verzicht auf die Mittelleitlinie eine Dämpfung des Effekts der Geschwindigkeitserhöhung.

Grundsätzlich werden solche Veränderungen durch Nachverfolgung des Unfallgeschehens im Hinblick auf deren Wirksamkeit durch die Verkehrskommission überprüft.

Der tragische Unfalltod des Rollerfahrers ist ursächlich nicht auf die Art der Markierung zurück zu führen. Gemäß Unfallprotokoll war der Unfallverursachende PKW-Fahrer durch die Bedienung seines Radios abgelenkt und kam so von der Fahrbahn ab.

Dennoch ereigneten sich seit der Sanierung 5 weitere Unfälle, von welchen 3 auf Begegnungsfälle zurück zu führen sind. Eine Tendenz die sowohl in der Änderung der Markierung, als auch in einer weiteren Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus begründet liegen kann.

Die Linienführung und der neue Fahrbahnbelag führen zu einem Gefühl der Sicherheit und überhöhten Geschwindigkeiten auf der einen Seite, auf der anderen Seite steht die zu geringe vorhandene Fahrbahnbreite hierzu im Gegensatz. Die bislang gewohnte Mittelleitlinie suggeriert die nicht vorhandene Sicherheit eines ausreichend breiten Fahrstreifens im Begegnungsfall, dies kann problematisch sein oder im positiven Fall eine Orientierung bieten, die eine Mitbenutzung des entgegenkommenden Fahrstreifens in vielen Fällen verhindern kann. Verkehrspsychologisch handelt es sich bei den beschriebenen Umständen um einen Grenzfall, bei dem das sich einstellende Verhalten der Kraftfahrer und das daraus resultierende Unfallgeschehen nur schwer abgeschätzt werden können.

Die Verkehrskommission hat in einer weiteren Verkehrsschau aus diesem Grund beschlossen die ursprüngliche Mittelmarkierung wieder herzustellen. Dies soll jedoch im ersten Schritt lediglich als Vormarkierung geschehen, um einen weiteren Handlungsspielraum zu wahren und erst nach Prüfung der Wirkung eine endgültige Markierung aufzubringen. In einem nachfolgenden Schritt besteht die Möglichkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h. Erfahrungsgemäß muss auf Grund der Streckenführung jedoch davon ausgegangen werden, dass diese nur einen geringfügigen Einfluss auf das Fahrverhalten der Kraftfahrer haben wird.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der K 68 ist in diesem Streckenabschnitt mit ca. 730 Kfz/Tag und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 8 % verhältnismäßig gering und im Bezug auf das Unfallgeschehen wenig relevant. Im Bezug auf die künftige Verkehrsentwicklung ist für Kreisstraßen eine bundesdurchschnittliche Zunahme des Verkehrs von einem Prozent pro Jahr anzusetzen.

Die gewünschte Aufstellung der Unfallmeldungen liegt diesem Schreiben bei.

Mit freundlichem Gruß


(Rosenke)