

Baustellen- Umgehungen



***Handreichung
für die Sicherung von Fußwegen
und Querungsanlagen
im Bereich von Arbeitsstellen***

***FUSS e.V.
Fachverband Fußverkehr Deutschland
Oktober 2013***

Baustellen- Umgehungen

Handreichung für die Sicherung von Fußwegen und Querungsanlagen im Bereich von Arbeitsstellen

Herausgeber:



FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstraße 20 – 13357 Berlin
Tel. 030/4927473 Fax 4927972 info@fuss-ev.de

Verfasser:

Bernd Herzog-Schlagk
unter Mitarbeit von Elisabeth Güth

Fotos: Carola Martin, Galerie/Lichtbildkunst „Zitronengrau“ (Rheinsberg) Foto 2 / Bernd Herzog-Schlagk (Gransee) Fotos 6, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 22, 23, 24, 28 und 29 / Elisabeth Güth (Göttingen) Fotos 1 Deckblatt, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 19, 20, 25, 26, 27, 30 und 31.

Verwendung:

Alle Rechte liegen beim Herausgeber FUSS e.V.. Auch auszugsweiser Nachdruck ist nur bei genauer Angabe der Quelle und bei Zusendung eines Belegexemplars erlaubt. Die Verwendung von Texten im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit oder zu gewerblichen Zwecken ist genehmigungspflichtig.

Im Internet:

Diesen Text finden Sie im Internet unter

www.geh-recht.de > [Fußverkehrsanlagen](#) > [Baustellen-Umgehungen](#),

weitere Informationen über Aktivitäten des Fachverbandes FUSS e.V. in Berlin unter www.fuss-ev.de.

Oktober 2013

Inhalts-Übersicht

1. Einleitung	S. 04
2. Welche gesetzlichen Grundlagen gibt es?	S. 05
2.1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)	S. 05
2.2 Wiener Straßenverkehrskonvention	S. 05
2.3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	S. 05
2.4 Rechte von Menschen mit Behinderungen	S. 06
3. Welche Regelwerke kommen zur Anwendung?	S. 07
3.1 Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)	S. 07
3.2 Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen und Straßen (ZTV-SA)	S. 07
3.3 Weitere Richtlinien und Empfehlungen	S. 07
3.4 Normen	S. 09
4. Wie ist die Zuständigkeit für die ordnungsgemäße Absicherung einer Baustelle geregelt?	S. 10
4.1 Arbeitsstellen zur Straßen-Unterhaltung	S. 10
4.2 Sonstige Arbeitsstellen	S. 10
4.3 Verkehrszeichenplan	S. 11
4.4 Überprüfung	S. 11
4.5 Überwachung	S. 12
4.6 Bürger-Meldung unsachgemäßer Baustellen-Absicherung	S. 13
5. Welche Vorgaben und Kriterien gibt es für die Einrichtung von Baustellen?	S. 14
5.1 Verkehrssicherheit gewährleisten	S. 14
5.2 Barrierefreiheit im Wegenetz	S. 14
5.3 Seitlicher Schutz	S. 15
5.4 Fußbodenbelag und Durchgangshöhe	S. 17
5.5 Breite von Umgehungswegen	S. 17
5.6 Gemeinsame Nutzung als Geh- und Radweg	S. 20
5.7 Verbleibende Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr	S. 21
5.8 Umwege durch Baustellen	S. 22
6. Was muss getan werden, um die Situation von Fußgängern neben Baustellen zu verbessern?	S. 24
6.1 Regelwerke vor Ort umsetzen	S. 24
6.2 Baustellenregelwerke an den aktuellen Stand der Technik anpassen	S. 24
6.3 Schärfere Kontrollen bei mobilen Absturzsicherungen	S. 25
6.4 Zusätzlicher Regelbedarf	S. 26
7. Literatur	S. 28

1. Einleitung

Baustellen¹ sind Störfälle im Wegenetz und vom menschlichen Körper weiß man, dass selbst kleinste Verengungen im Netz katastrophale Folgen haben können. Jedes Jahr geschehen in Deutschland etwa 2.300 Unfälle auf Innerortsstraßen bei denen bei der durchaus nicht allumfassenden polizeilichen Erfassung Baustellen als Problem angegeben wurden. Bei immerhin 85 % dieser Unfälle kommen Menschen zu Schaden. Aufgrund der räumlichen Einschränkung, der möglichen Konfliktpunkte und der besonderen Vorsicht insbesondere durch ängstliche Fußgängerinnen und Fußgänger ist die Anzahl der bei diesen Unfällen getöteten und verletzten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern im Verhältnis zu allen im Stadtverkehr Verunglückten zwar gering (ca. 1 %)², doch stellt die Verkehrsunsicherheit direkt an der Baustelle nur einen Teilaspekt dar. Nicht erfasst werden die Schädigungen, Gefährdungen oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbaren Behinderungen oder Belästigungen³, die insbesondere Fußgängerinnen und Fußgänger hinzunehmen haben. Dies gilt in Baustellenbereichen, auf Umleitungen oder beim Versuch, die Baustellen ohne vorgegebene Wegeführung zu benutzen oder sie zu umgehen.

In den Baustellenbereichen sind die Durchgangsbreiten für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, die Fußwege benutzen müssen, häufig zu knapp bemessen. In der Regel wird zusätzlich der Radverkehr in die Wegeführung einbezogen, ohne das jedoch bei der Breite zu berücksichtigen. Insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen haben darunter zu leiden, wenn die Durchgänge nicht benutzbar sind und dadurch für sie das gesamte Wegesystem unüberwindbare Barrieren aufweist. In manchem Baustellen-Chaos stellt sich die Frage, ob es dafür keine verbindlichen Regelungen gibt und wenn doch, wer für deren Einhaltung verantwortlich ist.



Foto 2: Fußgänger geradeaus, Fußgängerinnen mit Begleitung biegen links ab. Nur gab es dafür keinen Abgang.

In dieser Handreichung wird versucht, diese und einige weitere Fragestellungen aus der Sicht der Fußgängerinnen und Fußgänger zu beantworten.

¹ In der Gesetzessprache werden Baustellen als „Arbeitsstellen“ bezeichnet.

² 2011: Von 210.427 Unfällen mit Personenschäden innerorts geschahen 1.949 in Baustellenbereichen. Insgesamt gab es 2.294 Unfälle in Baustellenbereichen (Statistisches Bundesamt). Dabei sind natürlich nur die Unfälle erfasst, bei denen bei der polizeilichen Unfallfasserfassung mehr oder weniger zufällig eine Baustellensituation mit angegeben wurde.

³ Formuliert nach Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Straßenverkehrs-Ordnung StVO, in der Fassung vom 6. März 2013, § 1 (2)

2. Welche gesetzlichen Grundlagen gibt es?



Foto 3

2.1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)

Grundsätzlich gilt für die Verkehrssicherungspflicht das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB): „Wer [...] fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit [...] eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstandenen Schadens verpflichtet.“⁴ Infolgedessen gibt es auch strafrechtlich keine Freiräume in der Verantwortung für die Verkehrssicherung.

2.2 Wiener Straßenverkehrskonvention

Hier handelt es sich um eine internationale Vereinbarung, die bereits 1968 von der UN-Konferenz erarbeitet und in Deutschland 1979 in Kraft getreten ist. Darin verpflichtet sich die Bundesrepublik Deutschland u.a. „zu verbieten, dass auf Gehwegen und begehbaren Seitenstreifen keine Vorrichtungen oder Geräte angebracht werden, die den Fußgängerverkehr, insbesondere ältere und behinderte Personen, unnötig beeinträchtigen.“⁵ Diese Aussage gilt grundsätzlich und ist nicht mit dem Hinweis auf „beengte Verhältnisse“, wie sie Baustellen häufig darstellen, aufzuheben.

2.3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Als vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingeführte Rechtsverordnungen enthalten die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)⁶ neben der allgemeinen Verkehrsregelung auch Vorgaben, die auf die Baustellensicherung anzuwenden sind. Danach dürfen „Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur“ unter ganz bestimmten Kriterien vorgenommen werden.⁷ Hier wird von „Verkehr“ ganz allgemein gesprochen. Die Leichtigkeit des motorisierten Kraftfahrzeug-Verkehrs auf der einen Seite kann daher kein Argument für die Sperrung des Fuß- oder Radverkehrs auf der anderen Seite darstellen. Dies gilt insbesondere, wenn keine zumutbaren Alternativen angeboten werden. In der VwV-StVO wird dazu ausgeführt: "Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten." Durch die StVO-Novellierung wurde im Jahr 2009 hinzugefügt: "Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor."⁸

⁴ Bürgerliches Gesetzbuch BGB, § 823

⁵ Wiener Straßenverkehrskonvention oder Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr, Beschluss 8. November 1968, Änderungsstand 3. September 1993, Art. 4 Verkehrszeichen, Absatz d) iii

⁶ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in der Fassung vom 17. Juli 2009

⁷ StVO, §45, (9), 2. Satz

⁸ An der Aufnahme dieser Aussage war der FUSS e.V. maßgeblich beteiligt. Dieser Absatz steht keineswegs an einer zentralen Stelle, sondern in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen Ziffer I., Nummer 2. (Randnummer 4).

In der Gesetzessprache werden „Baustellen“ als „Arbeitsstellen“⁹ bezeichnet, unabhängig davon, ob zeitnah in ihnen gearbeitet wird. In der StVO und der VwV-StVO werden die Zuständigkeit¹⁰ und die entsprechenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen¹¹ geregelt und ansonsten darauf verwiesen, dass „die Sicherung von Arbeitsstellen und der Einsatz von Absperrgeräten [...] nach den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)“ erfolgt.¹²

2.4 Rechte von Menschen mit Behinderungen

Im Jahr 1994 wurde das Grundgesetz durch folgenden Absatz ergänzt: „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.“¹³ Damit ist „die Grundlage zur Integration bzw. Inklusion von Menschen mit Behinderungen in das öffentliche Leben geschaffen worden.“¹⁴ Im Frühjahr 2002 trat zur Konkretisierung dieser Forderung das Behindertengleichstellungsgesetz BGG in Kraft, in dem auch die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr geregelt ist.¹⁵ 2008 ratifizierte die Bundesrepublik Deutschland das Übereinkommen der Vereinten Nationen (UN) über die Rechte von Menschen mit Behinderungen mit gleicher Zielsetzung.¹⁶



Foto 4: Die im Dunklen sieht man nicht ...



Foto 5: ... deshalb ist die Wahrnehmung des Fußverkehrs der erste Schritt.

⁹ VwV-StVO zu § 43, Absatz 3 Nr. 2

¹⁰ StVO, § 44

¹¹ StVO, § 45 und § 39 bis § 43

¹² VwV-StVO, zu § 43 Verkehrseinrichtungen, Absatz 3 Nr. 2, I. (Randnummer 2)

¹³ Diskriminierungsverbot als Zusatz im Artikel 3, Absatz 3 des Grundgesetzes GG

¹⁴ Zitiert nach Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA (W1), Ausgabe 2011, Köln 2011, 1. Grundsatz

¹⁵ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen – Behindertengleichstellungsgesetz BGG vom 27.04.2002 (BGBl. I S. 1467-1468)1, (BGBl. III 860-9-2), zuletzt geändert durch das Verwaltungsvereinfachungsgesetz vom 21.03.2005 (BGBl. I S. 818, 830), § 8

¹⁶ UN-Behindertenrechtskonvention, Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13.12.2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sowie zu dem Fakultativprotokoll vom 13.12.2006 zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. I Nr. 35, Seite 1419-1457 vom 21.12.2008)

3. Welche Regelwerke kommen zur Anwendung?



Foto 6

Die folgenden Regelwerke stellen eine Ergänzung und Konkretisierung der gesetzlichen Grundlagen dar, können diese aber nicht aufheben:

3.1 Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)

Die RSA ist eine vom Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden für Bundesfern- und Landesstraßen verbindlich eingeführte Richtlinie (Veröffentlichung im Verkehrsblatt), die allerdings den kommunalen Baulastträgern lediglich zur Anwendung empfohlen wurde.¹⁷ In ihr werden die Anforderungen der StVO aufgegriffen, sie kann aber als untergeordnetes Regelwerk deren Grundsätze (z.B. Sicherheit, fließender Verkehr) nicht verdrängen.

Sie ist das Grundlagenwerk für alle Beteiligten, für die Bauherren, Bauunternehmen und die zuständigen Behörden. Die RSA gliedern sich in vier Teile, wobei im Teil A die Grundbegriffe und Grundsätze erläutert werden und sich im Wesentlichen lediglich der Teil B mit der Absicherung von Arbeitsstellen an innerörtlichen Straßen beschäftigt. Aus ihr gehen die rechtlichen Anordnungen und die Anforderungen für einen Verkehrszeichenplan hervor (vgl. Abschnitt 4.3).

3.2 Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen und Straßen (ZTV-SA)

Im Gegensatz zu den RSA sind die ZTV-SA¹⁸ nur verbindlich wenn sie Vertragsbestandteil sind. Sie beinhalten konkrete technische Ausführungsvorschriften zu z.B. Schrammborden, Bauzäunen, Behelfsbrücken usw.

3.3 Weitere Richtlinien und Empfehlungen

Zu beachten sind darüber hinaus die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in Köln erarbeiteten und vom Bundesverkehrsminister sowie den Verkehrsministerien der Länder mehr oder weniger verbindlich eingeführten Richtlinien und Empfehlungen. Sie dienen als Planungs- und Entscheidungshilfen und stellen als sogenannter „Stand der Technik“ zweckmäßige und erprobte Umsetzungsmaßnahmen vor.

¹⁷ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen BMVBS: Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen RSA, Ausgabe 1995/2009 (4. überarbeitete Auflage 2001 mit zusätzlichen redaktionellen Hinweisen zur StVO und VwV-StVO vom September 2009). Bonn 2009

¹⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen und Straßen (ZTV-SA), Köln, Ausgabe 1997

Für die Einrichtung von öffentlichen Fußverkehrsanlagen sollten insbesondere folgende Regelwerke beachtet werden:

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)¹⁹, die
- Empfehlungen für die Anlage von Fußverkehrsanlagen (EFA)²⁰ sowie die
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) zur Vertiefung der vorangestellten Regelwerke²¹

Für nichtöffentliche Wege gelten die

- Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR).²²

Die Erläuterung weiterer straßenbaulicher Regelwerke finden Sie im Internet unter www.gehrecht.de > Fußverkehrsanlagen > Planungsgrundlagen. Darüber hinaus bieten wir Ihnen dort auch eine Übersicht über alle geltenden fußverkehrsrelevanten Planungsgrundlagen.



Foto 7: Gesperrter Gehweg-Zugang ...



Foto 8: ... offene Baustelle.

Zu den Baustellen-Absicherungen gibt es zudem Unfallverhütungsvorschriften, die sich auf den Schutz der Beschäftigten beziehen²³, Regelwerke über die Ausbildung des Fachpersonals²⁴, die Notwendigkeit einer Baustellenkoordination²⁵ sowie über die notwendige Qualität von Verkehrssicherungselementen²⁶, die aber für die Betrachtung von Baustellen-Umgehungen weniger relevant sind.

¹⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS06 (R1), Ausgabe 2006, Köln 2007

²⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA, Köln, Ausgabe 2002

²¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA (W1), Ausgabe 2011, Köln 2011, 0. Einordnung des Regelwerkes

²² Ausschuss für Arbeitsstätten – ASTA-Geschäftsführung (Hrsg.): Technische Regeln für Arbeitsstätten - Verkehrswege (ASR A1.8), Ausgabe: November 2012

²³ Unfallverhütungsvorschrift Bauarbeiten (BG-Vorschrift C22)

²⁴ Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Merkblatt über Rahmenbedingungen für erforderliche Fachkenntnisse zur Verkehrssicherung von Arbeitsstellen an Straßen (MVAS 99),

²⁵ Baustellenverordnung: Einsatz eines Baustellenkoordinators (SiGe-Koordinator) und Erstellung eines Sicherheits- und Gesundheitsschutz-Planes (SiGe-Plan)

²⁶ Technische Lieferbedingungen (TL): z.B. TL Absperrschranken, TL Leitbaken, TL-Aufstellvorrichtungen, usw.

3.4 Normen

Die Normen des Deutschen Instituts für Normung (DIN) zeigen einen Standard, der materielle und immaterielle Gegenstände vereinheitlichen soll. Sie stehen frei zur Anwendung, das heißt sie können angewandt werden, sind aber nicht vorgeschrieben. Durch private oder gesetzliche Verträge können sie allerdings für verbindlich erklärt werden. Für die Sicherung von Arbeitsstellen sollten insbesondere die Normen zum barrierefreien Bauen Beachtung finden.²⁷

²⁷ Deutsches Institut für Normung e.V. (Hrsg.): DIN 18040-Band 1 und Band 2 Barrierefreies Bauen

4. Wie ist die Zuständigkeit für die ordnungsgemäße Absicherung einer Baustelle geregelt?



Foto 9

„Jede – auch kleine – Arbeitsstelle im öffentlichen Verkehrsraum bedarf vor ihrer Einrichtung einer Verkehrsrechtlichen Anordnung.“ Dabei sind insbesondere die „Verkehrssicherheitsmaßnahmen bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer [...] besonders kritisch und sensibel“ zu begutachten.²⁸

4.1 Arbeitsstellen zur Straßen-Unterhaltung

Hierbei handelt es sich um alle Arbeitsstellen, die Maßnahmen zur Unterhaltung von Straßen darstellen oder der Verhütung von außerordentlichen Schäden im öffentlichen Straßenraum dienen. In diesem Fall ordnet die Straßenbaubehörde „vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden [...] Verkehrsverbote und -beschränkungen an [... Sie kann] den Verkehr umleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen lenken.“²⁹ Nach der Auftragsvergabe an eine Firma, wird von dieser ein Verkehrszeichenplan eingeholt und geprüft (vgl. Abschnitt 4.3). Die Polizei ist anzuhören.³⁰ Bei kurzzeitigen Eingriffen in den Straßenverkehr von weniger als einen Kalendertag Dauer wird die Straßenverkehrsbehörde lediglich mindestens zwei Wochen vor der Durchführung verständigt. Bei Beschränkungen und Verboten von mehr als 3 Monaten Laufzeit muss letztlich die Straßenverkehrsbehörde entscheiden. Diese kann, nach Anhörung der Straßenbaubehörde und der Polizei die angeordneten Maßnahmen aufheben oder ändern.³¹

4.2 Sonstige Arbeitsstellen

Hierbei handelt es sich um die Absicherung öffentlicher oder auch privater Baustellen, die sich auf die Abwicklung des Straßenverkehrs auswirken. In diesem Fall ist stets die Straßenverkehrsbehörde berechtigt, die entsprechenden Maßnahmen anzuordnen³², muss allerdings auch hier die Polizei vor einer Entscheidung anhören.³³

²⁸ Wolfgang Schulte: Mehr Sicherheit und Qualität an Arbeitsstellen ..., in: Straßenverkehrstechnik 8.2013, S. 527

²⁹ StVO, § 45 (2)

³⁰ VwV-StVO, zu StVO § 45 (6), Nr. I

³¹ VwV-StVO, zu StVO § 45 (2), Satz 1, Nr. I

³² StVO, § 45 (1), Satz 1 und 2, Nr. 1

³³ VwV-StVO, zu § 45 (1) bis (1f), Nr. I

4.3 Verkehrszeichenplan

Für alle Arbeitsstellen, die mindestens „über eine begrenzte Stundenzahl, in der Regel bei Tageshelligkeit eines Kalendertages [hinaus] bestehen“³⁴ (längere Dauer) und die sich wesentlich auf den Straßenverkehr auswirken, ist die Erstellung eines Verkehrszeichenplanes verbindlich vorgeschrieben.³⁵ Dieser kann von der anordnenden Behörde selbst oder dem beauftragten Bauunternehmen erstellt und mit dem Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung eingereicht werden.³⁶ Der Plan kann am PC mit diversen EDV-Programmen oder per Hand erstellt werden, wichtig ist jedoch in allen Fällen, dass die Richtlinien einzuhalten sind. Mitunter werden auch weitere Regelwerke³⁷ oder Praxisratgeber³⁸ herausgezogen.

Der Verkehrszeichenplan beinhaltet die Auswahl der vorgesehenen Verkehrszeichen und Markierungen sowie deren Positionierung. Es muss zu erkennen sein, wie die „Arbeitsstellen abzusperrten und zu kennzeichnen sind, ob und wie der Verkehr, auch bei teilweiser Straßensperrung, zu beschränken, zu leiten und zu regeln ist, ferner ob und wie sie gesperrte Straßen und Umleitungen zu kennzeichnen haben. Sie haben diese Anordnungen zu befolgen und Lichtzeichenanlagen zu bedienen“³⁹

Für Standardsituationen gibt es in den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) bereits vorgegebene Regelpläne. Diese können eins zu eins übernommen werden, wenn sich der Plan problemlos in der Realität umsetzen lässt oder sind entsprechend zu verändern. Andernfalls müssen gesonderte Verkehrszeichenpläne erstellt werden.

Vor Ort darf von der Anordnung nicht abgewichen werden. Jede Änderung muss von der Polizei eingetragen, unterzeichnet und an die zuständige Behörde weitergeleitet werden. Für den Fall, dass seitens der Behörde auf die Vorlage eines Verkehrszeichenplanes verzichtet wird, „entbindet [dies] die Behörde nicht von den erforderlichen Anordnungen“, der Überprüfung, der Überwachung und auch der Übernahme der Verantwortung.⁴⁰

4.4 Überprüfung

Eine Überprüfung der regelgerechten Umsetzung der Maßnahme vor der Inbetriebnahme einer Baustelle durch die anordnende Behörde ist interessanterweise für Baustellen-Umgehungen ausdrücklich nicht erforderlich, sondern nur für Fahrbahnen: Stets bei der Einrichtung einer Lichtsignalanlage, bei Umleitung einer Vorfahrtsstraße oder Änderungen der Vorfahrtsregelung und bei



Foto 10: Welcher Kraftfahrer soll hier die Geschwindigkeitsbegrenzung wahrnehmen?

³⁴ ZTV-SA, Punkt 2., Absatz 7

³⁵ VwV-StVO, zu § 45 (6), Nr. III und IV

³⁶ StVO, § 45 (6) und § 46 (1)

³⁷ z.B. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Städtebau: Merkblatt über Rahmenbedingungen für erforderliche Fachkenntnisse zur Verkehrssicherung von Arbeitsstellen an Straßen (MVAS 99), 1999

³⁸ z.B. Praxisratgeber für „Gefahr- und Arbeitsstellensicherung an Straßen“ vom Deichmann + Fuchs Verlag

³⁹ StVO, § 45 (6)

⁴⁰ StVO, § 45 in RSA B., 1.5, Absatz 10, vgl. Abschnitte 1.3.1 und 1.3.2

„Arbeitsstellen auf ähnlich verkehrsbedeutenden Straßen und Kreuzungen (nur Fahrbahn).“⁴¹ Bei Geltung der ZTV-SA muss die Arbeitsstelle von der ausführenden Firma zwei Mal täglich, an arbeitsfreien Tagen ein Mal täglich und nach Unwettern sofort überprüft werden.



Foto 11: Hier wurde nichts überprüft...



Foto 12: ... und nichts überwacht.

4.5 Überwachung

Nach der Straßenverkehrs-Ordnung sind entweder die Straßenverkehrs- oder die Straßenbaubehörde als anordnende Behörde sowie auch die Polizei dazu verpflichtet, die planmäßige Kennzeichnung der Verkehrsregelung zu überwachen.⁴² „Das gilt auch für die Zeit nach Arbeitsschluss, für die Nacht und für Sonn- und Feiertage.“⁴³

Diese Überwachung „findet infolge Personalmangels auf beiden Seiten in immer geringerem Umfange statt. Hinzu kommt, dass sich die Polizei vielerorts aus den Anhörungs- und Beteiligungsverfahren zurückgezogen hat und oftmals nur noch bei Arbeitsstellen von erheblichem Umfang beteiligt werden will.“ Darüber hinaus werden „insbesondere bei Städten und Gemeinden [...] häufig die Aufgaben in Bezug auf die Anordnung und Überwachung von Arbeitsstellen im Straßenraum organisatorisch in den Ordnungsämtern oder Straßenverkehrsämtern zusammengefasst. Dadurch wird die vom Gesetzgeber durch die StVO „mit gutem Grund vorgesehene Trennung der Zuständigkeiten“ (Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde) unterlaufen. Zustimmungsvorbehalte und die letztliche Kontrolle der Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden liegen dann in einer Hand.“⁴⁴

„Nachlässigkeiten bei der Erteilung von Genehmigungen und Anordnungen, sowie deren Missachtung, vermeintliche Unzuständigkeiten, mangelnde Kenntnisse um die gefahrlose Sicherung, Bequemlichkeiten, Gedankenlosigkeit, Kostengründe, Zeitmangel und Mängel in Aus- und Fortbil-

⁴¹ RSA, Teil A., Punkt 1.6.1, Absätze 1 und 2

⁴² VwV-StVO, zu § 45(6), Nr. II und IV

⁴³ VwV-StVO, Teil A., Punkt 1.6.2, Absatz 1

⁴⁴ Bernhard König: Baustellen im Straßenverkehr, Rüsselsheim,

www.polizei.hessen.de/icc/internetzentral/nav/123/binarywriterservlet?imgUid=e504236a-0b10-b11c-5ec3-f12109241c24&uBasVariant=11111111-1111-1111-1111-111111111111 (letzter Zugriff 05.09.2013 10:28Uhr)

dung (die Aufzählung ließe sich fortsetzen) bei den Behörden und den Unternehmen, aber auch bei der Polizei, sind für unsichere Arbeitsstellen und häufig für die daraus resultierenden Verkehrsunfälle verantwortlich.“⁴⁵

4.6 Bürger-Meldung unsachgemäßer Baustellen-Absicherung

Bürger sollten sich in jedem Fall auch beim Verdacht der oder beim Wissen über die Nichteinhaltung der Regelungen der Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) an die Straßenverkehrsbehörde wenden (vgl. Abschnitt 6). Das sind die sogenannten „unteren Verwaltungsbehörden“ oder die Behörden, denen nach Landesrecht die Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde zugewiesen wurde.⁴⁶ Bei „Gefahr in Verzug“ ist die Polizei zu verständigen und nötigenfalls auf ihre Verantwortung aufmerksam zu machen. „Bei der Polizei ist jeder Polizeibeamte gemäß §§44 Abs. 2 Satz 2 StVO befugt, anstelle der zuständigen Behörde selbst vorläufige Maßnahmen zu treffen.“⁴⁷

⁴⁵ Ebenda

⁴⁶ StVO, § 45 (1), Nr. 1

⁴⁷ RSA, Teil A., Punkt 1.6.2, Absatz 6

5. Welche Vorgaben und Kriterien gibt es für die Einrichtung von Baustellen?



Foto 13:

5.1 Verkehrssicherheit gewährleisten

Laut den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) ist dem Fußgängerverkehr „besondere Sorgfalt zu widmen.“⁴⁸ So darf „die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer im Bereich von Arbeitsstellen nicht beeinträchtigt werden. Auf Sehbehinderte (Blinde), Rollstuhlfahrer und Kinder ist besondere Rücksicht zu nehmen. Geh- und Radwege sind nach Möglichkeit weiterzuführen, ggf. über Notwege [...]. Ist dies nicht möglich, so ist die Einrichtung von Überquerungshilfen (z.B. Fußgängerüberweg) zu prüfen und ggf. anzuordnen.“⁴⁹ Notwege sind „über Grünstreifen, Parkstreifen oder die Fahrbahn angelegte“ Wegführungen auf der gleichen Straßenseite und sie haben Vorrang vor der Einrichtung einer Querungsanlage mit Wegführung auf der gegenüberliegenden Straßenseite.⁵⁰

Grundsätzlich gilt diese Verkehrssicherungspflicht nicht nur zu Zeiten der Baustellen-Tätigkeiten, sondern zu allen Tages- und Nachtzeiten. Das setzt voraus, dass die Baustellen für Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer auch bei Dunkelheit gut erkennbar und die Wege für Fußgängerinnen und Fußgänger ebenfalls beleuchtet sein müssen, sofern „die öffentliche Beleuchtung nicht ausreicht oder nicht die ganze Nacht über eingeschaltet ist.“⁵¹

5.2 Barrierefreiheit im Wegenetz

Die „Teilnahme am Verkehr – also Mobilität – [ist] unabdingbare Voraussetzung, [...] um die Daseinsgrundfunktionen (z.B. Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Bilden, Erholen) wahrnehmen zu können.“⁵² Immerhin gelten rund ein Drittel der Bevölkerung als mobilitätseingeschränkt.⁵³ Es entspricht nicht dem Grundgesetz⁵⁴, nicht dem Geist des Behindertengleichstellungsgesetzes⁵⁵ und auch nicht der von Deutschland ratifizierten UN-Behindertenrechtskonvention⁵⁶, gerade an Eng- und damit auch Konfliktstellen den Grundsatz der Barrierefreiheit außer Kraft zu setzen. Auch im

⁴⁸ RSA, Teil B., Punkt 2.2, Absatz 5

⁴⁹ RSA, Teil B., Punkt 2.4.0 Absatz 1

⁵⁰ RSA, Teil B., Punkt 2.4.4

⁵¹ RSA, Teil B., Punkt 2.4.3., Absatz 2

⁵² HBVA, 1. Grundsatz

⁵³ HBVA, 1.1 Zielgruppen barrierefreier Verkehrsanlagen

⁵⁴ Diskriminierungsverbot als Zusatz im Artikel 3, Absatz 3 des Grundgesetzes GG: „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.“

⁵⁵ Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen – Behindertengleichstellungsgesetz BGG vom 27.04.2002 (BGBl. I S. 1467-1468)1, (BGBl. III 860-9-2), zuletzt geändert durch das Verwaltungsvereinfachungsgesetz vom 21.03.2005 (BGBl. I S. 818, 830), § 8

⁵⁶ UN-Behindertenrechtskonvention, Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13.12.2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sowie zu dem Fakultativprotokoll vom 13.12.2006 zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. I Nr. 35, Seite 1419-1457 vom 21.12.2008)

„Europäischen Konzept für Zugänglichkeit“ wird das Prinzip aufgestellt: „Jeder Mensch muss die gebaute Umgebung unabhängig und im gleichen Maße nutzen können.“⁵⁷

Bisher wurde weitgehend vernachlässigt, dass „die Qualität eines barrierefreien Wegenetzes [...] maßgeblich durch den Grad seiner Vollständigkeit beeinflusst [wird]. [...] Bedeutend bei der Planung barrierefreier Fußwegenetze ist, dass das ‚Zu-Fuß-Gehen‘ insgesamt als System verstanden und entsprechend geplant wird.“⁵⁸ „Die Schaffung durchgängig barrierefreier Wege- oder Mobilitätsketten [...] ist daher grundsätzlich anzustreben.“⁵⁹



Foto 14

5.3 Seitlicher Schutz

Leitbaken (aufrecht aufgestellte schmale Schilder mit gestreifter rot-weißer Schrägmarkierung)⁶⁰ dürfen nur für die Führung des motorisierten Verkehrs verwendet werden und sind auf Gehwegen unzulässig.⁶¹ Hier müssen grundsätzlich bei allen Längs- oder Querabsperungen Absperrschranken (waagrecht mit senkrechter rot-weiß-Markierung)⁶² zum Einsatz kommen.

Mobile Absturzsicherungen sind in Gehwegen nur „bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Bereich von Schachtzügen oder ähnlich kleinflächigen Öffnungen“ zulässig.⁶³ Diese Regelung wurde in den letzten Jahren durch die Baufirmen mit ihrer Neuausstattung mit mobilen Absturzsicherungen ausgehebelt und offenbar durch die Aufsichtsbehörden nicht bemängelt (vgl. Abschnitt 6.3).

Die Gesamthöhe einer Absturzsicherung muss mindestens 1,00 Meter betragen.⁶⁴ Dabei richtet sich die Höhe der Absperrschrankenblätter nach der Aufgrabungstiefe der Arbeitsstelle: Bei einer Absturztiefe bis zu 0,60 Meter müssen die Blätter eine Bauhöhe von mindestens 0,10 Meter⁶⁵, bei einer Absturztiefe von bis zu 1,25 Meter eine Höhe von mindestens 0,25 Meter⁶⁶ aufweisen. Stahlrohre sind also unzulässig.

⁵⁷ Europäisches Institut Design für Alle in Deutschland e.V. (EDAD) / Fürst Donnersmarck-Stiftung zu Berlin: Europäisches Konzept für Zugänglichkeit, deutschsprachige Version des ECA – European Concept for Accessibility, Berlin 2005, S. 76

⁵⁸ HBVA, 3.1.5. Wegekenntnis und -netze

⁵⁹ HBVA, 3.1.5. Wegekenntnis und -netze. Es wird verwiesen auf 3.1.6, Bild 10, aber genau in diesem Bild gibt es keine durchgängige Wegekette zu Fuß.

⁶⁰ StVO, § 43 Absatz 3, Anlage 4, Zeichen 605

⁶¹ RSA, Teil B., Punkt 2.4.0. Absatz 6.

⁶² StVO, § 43 Absatz 3, Anlage 4, Zeichen 600

⁶³ RSA, Teil B., Punkt 3.2, Absatz 2

⁶⁴ RSA, Teil B., Punkt 2.4.3, Absatz 1

⁶⁵ RSA, Teil A., Punkt 3.1.1 Absatz 4

⁶⁶ RSA, Teil A., Punkt 3.1.1, Absatz 1

Die Funktion der Absturzsicherung können auch Bauzäune übernehmen.⁶⁷ Diese müssen im Gegensatz zu Absperrschranken mindestens 1,20 Meter hoch sein, „bei dahinter befindlichen tiefen Baugruben oder Gefahrenstellen mindestens 1,8 m“.⁶⁸ Was eine „tiefe Baugrube“ ist, wird nicht definiert, es ist wohl davon auszugehen, dass Absturztiefen von mehr als 1,25 Metern gemeint sind.

„Als besondere Warneinrichtung für Blinde müssen [...]unter Absperrschranken in der Regel zusätzlich Tastleisten angebracht werden. Die Tastleiste ist entsprechend einer Absperrschranke von 100 mm Höhe zu gestalten. Ihre Unterkante (bei rohrförmiger Ausbildung die Mitte des Rohrquerschnittes) darf nicht höher als 150 ± 5 mm angebracht werden“⁶⁹ Diese Tasteinrichtungen sind selbst in den Regelplänen der RSA nicht enthalten⁷⁰ und dazu gibt es auch ein Grundsatzurteil, dass dies der StVO widerspricht.⁷¹

Lediglich „Fußgängerbrücken müssen Absturzsicherungen [...]“⁷² haben [mit] einem Zwischenholm in 500 mm Höhe und einem Bordbrett von 250 mm Höhe“.⁷³ Bei Absicherungen gegenüber Baugruben kann demnach ein „Loch“ von mehr als 0,60 Meter vorhanden sein, das sich in Kinderhöhe befindet und die Tastleiste kann für Kinder zur Stolperkante werden.

„Zwischen Baugrubenrändern und Gehwegen [...] sollte ein Abstand von mindestens 0,15 m vorgesehen werden.“⁷⁴ Mobile Absturzsicherungen müssen in Längsrichtung eines Gehweges bei geänderter Richtung mindestens 0,3 m vom Rand des offenen Schachtes entfernt sein.⁷⁵



Foto 15: Trotz Mittelstrebe gibt es ein Loch zum Durchfallen von 44 Zentimetern ...



Foto 16: ... und die obere Strebe ist in Höhe 85 Zentimeter nicht regelkonform.

⁶⁷ ZTV-SA, Punkt 6.11.3. Absatz 3

⁶⁸ ZTV-SA, Punkt 5.10.10, Absatz 4

⁶⁹ RSA, Teil A., Punkt 3.1.1. Absatz 6

⁷⁰ Wolfgang Schulte: Mehr Sicherheit und Qualität an Arbeitsstellen, in: Straßenverkehrstechnik 4.2013

⁷¹ Oberlandesgericht OLG Zweibrücken, Verkehrsrechtsammlung Band 51, S. 138, nach StVO, § 45, Absatz 6

⁷² gemäß DIN 4420, Teil 1

⁷³ ZTV-SA, Punkt 5.10.8., Absatz 4

⁷⁴ RSA, Teil B., Punkt 2.4.1, Absatz 4 sowie ZTV-SA, 6.11.3, Absatz 1

⁷⁵ ZTV-SA, Punkt 6.11.3, Absatz 1

5.4 Fußbodenbelag und Durchgangshöhe

Um eine gefahrlose Nutzung des Gehweges zu sichern ist eine feste und ebene Oberfläche zu gewährleisten. Besonders für „Rollstuhl- und Rollatornutzer müssen sie leicht und erschütterungsarm“ befahrbar sein.⁷⁶ „Bodenbeläge dürfen keine Stolperstellen aufweisen [...] Absätze von mehr als 15 mm Höhe sind anzurampen.“⁷⁷ zumindest mit einem Bitumenkeil. Dafür werden Längsgefälle zwischen 0,5 bis maximal 3 % als Elemente der Barrierefreiheit empfohlen.⁷⁸ Die Querneigung des Verkehrsraumes sollte dagegen nicht mehr als 2 % betragen.⁷⁹ Diese Regel ist besonders in den Einfahrbereichen für Baustellenfahrzeuge zu beachten.

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen wird für Fußgängerinnen und Fußgänger eine Durchgangshöhe (lichter Raum) von mindestens 2,25 Metern⁸⁰, in der DIN von 2,30 Metern⁸¹ vorausgesetzt. Nach dem Baustellenregelwerk soll sie „in der Regel“ über Gehwegen 2,0 Meter betragen.⁸²



Foto 17: Breite des Gehweges: Null. Das ergab sich so.

5.5 Breite von Umgehungswegen

Im Verteilungskampf um knappe Straßenflächen (fahren-parken, gehen-verweilen) hat die Gehwegbreite schon immer eine zentrale Rolle gespielt und deshalb muss ihr insbesondere an möglichen Engpässen eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Grundsätzlich zu beachten ist dabei, dass

- auf Gehwegen, im Gegensatz zum Fahrverkehr, in der Regel beide Richtungen zusammengefasst sind,
- der Fußverkehr mittlerweile eine bunte Mischung von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern darstellt, die die Gehflächen nach der Straßenverkehrs-Ordnung benutzen müssen oder dürfen: Fußgänger mit Gepäck (z.B. Rollkoffer, Gepäckkarren, etc.), mit Gehhilfen (Stöcke und Stützen, Langstöcke, Rollatoren, etc.), mit Regenschirmen, mit Kinderwagen, Zwillingsskinderwagen oder Rodelschlitten, Kinder auf zwei- oder dreirädrigen

⁷⁶ Deutsches Institut für Normung e.V. (Hrsg.): DIN 18040-Band 1, 2010, Punkt 4.2.1.

⁷⁷ ZTV-SA, Punkt 5.10.11, Absatz 6

⁷⁸ RASt06, Punkt 6.1.6.2, HBVA, 3.1.2 und DIN 18024-1 Fußgängerverkehrsfläche

⁷⁹ HBVA, Punkt 3.1.2

⁸⁰ RASt06, Punkt 4.7, Bild 20 und Tabelle 3

⁸¹ Deutsches Institut für Normung e.V.: DIN 18024-1 Baustellensicherung

⁸² ZTV-SA, Punkt 6.2.2, Absatz 1

Fahrrädern, Rollern, Rollschuhen oder Skatbrettern, erwachsene Inline-Skater, Menschen in Schiebe- und Greifreifenrollstühlen sowie motorisierten Krankenfahrstühlen⁸³ (vgl. auch Abschnitt 5.6) und nicht zuletzt

- vor der Festlegung von reduzierten Gehwegbreiten stets auch die Mindestmaße für den Kraftfahrzeugverkehr zu beachten sind (vgl. Abschnitt 5.7).

Die Aussagen über die erforderliche Mindestgehwegbreite für diese Verkehrsteilnehmergruppe sind sehr widersprüchlich:

In den längst nicht mehr gültigen Richtlinien für die Anlage des Fußverkehrs aus dem Jahre 1972 waren Fußgänger 0,75 Meter breit und wenn sie nebeneinander gehen oder sich begegnen wollten, ergab sich als das erforderliche Mindestmaß 1,50 Meter. Noch heute gibt es Planerinnen und Planer, die diese historische Quelle zitieren, nur das Wort „mindestens“ vergessen haben und der Auffassung sind, dass Gehwege 1,50 Meter breit sein sollen. Das ist Unsinn.

Erst mit der Einführung der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA im Jahr 2002 wurde allerdings der direkte Körperkontakt bei Begegnungen von Fußgängerinnen und Fußgängern vermindert: Die nunmehr 0,80 Meter breiten Personen haben seither einen Freiraum zwischen 0,20 und 0,25 Metern rings um die Person herum, so dass ein Mindestbreitenmaß für eine Begegnung von zwei Personen von etwa 2,20 Metern herauskommt.⁸⁴ Erstmals wurde erwähnt, dass „Arbeitsstellen, die in den Gehweg hineinragen [...] insbesondere für Rollstuhlfahrer problemlos umfahrbar sein“ sollen.⁸⁵ In der bildlichen Darstellung wird allerdings angegeben: „Breite 2,00 m (Mindestbreite 1,00 m)“⁸⁶. Damit steht die reduzierte Angabe allerdings im Widerspruch zur sonstigen Darstellung des Flächenbedarfs für eine Person mit Rollstuhl, für den eine Mindestbreite für einen Bewegungsraum von 1,20 m für erforderlich gehalten wird.⁸⁷ Das war nicht zu Ende gedacht.⁸⁸

Die Angaben über die notwendige Breite bei Begegnung zweier Rollstühle sind sehr widersprüchlich. In den „Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA“ wird ein Verkehrsraum von mindestens 2,00 Meter gefordert.⁸⁹ In der DIN für barrierefreies Bauen werden ebenfalls ausreichend breite Gehwege für „die Nutzung mit dem Rollstuhl oder mit Gehhilfen auch im Begegnungsfall“⁹⁰ gefordert. Rollstühle dürfen eine Gesamtbreite von 0,70 Metern haben,⁹¹ begegnen sich zwei Rollstuhlfahrer, so nehmen allein die Rollstühle daher eine Gesamtbreite von mindestens 1,40 Meter ein. Zusätzlich müssen an beiden Seiten Bewegungsfreiheiten für Hände von jeweils mindestens 7 cm bedacht werden. Deshalb benötigen zwei Rollstuhlfahrer eine Mindestbreite von etwa 1,70 Meter, um im Extremfall aneinander vorbei zu kommen. Deshalb wird folgerichtig eine Breite von 0,90 Meter und eine Begegnungsfläche von mindestens 1,80 x 1,80 Meter gefordert⁹², allerdings lediglich in einem Abstand von maximal 15 Metern Wegelänge. Dazwischen wird die Breite von 1,50 Metern bei einem Weg mit Richtungswechsel und sogar von nur 1,20 Metern bei einem Weg ohne Richtungswechsel als ausreichend angesehen. Der Anspruch wurde also nicht konsequent umgesetzt.

⁸³ StVO, § 24 Besondere Fortbewegungsmittel und § 31 Sport und Spiel

⁸⁴ EFA, Punkt 3.2.1, Bild 4

⁸⁵ EFA, Punkt 4.1.3

⁸⁶ EFA, Punkt 4.1.3, Bild 18

⁸⁷ RAS06, Punkt 4.7, Bild 21 und HBVA, 3.3.3.2, Bild 35

⁸⁸ Die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA, Köln, Ausgabe 2002 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.) befinden sich ab Mitte 2013 in Überarbeitung, der FUSS e.V. hat bereits eine entsprechende Stellungnahme abgegeben.

⁸⁹ HBVA, Punkt 3.3.1, Bild 28

⁹⁰ Deutsches Institut für Normung e.V. (Hrsg.): DIN 18040-Band 1, 2010, Punkt 4.2.1.

⁹¹ Die ISO-Norm 7193 legt die maximalen Gesamtmaße von Rollstühlen fest, die hauptsächlich für den Gebrauch von Innenräumen vorgesehen sind.

⁹² Deutsches Institut für Normung e.V. (Hrsg.): DIN 18040-Band 1, vgl. <http://nullbarriere.de/din18040-1-flaechen.htm>

In den aktuelleren Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt sind Baustellensituationen für den Fußverkehr nicht gesondert geregelt. Es ist lediglich zu beachten, dass an baulich beschränkter Flächenverfügbarkeit, „das Begegnen von Fußgängern nur unter Inanspruchnahme der Sicherheitsräume oder Einschränkung des Verkehrsraumes möglich ist.“⁹³ Hier gelten deshalb wiederum die absoluten Mindestmaße von 1,60 Meter Breite von zwei Personen ohne Sicherheitsraum und 2,00 Meter Höhe.⁹⁴

Soweit der sogenannte „aktuelle Stand der Technik“, die Baustellensicherungen werden allerdings in aller Regel nach den „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen RSA“ dimensioniert. Der entsprechende Absatz beginnt mit: „Gehwege [...] sollen nach Möglichkeit in voller Breite im Arbeitsstellenbereich fortgeführt werden“ und endet mit der Feststellung, dass „bei beengten Verhältnissen“ eines Gehweges mit Gegenverkehr das Mindestmaß 1,00 Meter eingehalten werden „sollte“.⁹⁵ Bei höherer Verkehrsstärke sind größere Breiten anzustreben.⁹⁶

Interessanterweise sehen die „Technischen Regeln für Arbeitsstätten ASR“ genau diese Breite von 1,00 Metern als Mindestbreite für einen Fluchtweg für bis zu 20 Personen vor.⁹⁷ Obwohl man einen Fluchtweg gerne noch schneller verlassen möchte als eine Baustellen-Umgehung, sind diese im Gegensatz zu Baustellen-Umgehungen eindeutig für den Einrichtungsverkehr vorgesehen.

Hinsichtlich einer möglichen weiteren Reduzierung der Mindestbreite gibt es derzeit widersprüchliche Angaben: Bei Bauzäunen dürfen die Aufstellkonstruktionen „nicht mehr als 25 cm in diese Verkehrsflächen hineinragen“⁹⁸, so dass letztlich bei einem einseitigen Bauzaun nur noch 0,75 Meter übrig bleiben würden. Bei anderen Aufstellvorrichtungen dürfen z.B. Fußplatten höchstens 25 cm in den „Fußgänger-Verkehrsbereich (Lichttraumprofil) hineinragen“, mit dem verwirrenden Zusatz: „Die vorgeschriebenen Mindestbreiten der verbleibenden Verkehrsbereiche sind einzuhalten.“⁹⁹



Foto 18: Zusätzliche Stolperkante.

Daraus würde sich bei einseitigen Aufstellvorrichtungen ein Mindestmaß von 1,25 Meter ergeben. Nach einer Handreichung für die Baustelleneinrichtung¹⁰⁰ darf z.B. das Gefahrzeichen „Arbeitsstelle“¹⁰¹ in einer Höhe von 0,60 Meter Unterkante über dem Fußboden aufgestellt werden und da die „verbleibende Mindestbreite“ bis zum Ständer des Schildes angegeben wird, würden für den

⁹³ RASt06, Punkt 6.1.6.1

⁹⁴ RASt06, Punkt 4.7, Bild 20 und 6.1.6.1, Bild 70 und HBVA, Punkt 3.3.1

⁹⁵ RSA, Teil B., Punkt 2.4.1., Absatz 1

⁹⁶ RSA, Teil B., Punkt 2.4.1., Absatz 3

⁹⁷ Ausschuss für Arbeitsstätten – ASTA-Geschäftsführung (Hrsg.): Technische Regeln für Arbeitsstätten - Verkehrswege (ASR A1.8), Ausgabe: November 2012 (Technische Regel für Arbeitsstätten ASR A2.3 Abs. 3

[<http://www.baua.de/de/Themen-von-A-Z/Arbeitsstaetten/ASR/ASR-A2-3.html>;

www.baua.de/de/Themen-von-A-Z/Arbeitsstaetten/ASR/pdf/ASR-A2-3.pdf?__blob=publicationFile&v=7 Seite 6])

⁹⁸ ZTV-SA, Punkt 6.11.6, Absatz 3

⁹⁹ ZTV-SA, Punkt 6.11.2, Absatz 4

¹⁰⁰ Deutscher Verkehrssicherheitsrat DVR, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung Berlin, BG BAU Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (Hrsg.): Verkehrssicherung an Baustellen – Aus der Praxis für die Praxis, 2. Auflage, 2010, S.20. Die Grafiken sind nicht maßstäblich und bilden nicht die Situation bei Einhaltung der angegebenen Mindestmaße ab.

¹⁰¹ StVO, Zeichen 123, Anlage 1 in der üblichen Größe 2 (100 %) nach VwV-StVO, §§39 bis 43, III, 3 b) Tabelle mit einer Seitenlänge von 900 mm

Durchgang noch 0,55 Meter bleiben. Dies ist nicht korrekt dargestellt. Richtig ist vielmehr, dass der notwendige Abstand zwischen der Unterkante des Verkehrsschildes und der Aufstellfläche über Gehwegen 2,0 Meter betragen muss.¹⁰² Eine Verminderung dieses Abstandes ist nur zulässig, „soweit die Schilder nicht im Bereich von Gehwegen [...] aufgestellt werden.“¹⁰³



Foto 19



Foto 20

5.6 Gemeinsame Nutzung als Geh- und Radweg

In den „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen RSA“ wird neben der Breitenangabe von Gehwegen noch an einer weiteren Stelle von anderen Regelwerken abgewichen: „Nur bei entsprechender Sicherung darf der Radfahrer auf die Fahrbahn geleitet werden.“¹⁰⁴ Diese Formulierung setzt stillschweigend voraus, dass Radfahrerinnen und Radfahrer vor der Baustelle den Gehweg befahren haben. Dies ist aber nach Straßenverkehrs-Ordnung nur in Ausnahmefällen bei „gemeinsamen Fuß- und Radwegen“¹⁰⁵ bzw. „getrennten Rad- und Gehwegen“¹⁰⁶ zulässig und die Anwendung einer dieser Regelungen ist nach den geltenden Verwaltungsvorschriften sehr stark reglementiert.¹⁰⁷ Obwohl die StVO eindeutig vorrangig ist, wird in der Praxis von den Kommunen sehr häufig regelwidrig der Radverkehr als ein Teil des Fußverkehrs den gleichen Flächen zuordnet.¹⁰⁸

Die RSA setzt sich über den „Stand der Technik“ hinweg und sieht bei einem Radweg ohne Gegenverkehr mit 0,80 Meter eine noch geringere Mindestbreite vor als bei Gehwegen. Selbst bei einem gemeinsamen Rad- und Gehweg – beide Verkehrsteilnehmer in beiden Richtungen – wird mit 1,60 Meter Mindestbreite noch nicht einmal die Breite für einen Gehweg ohne Radmitbenutzung eingehalten.¹⁰⁹

¹⁰² ZTV-SA, Punkt 6.2.2, Absatz 1

¹⁰³ ZTV-SA, Punkt 6.2.2, Absatz 2

¹⁰⁴ RSA, Teil B., Punkt 2.4.0, Absatz 2

¹⁰⁵ StVO, § 45, Anlage 2, lfd. Nr. 19, Zeichen 240

¹⁰⁶ StVO, § 45, Anlage 2, lfd. Nr. 20, Zeichen 241

¹⁰⁷ VwV-StVO, Anlage 1.1. zu Zeichen 240 und 241 StVO

¹⁰⁸ Siehe hierzu FUSS e.V. (Hrsg.): Empfehlungen: Innerörtliche Gehwege und Fahrradnutzung, Berlin, März 2010

¹⁰⁹ RSA, Teil B., Punkt 2.4.1. Absatz 1



Foto 21: Die Wegnahme eines Gehweges ...



Foto 22: ... kann auch die Kommunikation fördern.

5.7 Verbleibende Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr

Die Entscheidung darüber, ob eine Baustellen-Umgehung in der Breite evtl. bis auf die Mindestbreite reduziert werden muss, unterliegt einem Abwägungsprozess. Auf der anderen Seite der Waage befinden sich die verbleibenden Wegebreiten für den Kraftfahrzeugverkehr. Diese sind zwar zahlenmäßig deutlich größer, dürfen aber nach den Grundsätzen der Straßenverkehrs-Ordnung nicht schwerer wiegen¹¹⁰, d.h. auch dem Kraftfahrzeugverkehr sind neben Baustellen Einschränkungen im Verkehrsfluss zuzumuten.

In den „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen RSA“ steht, dass die Mindestbreite von Gehwegen eingehalten werden „sollte“.¹¹¹ Die Formulierung zum Kraftfahrzeugverkehr ist erst einmal eindeutiger: „Im Bereich von Arbeitsstellen ist grundsätzlich die vorhandene Fahrstreifenanzahl zu erhalten.“¹¹² Eine Logik hat dies sicherlich nicht, es ist lediglich ein Zeichen guter Lobbyarbeit. Dennoch folgt wenige Absätze später: „Muss die Fahrstreifenanzahl reduziert werden, [ist...] zu untersuchen, wie ein Verkehrsstau vermieden werden kann.“¹¹³ Das Wort „Stau“ kommt beim Fußverkehr nicht vor, hier wird er erst einmal wie selbstverständlich vorausgesetzt.

Mehr Spielraum gewährt die RSA bei der Festlegung der Fahrstreifenbreite, die mindestens 2,75 Meter betragen soll, in kurzen Streckenabschnitten auf 2,60 Meter und beim Ausschluss von Schwer- oder Bus-Verkehr auf 2,20 Meter reduziert werden kann.¹¹⁴ Das bedeutet eine Fahrbahnbreite mit Begegnungsverkehr von mindestens 5,50 Meter und in kurzen Abschnitten und ausschließlich Pkw-Verkehr von 5,00 Meter.¹¹⁵

Das entspricht in etwa den Angaben auch in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS“ für „die Bemessung mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen“ und geringeren Fahrge-

¹¹⁰ VwV-StVO, §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen Ziffer I., Nummer 2. (Randnummer 4)

¹¹¹ RSA, Teil B., Punkt 2.4.1, Absatz 1

¹¹² RSA, Teil B., Punkt 2.2.0, Absatz 1

¹¹³ RSA, Teil B., Punkt 2.2.0, Absatz 5

¹¹⁴ RSA, Teil B., Punkt 2.2.1, Absatz 1

¹¹⁵ RSA, Teil B., Punkt 2.2.1, Absatz 2

schwindigkeiten von bis zu 40 km/h.¹¹⁶ In der RASSt wird diese Frage allerdings differenzierter behandelt, abhängig von der Länge des Abschnittes, dem Verkehrsaufkommen und der Geschwindigkeit. Bei einer angestrebten Geschwindigkeit von maximal 30 km/h und weniger als 30 Lastkraftwagen in der Stunde werden für Engstellen mit einer Länge bis zu 100 Metern im Zweirichtungsverkehr mindestens 4,50 Meter angegeben. „In der Regel sind bei weniger als 4,00 m Fahrbahnbreite Ausweichstellen erforderlich“¹¹⁷, die ja auch vor und nach Baustellen häufig durch Freistellung von sonstigen Parkflächen geschaffen werden können.

Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Zwecke der Platzeinsparung sind in der RSA ausdrücklich nicht vorgesehen, nur „wenn Fußgänger und Radfahrer oder im Arbeitsbereich Tätige[r] gefährdet sind.“¹¹⁸ Die Aussage, wie die Geschwindigkeitsbeschränkungen aussehen könnten, liegt weit hinter dem derzeitigen „Stand der Technik“ zurück: „Wo höhere Geschwindigkeiten [als die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h] zugelassen sind, dürfen diese für den Arbeitsstellenbereich herabgesetzt werden.“¹¹⁹



Foto 23: Verbleibende Fahrbahn mit einer Spurbreite von 3,80 Metern in einer Tempo 30-Straße ...



Foto 24: ... und der verbleibende Gehweg an genau der gleichen Stelle.

5.8 Umwege durch Baustellen

In den entsprechenden Regelwerken wie zum Beispiel den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN“¹²⁰ oder den „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen ESAS“¹²¹ tauchen Netzunterbrechungen oder Sicherheitsrisiken durch Baustellen und Gehwegumleitungen gar nicht auf. Dementsprechend wird auch nicht problematisiert, wie geschlossene Wegenetze aufrecht erhalten werden können.

¹¹⁶ RASSt06, Punkt 4.3, Bild 17

¹¹⁷ RASSt06, Punkt 6.1.1.9 Fahrbahnverengungen an Zwangspunkten Tabellen 14 und 15 sowie 6.1.1.10 Schmale Zweirichtungsfahrbahnen mit Ausweichstellen, Tabelle 16

¹¹⁸ RSA, Teil B., Punkt 2.3.2, Absatz 2

¹¹⁹ RSA, Teil B., Punkt 2.3.2, Absatz 1

¹²⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung (Hrsg.): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN (R1), Köln, Ausgabe 2008

Zum Thema Umwegempfindlichkeit von Fußgängerinnen und Fußgängern gab es in den Regelwerken zum letzten Mal in den 1985 herausgegebenen und nicht mehr gültigen „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE“ einen Hinweis in einer Fußnote: „Auch bei verkehrsreichen Straßen werden Umwege von mehr als 50 m kaum angenommen.“¹²² Diese Aussage ist noch heute aktuell, sie ist aber in keiner gültigen Richtlinie verankert. Die Fragestellung ist bezüglich der notwendigen Abstände von Querungsanlagen brisant und natürlich in Baustellenbereichen ebenso relevant.

Nach den „Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA“ sollen Baustellen „auf derselben Straßenseite zu umgehen sein.“¹²³ In den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen wird für die Ausfertigung von verkehrsrechtlichen Anordnungen eine großräumige Beschreibung der Örtlichkeit vorausgesetzt.¹²⁴ Hier müsste also im Verkehrszeichenplan erkennbar sein, ob eine vorgesehene Umleitung des Fußverkehrs überhaupt begründbar ist und wenn ja, welche Maßnahmen wie z.B. die Einrichtung von Querungsanlagen dazu erforderlich sind (vgl. Abschnitt 4.3).

Falls die Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr umgeleitet werden und sich „an der geplanten Umleitungsstrecke Schulen, Altersheime, Krankenhäuser o.a.“ befinden, ist ebenfalls zu prüfen, ob „eventuell Maßnahmen für die Fußgängersicherung (z.B. Fußgängerüberwege) erforderlich sind.“¹²⁵



Foto 25: An dieser Einmündung mit einem sehr hohen Fußverkehrsaufkommen wurde der Überweg gesperrt...



Foto 26: ... um ein paar Kraftfahrzeugen das Parken zu ermöglichen. Die Fußgänger müssen einen längeren Umweg gehen und die Parkfläche ist mit einem Kraftfahrzeug nicht einmal ausgelastet.

¹²¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.): Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen ESAS, Köln, Ausgabe 2002

¹²² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.): Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 85, Köln 1985, 5.2.1.10 „Überquerungsstellen für Fußgänger und Radfahrer sollen so angelegt und entworfen werden, dass – keine größeren Umwege entstehen“, Fußnote 26)

¹²³ EFA, Punkt 4.1.3

¹²⁴ RSA, Teil A., Punkt 1.4, Absatz 2, in Bezug zu VwV-StVO, § 45, Absatz 1 und 2

¹²⁵ RSA, Teil B., Punkt 2.3.4, Absatz 2

6. Was muss getan werden, um die Situation von Fußgängern neben Baustellen zu verbessern?



Foto 27: Zum aufspießen.

Während die wahren Proportionen und der notwendige Bewegungsraum von Menschen in den letzten Jahrzehnten in die Straßenbau-Regelwerken aufgenommen wurden, sind die Wegführungen in Baustellenbereichen häufig nicht ausreichend dimensioniert und ausgestaltet. Mitunter müssen sie von den Nutzerinnen und Nutzern als unzumutbar empfunden werden. Im Sinne der notwendigen barrierefreien Verkehrswegeföhrung mit zusammenhängenden Fußwegenetzen ist ein besonderes Augenmerk gerade auf diese Störungsstellen zu legen. Dabei spielen neben den Querungsstellen die Baustellen-Umgehungen eine wesentliche Rolle. Hier ist das Regelwerk unbedingt den anderen straßenbaubezogenen Regeln anzupassen. Gemeint ist damit nicht die derzeit laufende Diskussion um die richtige Farbgestaltung von „mobilen Absturzsicherungen“¹²⁶, sondern die sichere und zumutbare Führung gerade der Fußwege und die Durchsetzung von Vorschriften auch in die Praxis.

6.1 Regelwerke vor Ort umsetzen

Wie beim illegalen Parken auf Gehwegen ist die Einhaltung von Regeln ohne Überprüfungen und eine regelmäßige Überwachung nicht zu erreichen. Regelwerke werden zu Makulatur, wenn z.B. sich die Polizistin oder der Polizist vor Ort für Behinderungen des Fußverkehrs als „nicht zuständig“ erklärt (vgl. Abschnitt 4.5).

Nehmen Sie deshalb ihre Bürgerrechte und Pflichten wahr, daran mitzuwirken, Verkehrsunfälle zu vermeiden und auch Behinderungen des Fußverkehrs anzuzeigen (vgl. Abschnitt 4.6).

6.2 Baustellenregelwerke an den aktuellen Stand der Technik anpassen

Es ist davon auszugehen, dass Nutzerinnen und Nutzer der Baustellen-Regelwerke nicht unbedingt auch die anderen Straßenbau-Regelwerke zur Hand haben. Deshalb sind Maßangaben und auch andere baustellenrelevanten Aussagen anzugleichen oder entsprechend in die „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen RSA“ aufzunehmen (vgl. Abschnitt 3.3).

Der Gefahr des Unterlaufens oder Hindurchfallens von Kindern an seitlichen Absperreinrichtungen ist grundsätzlich durch den Einbau eines Zwischenholmes entgegen zu wirken (vgl. Abschnitt 5.3).

Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. hält eine Reduzierung der regulären Mindestgehwegbreite von 2,20 auf 1,70 Meter in Baustellenbereichen für vertretbar, um zumindest

¹²⁶ siehe Wolfgang Schulte: Mehr Sicherheit und Qualität an Arbeitsstellen ..., in Straßenverkehrstechnik 4/2013 contra Werner Sporleder: Es war einmal..., in Straßenverkehrstechnik 6/2013. Hinter den sogenannten „mobilen Absturzsicherungen“ stehen natürlich starke wirtschaftliche Interessen und es gibt mit Sicherheit auch traditionell gewachsene Beziehungen zwischen Auftraggebern und Verwaltungen mit diesen.

auch eine Begegnung von zwei Rollstuhlfahrern zu ermöglichen. Nur bei sehr kurzen Baustellen-Umgehungen z.B. in einer Grundstückslänge von bis zu 15 Metern wird eine Reduzierung auf 1,30 als akzeptabel angesehen (vgl. Abschnitt 5.5).

Aufgrund der Körpergrößenentwicklung in der Bevölkerung ist eine Verminderung einer Mindest-Durchgangshöhe von unter 2,25 Metern nicht mehr zeitgemäß (vgl. Abschnitt 5.4).

Das verminderte Lichtraumprofil muss für den Durchgang von Fußgängerinnen und Fußgängern in beiden Richtungen absolut freigehalten werden. Auf jeden Fall müssen auch die Aufstellfüße der mobilen Absturzsicherungen bei der Planung eindeutig berücksichtigt werden, denn auch sie können den Bewegungsraum für den Fußverkehr erheblich einschränken. Des trifft insbesondere in Eckbereichen zu (vgl. Abschnitt 5.5).

Eine gemeinsame Führung von Geh- und Radverkehr in beiden Richtungen kann unter den Bedingungen einer Reduzierung der Breiten in Baustellenbereichen nicht akzeptiert werden. Laut Straßenverkehrs-Ordnung und Straßenbau-Regelwerken sind gemeinsame Geh- und Radwege auch unter weniger beengten Verhältnissen eine Ausnahmeregelung, die ganz bestimmte Kriterien erfüllen muss (vgl. Abschnitt 5.6).

Es muss selbstverständlich überprüft werden dürfen, ob das Verkehrsaufkommen des Kraftfahrzeug- und Fahrradverkehrs auch auf weniger Fahrstreifen abzuwickeln ist. Darüber hinaus muss die Verminderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit neben Baustellen unabhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor und nach der Baustelle und auch zum Zweck der Flächenersparnis ermöglicht werden (vgl. Abschnitt 5.7).

Es muss für die Praktiker deutlicher herausgearbeitet werden, welche Faktoren bei der Breitenfestlegung aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer eine Rolle spielen. Es geht nicht an, automatisch zu allererst die Mindest-Gehwegbreite von 1,00 Meter anzugeben und den verbleibende Restbreite dem Kraftfahrzeugverkehr für Parkplätze oder Fahrbahnen zuzuordnen. (vgl. Abschnitt 5.7).

6.3 Schärfere Kontrollen bei mobilen Absturzsicherungen

In den letzten Jahren kamen mobile Absturzsicherungen aus Kunststoff auf den Markt und sie eroberten in kürzester Zeit das Stadtbild. Es setzte eine Flut von schnell und oftmals unbedacht aufgestellten Absturzsicherungen ein und man kann sich des Eindruckes nicht erwehren, dass die Baufirmen hier wirklich machen, was sie wollen und die Überwachung seither aus den Fugen geraten ist.

Weil der Mensch offensichtlich gerne rechtwinklig plant und auch, weil die meisten Skizzen und Fotos in den Regelwerken Praxisleitfäden dies so zeigen, werden die z.B. 2,10 Meter langen „mobilen Absturzsicherungen“ aus Kunststoff sehr häufig quer zum Gehweg aufgestellt. Damit ist der Gehweg erst einmal gesperrt, egal, ob diese Fläche innerhalb der Arbeitsstelle benötigt wird oder auch nicht. Besser ist es, durch Schrägaufstellung der mobilen Absturzsicherungen die Arbeitsstelle zu verlängern und damit eine annehmbare Durchgangsweite für Fußgänger zu erreichen. Oder aber: Kleinere Elemente für kleinere Wegebreiten herstellen zu lassen. Der Industrie dürfte das egal sein, wenn es die Auftraggeber wollen.

Vandalismus und Witterungskräfte tun ihr Übriges, um die aufgestellten Reihen mobiler Absturzsicherungen durcheinanderzuwirbeln. Nachteil der Kunststoff-Absperrungen ist ihr geringes Gewicht und ihre große Fläche, so dass die gewöhnlichen Fußplatten¹²⁷ nicht ausreichen, gegen die hohe Windlast Stabilität zu garantieren. Dies setzt einen engeren Zeitraum zwischen den Überwachungs-Terminen voraus, oder eine stabilere Bauweise.



Foto 28: Gehweg mit regelkonformer Breite und einer handelsüblich breiten mobilen Absturzsicherung.

Schon bei der Planung müssen die Aufsichtsbehörden verlangen, dass im Verkehrszeichenplan erkennbar sein muss, wie die von der Baufirma genutzten Elemente dort stehen sollen. Dabei sind auch die Aufstellfüße anzugeben. Auf keinen Fall sollten Maße akzeptiert werden, die mit „mobilen Absturzsicherungen“ gar nicht eingehalten werden können oder die es auf dem Markt gar nicht gibt.

6.4 Zusätzlicher Regelbedarf

Die Sichtbeziehungen sind im Baustellen-Regelwerk nicht behandelt, aber in anderen Regelwerken enthalten. Es ist auch hier deutlicher darauf hinzuweisen und zu wirken, dass es keinerlei Verdeckung der Sicht an den Enden der Baustellen-Umgehungen geben darf. Dies ist insbesondere dann wichtig, wenn Baustellen-Umgehungen in Kreuzungs- oder Einmündungsbereichen beginnen oder enden.

Obwohl die Umweg-Bereitschaft bereits ab 50 Metern abnimmt, ist den Fußgängern bei Engpässen ebenfalls mehr abzuverlangen. Doch sollte auch in den Richtlinien deutlich verankert werden, dass man auf verträgliche Umwege achten und versuchen sollte, Umwege auf höchstens 150 Meter zu begrenzen (vgl. Abschnitt 5.8).

Für den Fall, dass eine Wegeführung nach Prüfung aller möglichen Einschränkungen (Reduzierung der Fahrstreifen, verminderte Fahrstreifenbreiten, heruntersetzen der Geschwindigkeit, herausnehmen des Park und Haltemöglichkeiten, Reduzierung der Gehwegbreite) auf der gleichen Straßenseite nicht möglich ist, muss ein Wegenetzplan vorgeschrieben werden. Dieser muss die Umweglängen und auch konkrete Angaben über die notwendigen Maßnahmen (Bordsteinabsenkungen, Querungsanlagen, etc.) beinhalten. Es muss eine Prüfung vorhandener und eine Absicherung eventuell neuer notwendiger Querungsstellen erfolgen und nachgewiesen werden.

¹²⁷ Ihre Bezeichnung: K 1, mit denen die zulässigen Überstände von maximal 0,25 Meter einzuhalten sind

Häufig werden Umleitungen angezeigt, ohne dass es eine entsprechende Wegführung oder Ersatzmaßnahme gibt. Ein Schild „Fußgänger andere Straßenseite benutzen“ darf nicht aufgestellt werden, ohne eine entsprechende Wegführung mit Querungsanlage.



Foto 29: Baustellen-Umgehungen haben leider häufig keinen geregelten Anfang ...



Foto 30: ... und mindestens genauso häufig auch kein geregeltes Ende.

Literatur



Foto 31

Es gibt eine Vielzahl von Ratgebern für die Einrichtung von Baustellen, da die Herstellung und der Handel von Verkehrszeichen und Einrichtungen aller Art einen nicht zu unterschätzenden Wirtschaftszweig darstellt. An dieser Stelle wird lediglich die in den Kapiteln verwendete Literatur zusammengestellt.

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): **Straßenverkehrs-Ordnung StVO**, in der Fassung vom 6. März 2013
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): **Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)** in der Fassung vom 17. Juli 2009
- **Wiener Straßenverkehrskonvention** oder Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr, Beschluss 8. November 1968, Änderungsstand 3. September 1993, Art. 4 Verkehrszeichen, Absatz d) iii
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen BMVBS: **Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen RSA**, Ausgabe 1995/2009 (4. überarbeitete Auflage 2001 mit zusätzlichen redaktionellen Hinweisen zur StVO und VwV-StVO vom September 2009). Bonn 2009
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): **Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen und Straßen (ZTV-SA)**, Köln, Ausgabe 1997
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.): **Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS06 (R1)**, Ausgabe 2006, Köln 2007
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.): **Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA**, Köln, Ausgabe 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.): **Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA (W1)**, Ausgabe 2011, Köln 2011
- Ausschuss für Arbeitsstätten – ASTA-Geschäftsführung (Hrsg.): **Technische Regeln für Arbeitsstätten - Verkehrswege (ASR A1.8)**, Ausgabe: November 2012
- **Unfallverhütungsvorschrift Bauarbeiten (BG-Vorschrift C22)**

- Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): **Merkblatt über Rahmenbedingungen für erforderliche Fachkenntnisse zur Verkehrssicherung von Arbeitsstellen an Straßen (MVAS 99)**
- Deutsches Institut für Normung e.V. (Hrsg.): **DIN 18040-Band 1 und Band 2 Barrierefrei Bauen**
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat DVR, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung Berlin, BG BAU Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (Hrsg.): **Verkehrssicherung an Baustellen – Aus der Praxis für die Praxis**, 2. Auflage, 2010
- Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGSV): **Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen**, Krefeld, 2006
- Dominik Bucheli, Samuel Flükiger, Adrian Halter, Thomas Schweizer: **Fussgängerführung bei Baustellen – Hinweise für Bewilligungsbehörden und Bauunternehmen**, Fussverkehr Schweiz (Hrsg.), Zürich, Oktober 2012
- Wolfgang Schulte: **Mehr Sicherheit und Qualität an Arbeitsstellen ...**, in: Straßenverkehrstechnik, 4.2013, 6.2013, 8.2013 (wird fortgesetzt)