

Antrag auf Erteilung einer verkehrsrechtlichen Anordnung

gemäß §45 Abs. 6 StVO und §46 Abs. 1 Nr. 8 StVO

zurück an:

Bürgermeisteramt
Sulzbach an der Murr
Hauptamt – Zimmer 14
Postfach 1169
71555 Sulzbach an der Murr

1. Bauunternehmen:

Name (Firma)	
Inhaber	
Straße + Hausnummer	
PLZ, Ort	
Zusatz	
Telefonnummer	
Mobiltelefonnummer	

2. Verantwortliche Person (Bauleiter):

Name	
Vorname	
Straße + Hausnummer	
PLZ, Ort	
Zusatz	
Telefonnummer	
Mobiltelefonnummer	

3. Auftraggeber:

Name	
Vorname	
Straße + Hausnummer	
PLZ, Ort	
Zusatz	
Telefonnummer	
Mobiltelefonnummer	

4. Ort der Sperrung (Sperrstrecke):

Straße + Hausnummer	
PLZ, Ort	
Flurstücksnummer	
Zusatz	
Länge der Sperrstrecke	

5. Geplante Umleitung:

--

6. Datum & Uhrzeit (Zeitraum):

Datum (von/bis)	
Uhrzeit (von/bis)	

7. Anlass der Sperrung:

Grund	
-------	--

8. Datum & Unterschrift (Das Merkblatt habe ich aufmerksam durchgelesen.)

Datum	Unterschrift
-------	--------------

Es ist mir/uns bekannt, dass die Arbeiten nur mit Zustimmung des Straßenbaulastträgers begonnen werden dürfen.

Der Antrag muss mindestens eine Woche vorher schriftlich gestellt werden, ohne Unterschrift ist eine Bearbeitung nicht möglich!

Merkblatt zum

Antrag auf Erteilung einer verkehrsrechtlichen Anordnung

gemäß §45 Abs. 6 StVO und §46 Abs. 1 Nr. 8 StVO

Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straße (RSA 95), Teil B – Innerörtliche Straßen

1 Allgemeines

(1) Innerörtliche Straßen im Sinne dieser Richtlinien sind alle Verkehrsräume innerhalb geschlossener Ortschaften mit Ausnahme von Autobahnen und Kraftfahrstraßen. Die geschlossene Ortschaft ist durch die Zeichen 310 und 311 gekennzeichnet.

(2) Grundsätzlich gelten alle Regelungen und Festlegungen des Teils A dieser Richtlinien. Auf die besonderen Verhältnisse des innerörtlichen Verkehrs abgestimmte, ergänzende Regelungen und Festlegungen sind in diesem Teil der Richtlinien zusammengestellt. Insbesondere bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten über 70 km/h und/oder mehrbahnigen Straßen im Ortsbereich (z.B. Stadtautobahnen) sollen zweckmäßige Regelungen auch aus den Teilen C (Landstraßen) und D (Autobahnen) übernommen werden.

2 Arbeitsstellen von längerer Dauer

2.1 Aufstell-Entfernungen von Verkehrsschildern

(1) Die Entfernungsangaben in Tabelle B-1 beziehen sich auf den Beginn einer Einengung bzw. Verschwenkung der Fahrstreifen (Bezugspunkt für Aufstell-Entfernungen).

Tabelle B-1: Aufstell-Entfernungen

Zeichen	Straßen		
	mit zwei und mehr Fahrstreifen in einer Richtung	mit zwei Fahrstreifen	in geschwindigkeits-reduziertem Bereich
123	70-100 m	50-70 m	30-50 m
120,121	*	30-50 m	*
531(-10)	50-70 m	*	*
274, 276	30-50 m	50-70 m	*
131	*	30-50 m	30-50 m
112	30-50 m	10-30 m	10-30 m
208,308	*	0-10 m	0-10 m
274, 280	10-20 m	0-10 m	*

*im Regelfall nicht erforderlich

(2) Zeichen 283 und 286 sind in einem Abstand von 30 bis 50 m anzuordnen. Bei Bedarf sind Zusatzzeichen (z. B. zeitlicher Beginn, zeitliche Beschränkung) anzubringen.

(3) Die Zeichen können aus Platzgründen auch kombiniert aufgestellt werden, z. B.:
Zeichen 120/276, 121/276, 131/276,
Zeichen 112/274, 274/276.

2.2 Verkehrsführung im Fahrbahnbereich

2.2.0 Allgemeines

(1) Im Bereich von Arbeitsstellen ist grundsätzlich die vorhandene Fahrstreifenanzahl zu erhalten. Bussen und Bahnen sind in der Regel Vorrang in der Betriebsführung zu geben.

(2) Verbleibt insgesamt für beide Richtungen nur 1 Fahrstreifen, so ist entsprechend der örtlichen Situation und Verkehrsstärke zu prüfen, ob der Verkehr im Wechselverkehr (siehe B.2.3.3) und/oder über Umleitungen (siehe B.2.3.4) abgewickelt werden kann.

(3) Bei hohen Verkehrsstärken und fehlenden Umleitungsmöglichkeiten ist möglichst eine provisorische Umfahrung der Arbeitsstelle vorzusehen.

(4) Muss die Fahrstreifenanzahl reduziert werden, so hat die Straßenbaubehörde in Zusammenarbeit mit der Polizei sowie der Straßenverkehrsbehörde zu untersuchen, wie ein Verkehrsstau vermieden werden kann (z. B. Umleitung, Öffnung von gesperrten Straßen). Zur Vermeidung von Verkehrsstauungen können Hinweise auf Staugefahren gegeben oder Stauwarnanlagen aufgestellt werden. Die Stauhinweise sind möglichst mit Entfernungsangaben so aufzustellen, dass die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig auf andere Straßen ausweichen können, die ggf. als Umleitungen zu beschildern sind.

(5) Dem Fußgänger- und Radfahrerverkehr ist besondere Sorgfalt zu widmen (siehe B.2.4).

2.2.1 Fahrstreifenbreiten

(1) Im Regelfall ist eine Fahrstreifenbreite von mindestens 2,75 m einzuhalten. Die Mindestfahrstreifenbreite kann bis auf 2,6 m unterschritten werden, wenn es sich um kurze Streckenabschnitte handelt, bzw. bis auf 2,2 m, wenn die Benutzung auf Pkw-Verkehr begrenzt wird (Z 264). Es ist zu beachten, dass regional bei häufigem Verkehr überbreiter Fahrzeuge größere Fahrstreifenbreiten notwendig sein können.

(2) Damit ist Begegnungsverkehr ggf. durch Ummarkierung (Einengung von Fahrstreifen) oder durch Einrichtung eines Behelfsfahrstreifens (z.B. über einen Parkstreifen) bei einer Restfahrbahnbreite von 5,5 m noch möglich. Bei schwacher Verkehrsstärke und geringem Anteil von Schwerverkehr ohne Busverkehr sowie kurzen Arbeitsstellen ist es in der Regel auch noch zulässig, bei einer Restfahrbahnbreite von 5 m eine Verkehrsführung im Gegenverkehr einzurichten.

(3) Bei einer Arbeitsstelle mit Wechselverkehr sollte die Restfahrbahnbreite 2,75 m nicht unterschreiten.

(4) Bei der Festlegung der Fahrstreifenbreiten sollte ggf. berücksichtigt werden, dass zwischen Absperrgeräten und einem Baugrubenrand ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,3 m zur Verfügung steht.

2.2.2 Vollsperrung

In Ausnahmefällen, in denen die Einfahrt verboten werden soll, aber aus der Gegenrichtung Verkehr zugelassen wird, ist Zeichen 267 anzuordnen (Ziffer II VwV-StVO zu § 41 Abs. 2 Nr. 6 zu Zeichen 267). Im Übrigen wird auf A.3.2.2 verwiesen.

2.2.3 Teilspernung

(1) Eine rechtwinklige Querabspernung erfolgt durch rechtwinklig zur Fahrbahnachse aufgestellte Absperrschranken und eine Leitbake, die an der Seite der Absperrschranke aufgestellt wird, an der vorbeigefahren werden soll.

(2) Eine spitzwinklige Querabspernung wird mit einseitigen Leitbaken gestaltet. Es müssen mindestens vier Stück je voll gesperrtem Fahrstreifen bei einem seitlichen Abstand von 0,6 m bis 1 m aufgestellt werden. Der Längsabstand soll 1 bis 2 m betragen.

(3) Wann eine rechtwinklige oder spitzwinklige Querabspernung eingesetzt wird, richtet sich in erster Linie nach den örtlichen Platzverhältnissen. Bei zwei oder mehr Fahrstreifen einer Richtung sowie auf Vorfahrtsstraßen (Z 306) sollte möglichst eine spitzwinklige Querabspernung eingesetzt werden.

(4) Müssen mehrere Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung gesperrt werden, so sollen getrennte spitzwinklige Querabspernungen vorgenommen werden. Zwischen ihnen können jeweils längere Übergangsstrecken liegen (versetzte Fahrstreifenreduzierung).

(5) Entgegengesetzt gerichtete Verkehrsströme werden in Überleitungsbereichen auf zweibahnigen Straßen grundsätzlich jeweils mit Hilfe einer spitzwinkligen Querabspernung aus einseitigen Leitbaken geführt. Zwischen den beiden Bakenreihen ist ein möglichst großer Sicherheitsraum vorzusehen. Ist aus Platzgründen nur eine Reihe möglich, so sind zweiseitige Leitbaken erforderlich. Am Beginn der Rückführung des umgeleiteten Verkehrstromes ist auf der ersten Leitbake der Querabspernung Zeichen 222-20 anzuordnen.

(6) Am Ende einer Abspernung können Absperrschranken oder Leitbaken (drei Stück pro voll gesperrtem Fahrstreifen) eingesetzt werden.

2.2.4 Längsabspernung

(1) In der Regel wird die Arbeitsstelle in Längsrichtung durch Leitbaken abgesichert. Der Abstand der Leitbaken darf maximal 10 m betragen. Auf Richtungsfahrbahnen (kein Gegenverkehr) dürfen auch einseitige Leitbaken aufgestellt werden.

(2) Ist im Bereich der Längsabspernung mit Querverkehr zu rechnen (z. B. aus Einmündungen oder Ausfahrten) oder sollen Fußgänger am Durchqueren des Arbeitsstellenbereiches gehindert werden, sollten zusätzlich Absperrschranken zwischen den Leitbaken angeordnet werden.

2.3 Verkehrsregelung im Fahrbahnbereich

2.3.1 Regelpläne

(1) Wie Arbeitsstellen, von denen nur der Kfz-Verkehr betroffen ist, abgesperrt, beschildert, markiert und beleuchtet werden können, ist in den Regelplänen B I/1 bis B I/17 verdeutlicht. Im Übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf A.1.5 verwiesen.

(2) Liegen Arbeitsstellen im Fahrbahnbereich unmittelbar neben einem Verkehrsbereich des Fußgänger- und/oder Radverkehrs, sind die Festlegungen in B.2.4 zu beachten.

2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten

(1) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt innerorts 50 km/h. Wo höhere Geschwindigkeiten zugelassen sind, dürfen diese für den Arbeitsstellenbereich herabgesetzt werden. Hinter der Arbeitsstelle ist dann wieder die vorher gültige zulässige Höchstgeschwindigkeit vorzuschreiben, soweit Z 274 nicht mit einem Gefahrzeichen oder einem Zusatzzeichen 1001-30 verbunden war.

(2) Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h sollten insbesondere angeordnet werden, wenn Fußgänger und Radfahrer oder im Arbeitsbereich Tätige gefährdet sind. Ob darüber hinaus zur Warnung vor einer Arbeitsstelle die Aufstellung eines Gefahrzeichens ohne zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung ausreicht, bleibt in jedem Einzelfall zu entscheiden.

2.3.3 Vorrangregelung an Engstellen

(1) Es ist jeweils zu prüfen, ob die Verhaltensvorschrift des § 6 StVO allein ausreicht. Muss diese Vorschrift unterstützt oder soll in Abweichung davon der anderen Richtung Vorrang gewährt werden, ist eine Beschilderung mit Zeichen 208/308 anzuordnen. Diese Verkehrsregelung ist zulässig, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Die Engstelle darf maximal 50 m einschließlich der Querabspernung lang sein. (Soll die volle Länge als Arbeitsbereich benutzt werden, sind Absperrschranken zur Querabspernung zu verwenden, auf Straßen außerhalb geschwindigkeitsreduzierter Bereiche ist zusätzlich Zeichen 121 aufzustellen.)
- Die gesamte Engstelle muss aus beiden Fahrtrichtungen voll überschaubar sein.
- In der wartepflichtigen Zufahrt der Engstelle (Z 208) soll kein nennenswerter Rückstau entstehen.

(2) Auf Fahrbahnen mit mehr als einem Fahrstreifen je Richtung und auf Straßen mit schienengebundenen Fahrzeugen darf grundsätzlich keine Verkehrsregelung durch Zeichen 208/308 vorgenommen werden.

(3) Wenn der Kfz-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen aufrechterhalten werden muss und die Voraussetzungen für eine Verkehrsregelung durch Zeichen 208/308 nicht gegeben sind, muss eine Lichtsignalanlage eingesetzt oder mindestens eine Fahrtrichtung umgeleitet werden.

(4) Auf Wohn- und Nebenstraßen sowie in geschwindigkeitsreduzierten Bereichen kann bei einseitig verengter Fahrbahn und einer Engstellenlänge bis maximal 20 m auf eine Verkehrsregelung verzichtet werden.

2.3.4 Umleitung

(1) Als Umleitungstrecken müssen solche Straßen ausgewählt werden, die für die Art und Menge des umzuleitenden Verkehrs genügen und die, wenn notwendig, mit zumutbaren Aufwendungen für die Umleitungen hergerichtet werden können.

(2) Liegen an der geplanten Umleitungsstrecke Schulen, Altersheime, Krankenhäuser o.a., so ist zu prüfen, ob eventuell Maßnahmen für die Fußgängersicherung (z.B. Fußgängerüberwege) erforderlich sind. Außerdem sollten wegen der Veränderung der Verkehrsstärke erforderlichenfalls Signalzeitenprogramme angepasst und/oder besondere Maßnahmen für den Fußgängerquerverkehr vorgesehen werden.

2.3.5 Sackgasse

Eine infolge einer Arbeitsstelle entstandene Sackgasse ist durch Zeichen 357 ggf. mit Zusatzzeichen 1028-33 zu kennzeichnen, bei Bedarf auch beidseitig der Straße. Wenn die Kennzeichnung durch Verkehrszeichen nicht ausreicht, kann es zweckmäßig sein, eine Teilspernung (Einengung) der Straße vorzunehmen. In diesem Fall sollten 3 zweiseitige Leitbaken eingesetzt werden.

2.4 Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen

2.4.0 Allgemeines

(1) Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer darf 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 (siehe B.2.4.4). Ist dies nicht möglich, so ist die Einrichtung von Überquerungshilfen (z.B. Fußgängerüberweg) zu prüfen und ggf. anzuordnen.

(2) Nur bei entsprechender Sicherung darf der Radfahrer auf die Fahrbahn geleitet werden (siehe B.2.4.4).

(3) Muss aus Sicherheitsgründen das Radfahren untersagt werden (z.B. bei der Überwindung von Hindernissen wie Brücken, Absätzen usw.), so muss je nach örtlicher Situation Zeichen 237 mit Zusatzzeichen 1012-31, 239 oder 254 aufgestellt werden.

(4) Alle Geh- und Radwege einschließlich der Notwege sind entsprechend ihrer Bestimmung zu beschildern (z. B. Z 237, Z 239 bis 241).

(5) Bei Arbeiten außerhalb von Verkehrsflächen muss die Arbeitsstelle wie auf Geh- und Radwegen abgesichert und beleuchtet werden, wenn dort öffentlicher Verkehr stattfindet.

(6) Leitbaken dienen nur der Verkehrsführung auf der Fahrbahn. Auf Geh- und Radwegen ist ihr Einsatz unzulässig.

(7) Die Absicherung im Bereich von Arbeitsstellen auf Geh- und/oder Radwegen wird in den Regelplänen B II/1 bis B II/9 verdeutlicht. Im Übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf A. 1.5 verwiesen.

(8) Grenzen Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen unmittelbar an Bereiche des Kfz-Verkehrs oder ragen Notwege in diesen Bereich, sind die Festlegungen in B.2.3 zu beachten.

(9) Liegen Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen unmittelbar neben einem Bereich des schienengebundenen Verkehrs, kann eine Abgrenzung durch eine Absperrschranke (Höhe 100 mm) ausreichend sein.

2.4.1 Mindestbreiten

(1) Geh- und Radwege sollen nach Möglichkeit in voller Breite im Arbeitsstellenbereich fortgeführt werden. Bei beengten Verhältnissen sollten folgende Mindestmaße nicht unterschritten werden:

- | | |
|--------------------------------|--------|
| a) Gehwege | 1,0 m, |
| b) Radwege ohne Gegenverkehr | 0,8 m, |
| c) gemeinsame Geh- und Radwege | 1,6 m, |
| d) Fußgängerzonen | 3,5 m. |

(2) Dies gilt auch für Führung über provisorische Brücken.

(3) Größere Breiten sind anzustreben, insbesondere bei hoher Verkehrsstärke durch Fußgänger.

(4) Zwischen Baugrubenrändern und Geh- oder Radwegen sollte ein Abstand von mindestens 0,15 m vorgesehen werden.

2.4.2 Gemeinsamer Geh- und Radweg

(1) Muss ein Geh- oder Radweg voll gesperrt werden, so sollen die Fußgänger und Radfahrer möglichst gemeinsam über den verbleibenden Geh- oder Radweg geführt werden.

(2) Für die Richtung, für die Radfahren auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg gestattet ist, ist Zeichen 240, auf der Gegenseite Zeichen 138 aufzustellen.

2.4.3 Querabsperrung, Längsabsperrung

(1) Fußgänger- und Radfahrverkehrsflächen sind gegenüber den Arbeitsbereichen mindestens durch Absperrschranken (Höhe 100 mm) zu sichern.

(2) Die Absperrungen müssen bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen durch Richt- oder Rundstrahler (gelbes Dauerlicht; Abstand quer 1 m, längs 10 m) ergänzt werden, sofern die öffentliche Beleuchtung nicht ausreicht oder nicht die ganze Nacht über eingeschaltet ist.

2.4.4 Fußgänger/Radfahrer-Notwege

Müssen Fußgänger-/Radfahrer-Notwege über Grünstreifen, Parkstreifen oder die Fahrbahn angelegt werden, so gilt neben den Anforderungen wie bei Arbeiten auf Geh- und Radwegen zusätzlich folgendes:

- Muss der Notweg neben bzw. auf der Fahrbahn eingerichtet werden, so muss die Verkehrsführung zur Fahrbahnseite hin entsprechend B.2.2.3 und B.2.2.4 erfolgen. Zwischen oder neben den Leitbaken müssen zum Notweg hin Absperrschranken in 1 m Höhe und Tastleisten in 0,25 m Höhe (jeweils Höhe der Oberkante) angebracht werden (siehe auch A.3.1.1).
- Soweit ausreichend Platz zur Verfügung steht, sollte ein Radfahrer-Notweg durch eine gelbe Fahrbahnmarkierung von der Fahrbahn abgetrennt werden. In diesem Fall ist zusätzlich Zeichen 121 aufzustellen.

- c) Muss der Radweg außerhalb von Kreuzungen und Einmündungen auf die Fahrbahn geleitet werden, so muss diese Stelle durch Leitbaken gesichert werden.

2.5 Arbeitsstellen im Bereich von Schienenbahnen

2.5.0 Allgemeines

(1) *Arbeitsstellen im Gleisbereich von Straßen- und Stadtbahnen ohne besonderen Bahnkörper sind problematisch, da der Betrieb dieser Bahnen aufrechterhalten werden soll oder muss und daher teilweise keine herkömmlichen Absperrgeräte verwendet werden können.*

(2) Bei solchen Arbeitsstellen, die ganztägig, d.h. auch bei Dunkelheit, abgesichert werden müssen, dürfen grundsätzlich keine Leitkegel eingesetzt werden (siehe auch Regelpläne B III/1 und B III/3 und A.1.5).

(3) Liegen Arbeitsstellen im Schienenbereich unmittelbar neben einem Verkehrsbereich des Fußgänger- und/oder Radverkehrs, sind die Festlegungen in B.2.4 zu beachten.

2.5.1 Querabspernung

Grundsätzlich ist im Bereich von Schienenbahnen eine schwenkbare Straßenbahnschranke vorzusehen. Die Straßenbahnschranke bzw. die gesamte Querabspernung müssen folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Das Schrankenblatt muss entsprechend Zeichen 600 mindestens 250 mm hoch, rot-weiß-rot senkrecht schraffiert und voll reflektierend sein (Folie Typ 2 nach DIN 67 520 Teil 2).
- Die Gesamtlänge richtet sich nach der Breite der Arbeitsstelle, die in voller Breite abzusichern ist.
- Neben der Straßenbahnschranke muss zum Kfz-Verkehrsbereich hin eine Warnbake aufgestellt werden. Sie ist nach Möglichkeit einige Meter vor der Straßenbahnschranke aufzustellen; dieser Sicherheitsraum ist seitlich abzusperren.
- Über dem Schrankenblatt müssen mindestens 3 einseitige Warnleuchten (gelbes Dauerlicht) je gesperrtem Fahrstreifen angebracht sein, die synchron geschaltet auch gelb blinken dürfen. Bei Vollsperrung müssen mindestens 5 Warnleuchten (rotes Dauerlicht) angebracht werden.
- Das Zeichen 222 ist bei Lage des Sperrbereichs in Fahrbahnmitte auf der Warnbake zu zeigen.
- Zusätzlich müssen vor der Arbeitsstelle (Straßenbahnschranke) eine Sperrfläche in gelber Markierung angelegt und mehrere Vorankündigungspfeile auf der Fahrbahn angebracht werden.
- Über dem Schrankenblatt müssen auch straßenbahntechnische Signale angebracht werden (z.B. Sh I [Zwangshalt]).

2.5.2 Längsabspernung

(1) Entlang der Arbeitsstelle müssen eine Fahrbahnbegrenzung in gelber Markierung angelegt und/oder Leitbaken aufgestellt werden. Der Abstand der Leitbaken darf maximal 10 m betragen. Es können stattdessen auch bauliche Leitelemente verwendet werden.

(2) Ist im Bereich der Längsabspernung mit Querverkehr zu rechnen (z. B. aus Einmündungen oder Ausfahrten) oder sollen Fußgänger am Durchqueren des Arbeitsstellenbereiches gehindert werden, sollten zusätzlich Absperrschranken zwischen den Leitbaken angeordnet werden.

2.5.3 Sicherung des Personals

(1) Für eine Material- und Gerätelagerung sowie zum sicheren Aufenthalt von Personen während der Vorbeifahrt von Schienenbahnfahrzeugen muss nach Möglichkeit unmittelbar neben dem Gleisbereich von Schienenbahnen Platz zur Verfügung stehen.

(2) Sind neben dem Gleisbereich noch zwei oder mehr Fahrstreifen vorhanden, so soll der innere neben dem Fahrbereich liegende Fahrstreifen generell, mindestens aber außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten gesperrt werden.

(3) Ist neben dem Gleisbereich nur noch ein Fahrstreifen vorhanden, so kann dieser zum Ausweichen von im Arbeitsbereich Tätigen genutzt werden. Zur Absicherung dieser Personen muss der Individualverkehr dann durch eine Lichtzeichenanlage zum Halten gebracht werden.

(4) Kann aus Platzgründen oder wegen zu hohem Verkehrsaufkommen kein Fahrstreifen neben dem Gleisbereich zur Verfügung gestellt werden, muss zum Schutz der Personen (Ausweichen) ggf. auch das Gegengleis gesperrt werden können.

3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer

3.0 Allgemeines

(1) Die Arbeiten an Arbeitsstellen von kürzerer Dauer erfolgen in der Regel mit geringem Absperr- und Beschilderungsaufwand (Regelpläne B IV/1 bis B IV/3).

(2) Es können auch Absicherungsmöglichkeiten aus den Regelplänen B I/1 bis B I/3, B I/5, B I/7, B I/11, B I/12 und B I/16 sowie B II/1 abgeleitet werden. Soweit dabei in den Tagesstunden gearbeitet wird, entfällt die Anbringung von Warnleuchten.

(3) Im Übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf A. I.5 verwiesen.

3.1 Arbeitsstellen im Bereich der Fahrbahn

(1) Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Bereich der Fahrbahn reichen bei Tageslicht Leitkegel mit einer Höhe von mindestens 500 mm zur Sicherung aus. Für die Querabspernungen sind mindestens 3 Stück im Abstand von höchstens 1 m erforderlich. Der Längsabstand der Leitkegel untereinander darf höchstens 5 m betragen.

(2) Die Länge einer Engstelle bei Regelung des Verkehrs gemäß § 6 StVO darf maximal 20 m betragen.

(3) Zur Sicherung von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer können auch fahrbare Absperrtafeln oder Arbeitsfahrzeuge eingesetzt werden, die gemäß A.7.1 mit zusätzlichen Warneinrichtungen ausgestattet sind. Eine fahrbare Absperrtafel oder ein Sicherungsfahrzeug soll aus einer Entfernung von etwa 50 m gut zu erkennen sein. Ist das nicht der Fall, muss zusätzlich ein Warnposten zur Vorwarnung aufgestellt werden.

(4) Stationäre Arbeitsstellen sind durch Zeichen 123 anzukündigen, wenn keine fahrbare Absperrtafel eingesetzt wird. Die Zeichen sind gut sichtbar aufzustellen, wobei die in A.2.1 genannten Aufstellhöhen unterschritten werden können; sie dürfen jedoch nicht verdeckt werden, z.B. durch parkende Fahrzeuge.

3.2 Arbeitsstellen im Bereich von Geh- und Radwegen

(1) Bei Arbeiten von kürzerer Dauer auf Geh- und Radwegen ohne Aufgrabungen sowie bei beweglichen Arbeitsstellen reichen bei Tageslicht Leitkegel (Höhe mindestens 500 mm) oder kleine Leitbaken zur Sicherung aus. Für die Querabspernung sind sie möglichst lückenlos aufzustellen. Der Längsabstand der Leitkegel untereinander darf 2,5 m betragen.

(2) Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Bereich von Schachtzugängen oder ähnlich kleinflächigen Öffnungen in Geh- und Radwegen können mobile Absturzsicherungen eingesetzt werden. Sie müssen einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu solchen Schächten oder Öffnungen gewährleisten (siehe A.10.0).

3.3 Arbeiten im Bereich von Schienenbahnen

(1) Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Bereich von Schienenbahnen reicht es aus, den im Gleisbereich liegenden Fahrstreifen durch Leitkegel zu sperren (siehe Regelplan B IV/3).

(2) Für die Querabspernungen sind mindestens 3 Leitkegel mit einer Höhe von 1000 mm erforderlich. Auf den Leitkegeln müssen zur besseren Auffälligkeit Warnleuchten (gelbes Blinklicht) montiert sein. Auf dem mittleren Leitkegel (Querabspernung) müssen außerdem straßenbahntechnische Signale (z. B. Sh 2 [Schutzhalt]) angebracht sein.

(3) Für die Längsabspernungen genügen Leitkegel mit einer Höhe von mindestens 500 mm. Der Abstand der Leitkegel untereinander darf maximal 5 m betragen.

3.4 Vermessungsarbeiten

(1) Vermessungspunkte und Messungslinien sollen nach Möglichkeit in verkehrsarme Bereiche außerhalb der Fahrbahn gelegt werden. Muss die Fahrbahn in Anspruch genommen werden, so soll ein Wechseln von einer Straßenseite zur anderen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt bleiben. Es sind die Vermessungsverfahren zu wählen, bei denen der öffentliche Verkehrsraum so wenig wie möglich betreten werden muss.

(2) Erscheint im Verlauf von Vermessungsarbeiten die Sicherheit des Vermessungstrupps oder die Sicherheit des Verkehrs nicht mehr gewährleistet, sind die Arbeiten zu unterbrechen und die Arbeitsstelle zu räumen.

(3) Wird die Fahrbahn nur für kurze Zeit betreten, kann auf übersichtlichen Straßenabschnitten mit geringem Verkehr die Sicherung der Arbeitsstelle durch einen Warnposten erfolgen.

(4) Bei Vermessungsarbeiten im Geh- und Radwegbereich kann in der Regel von Sicherungen abgesehen werden, sofern keine Aufgrabungen vorgenommen werden und kein starker Radverkehr zu erwarten ist. Für Fußgänger und Radfahrer muss ausreichend Platz verbleiben.