2. Anwendung

2.1 Vertragsbestandteil

Die ZTV M 13 sind künftig bei Straßenbaumaßnahmen (Neubau und Erhaltung) im Zuge der Bundesfernstraßen, der Staatsstraßen und der von den Staatlichen Bauämtern betreuten Kreisstraßen anzuwenden.

Die im Text mit Randstrich gekennzeichneten Absätze sind „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen “ im Sinn von § 1 Abs. 2 Nr. 4 VOB Teil B – DIN 1961, wenn die ZTV M 13 Bestandteil des Bauvertrages sind. Zusätzlich wird festgelegt, dass der Abschnitt 15.2 (Mustergleichheit) als Zusätzliche Technische Vertragsbedingung gilt.

2.2 Richtlinien

Die in der ZTV M 13 kursiv gedruckten und nicht mit Randstrich gekennzeichneten Absätze sind „Richtlinien “; sie sind einschließlich der nachfolgend aufgeführten Regelungen bei der Aufstellung der Leistungsbeschreibung sowie bei der Überwachung und Abnahme der Markierungsarbeiten zu beachten.

– *Das bundesweite Testfeld mit Typ-II-Markierungen hat u. a. gezeigt, dass abhängig von Anzahl und Art von Winterdiensteinsätzen die wesentlichen Eigenschaften der Markierung während der Gewährleistungszeit gewahrt werden können. Damit die hierfür erforderliche Qualität der Markierungsleistung bestimmt werden kann, sind in der Baubeschreibung Art und Maß des Winterdienstes anzugeben, mit denen während der Gewährleistungszeit üblicherweise zu rechnen ist.*

Bei der Prüfung im Gebrauchszustand werden Abschnitte nicht einbezogen, bei denen der Einsatz von Schneepflügen mit Stahlschürfleiste infolge außergewöhnlicher Umstände (z.B. erhöhter Anpressdruck wegen Fahrbahnunebenheiten oder in Verwindungsbereichen, Verkantungen von Schneepflügen, wesentlich höhere Anzahl von Schneepflugübergängen, als zu erwarten) zu Schäden geführt hat.

Von den oben aufgeführten Anforderungen sind Markierungssysteme auszunehmen, die ausgeschrieben werden (z.B. zu Testzwecken), obwohl dafür keine positive Erfahrung bezüglich der zu erwartenden Winterdienstbeanspruchung vorliegt.

– *Die Markierung von Straßen hat eine besondere Bedeutung für die Verkehrssicherheit und die Verkehrsführung. An die Erkennbarkeit und Sichtbarkeit sind deshalb besondere Anforderungen zu stellen.*

Die erhebliche Zunahme der Verkehrsbelastungen, die gewünschte Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Abbau verzichtbarer Verkehrsschilder erfordern eine gut sichtbare Markierung bei Tag, Nacht und Nässe. Aufgrund des demografischen Wandels gewinnt eine gut sichtbare Markierung immer mehr an Bedeutung, gleiches gilt für die Zunahme an Spurhalteassistenzsystemen in Fahrzeugen. Deshalb sind bei Autobahnen und allen verkehrsbedeutsamen Landstraßen Typ-II-Markierungen zu verwenden.

– *Bei den Kontrollprüfungen sollen zur Prüfung der Nachtsichtbarkeit, trocken und nass, grundsätzlich lichttechnische Messungen durchgeführt werden. Diese können aus Kostengründen auch durch eigenes Personal mit den an den Dienststellen vorhandenen Messgeräten erfolgen.*

Bei Vergabe von Kontrollprüfungen durch den Auftraggeber an Dritte sollte generell eine andere Prüfstelle als die evtl. vom Auftragnehmer für die Prüfung im Neuzustand beauftragte gewählt werden.

– *Über die Erfahrungen mit den Anforderungen für die Nachtsichtbarkeit von endgültigen Fahrbahnmarkierungen im Gebrauchszustand sowie über Ihre Erfahrungen bei der Anwendung der ZTV M 13 generell ist bis zum 15. November 2015 zu berichten.*

Die Dokumentation der Messergebnisse ist weiter fortzuführen.