Kleine Anfrage

Spurrinnen auf den Fahrbahnen

Frage von	Landtagsabgeordneter Herbert Elkuch
Antwort von	Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch

Frage vom 03. Oktober 2018

Durch die Beanspruchung unserer Hauptverkehrsachsen entstehen auf den Fahrbahnen Spurrinnen. Bei Regen erhöhen Spurrinnen das Aquaplaning, verlängern den Bremsweg und verschlechtern die Steuerbarkeit. Spurrinnen können Radfahrer gefährlich aus der Bahn werfen oder sogar zum Sturz bringen. Bei starken Niederschlägen verwandeln sich Senkungen in eine Pool-Landschaft, Spritzwasserdusche mit Schmutzwasser für Fussgänger und Radfahrer inklusive. Ebenso gefährlich sind Unebenheiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger, Fehltritte und Stürze sind möglich. Beim Überqueren einer Strasse mit viel Verkehr ist es schwierig, gleichzeitig auf alle Verkehrsteilnehmer und auf den Strassenbelag zu achten. Die Verbindungslandstrasse zwischen Triesen und Vaduz ist ebenfalls betroffen und weist zum Teil Schäden durch Spurrinnen auf. Speziell beim Zebrastreifen VPB-Bank zur Bushaltestelle Messina sind ausgeprägte Unebenheiten vorhanden. Im Bereich von Fussgängerstreifen kumulieren sich die Gefahren aus Unebenheiten. Hierzu meine Fragen:

* Welche Normen und Vorschriften gibt es, welche die Spurrinnen betreffen?
* Wie viel Zentimeter Unebenheit bezogen auf welche Messlattenlängen mit welchen Neigungen der Flanken zwischen Erhöhungen und Vertiefungen sind zulässig?
* Wie tief sind die tiefsten Spurrinnen mit welcher normierten Messlattenlänge beim genannten Zebrastreifen?
* Was sagt eine Gefährdungsbeurteilung aus, summiert über die Risikoanalyse der verschiedenen Gefährdungen, hervorgerufen aus der Fahrbahnunebenheit beim erwähnten Zebrastreifen?
* Wer haftet bei Unfällen, wenn zum Beispiel ein Fussgänger durch Spurrinnen oder andere Unebenheiten auf einem Zebrastreifen zu Fall kommt?

Antwort vom 05. Oktober 2018

Zu Frage 1:

Der in der Anfrage angesprochene Asphaltbelag an der Landstrasse Vaduz-Triesen wurde in den Jahren 1966/67 eingebaut. Damals wurden Beläge mit einem hohen Bindemittelgehalt verwendet. Diese sind sehr zäh und reissen nicht. Allerdings verformen sie sich unter grossen Belastungen. Bisher wurden auf Landstrassen geschlossene Beläge ohne Risse nicht ersetzt, solange sie kein Sicherheitsrisiko für die Strassennutzer darstellten und es vom Komfort her (Spritzwasser) vertretbar war.

Die starken Spurrinnen im Bereich der Bushaltestelle und des Fussgängerübergangs Hoval in Triesen wurden vom zuständigen Amt im Rahmen der Zustandserfassung dokumentiert. Der Strassenbelag wurde in Konsequenz als kritisch resp. sanierungsbedürftig beurteilt und der Strassenabschnitt wurde in die Mehrjahresplanung aufgenommen. Aufgrund von derzeit noch laufenden Untersuchungen im Zusammenhang mit der möglichen Erstellung einer Busspur auf diesem Abschnitt wurde bis zum Vorliegen des konkreten Projekts von einer reinen Belagsreparatur abgesehen. In Bezug auf Spurrinnen sind folgende Normen massgebend:

Norm SN 640 516 Eigenschaften der Fahrbahnoberflächen Ebenheit (Messverfahren)

Norm SN 640 521 Ebenheit Qualitätsanforderungen

Norm SN 640 925 Zustandserfassung und Bewertung von Fahrbahnen

Zu Frage 2:

Die zulässigen Unebenheiten sind in der Norm SN 640 521 beschrieben. Die Norm beschreibt primär die Abnahmewerte bei neuen Strassen. Die Toleranz beträgt im Neuzustand 5mm. Bei Deformationen der Querebenheit der Fahrbahn (Spurrinnen) ist der primär korrekten Strassenentwässerung der Fahrbahnoberfläche Beachtung zu schenken. Hier ist die Wassertiefe T massgebend. Diese sollte gemäss Norm SN 640 925 den Wert von 8 mm nicht überschreiten.

Zu Frage 3:

Die nach dem Richtlattenverfahren gemäss SN 640 516 gemessene Spurrinnentiefe T beim Fussgängerstreifen Hoval in Triesen beträgt 4 cm, gemessen mit einer 2 m Latte.

Die nach Norm gemessene Wassertiefe T beträgt ebenfalls etwa 4 cm. Das Wasser fliesst jedoch in Längsrichtung ab und erreicht bei normalen Niederschlägen nicht diese Tiefe. Daher ist sie Verkehrssicherheit nach wie vor gewährleistet.

Zu Frage 4:

Aquaplaning und Wasser allgemein erhöhen den Bremsweg. In Bezug auf den Fussgängerstreifen bedeutet dies eine gewisse Risikoerhöhung. Der Fussgängerstreifen ist jedoch sehr gut sichtbar, was das Risiko des verlängerten Bremsweges wieder reduziert.

Insgesamt kann die Verkehrssicherheit an der besagten Stelle immer noch als genügend bezeichnet werden, was in Kenntnis des in den kommenden Jahren anstehenden Neubaus dieses Abschnitts akzeptabel erscheint.

Zudem muss jeder Fahrzeuglenker die Geschwindigkeit den Verhältnissen anpassen (vgl. Art. 5 Verkehrsregelverordnung).

Zu Frage 5:

Der Begriff „Unfälle“öffnet ein weites Feld von Haftungsfragen, welche jeweils von Fall zu Fall im Detail zu prüfen sind. So müsste die Sachlage des in der kleinen Anfrage geschilderten Beispiels genauer betrachtet werden.

Sollte ein solcher Fall eintreffen, wäre, wie bereits erwähnt, die Haftungsfrage sehr stark von den besonderen Umständen abhängig. Aus diesem Grund kann die gestellte Frage von der Regierung nicht pauschal beantwortet werden.