

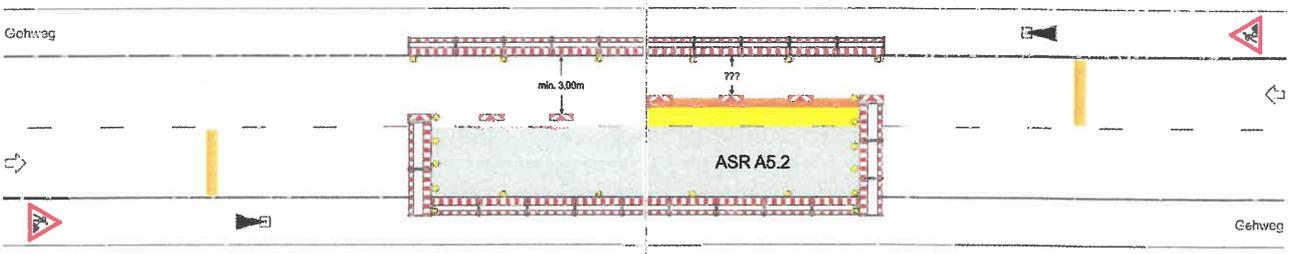
Platzbedarf gemäß ASR A 5.2 – in Querrichtung

Auf eine umfassende Erläuterung der ASR A 5.2 wird an dieser Stelle verzichtet. Eines muss jedoch klar sein: Die RSA 21 und insbesondere die jeweiligen Regelpläne berücksichtigen **nicht** die Anforderungen der ASR A 5.2. Alle Regelpläne dienen lediglich zur Verdeutlichung der verkehrsrechtlich erforderlichen Absicherung sowie der notwendigen Mindestbreiten für den Verkehr (einschließlich Geh- und Radwege). Wenn also aus rein verkehrsrechtlicher bzw. verkehrsplanerischer Sicht ein vermeintlich geeigneter Regelplan gefunden ist, bedeutet das nicht, dass damit auch die Anforderungen des Arbeitsschutzes gemäß ASR A 5.2 erfüllt sind.

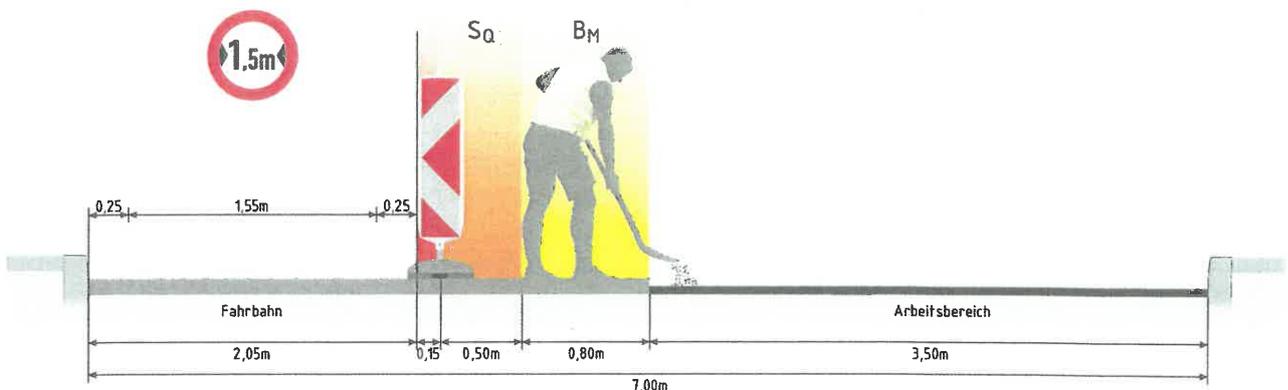
Eher ist das Gegenteil der Fall: Wendet man die Anforderungen der ASR A 5.2 an, lassen sich viele Regelpläne nach RSA 21 überhaupt nicht umsetzen.

Natürlich sehen die RSA 21 die Anforderungen des Straßenverkehrs an erster Stelle und dementsprechend fallen auch die gewählten Formulierungen aus. Der Arbeitsschutz hingegen vertritt hierzu eine andere Auffassung, sprich die Vorgaben der ASR A 5.2 legen letztendlich fest, wie viel Platz für den Verkehr übrig bleibt bzw. ob überhaupt Verkehr an der Arbeitsstelle vorbeifahren darf. Die Wahrheit liegt wie üblich dazwischen bzw. die Durchführung von Baumaßnahmen bedarf immer einer einvernehmlichen Lösung, welche z. B. auch die Herstellung einer kostenintensiven Fahrzeug-Behelfsbrücke bzw. einer baulichen Behelfsumfahrung zur Aufrechterhaltung des Verkehrs erfordern kann. Ansonsten ist die Auflösung des Konfliktes recht simpel: Wird keine Lösung gefunden, kann nicht gebaut werden.

■ **Variante 1: Die ASR A 5.2 legt die verbleibende Fahrstreifenbreite fest**

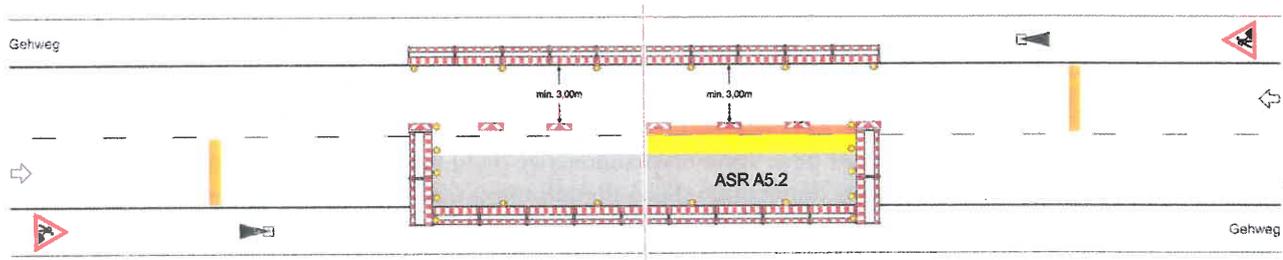


Die RSA 21 blenden die Sicherheitsabstände gemäß ASR A 5.2 vollständig aus (linke Planhälfte). Wendet man die jeweiligen Maße zu Arbeitsplatzbreite B_M und seitlichen Sicherheitsabstand S_Q an (rechte Planhälfte), ergibt sich der tatsächliche Platzbedarf und damit die Position der Leitbake (S_Q bemessen bis Bakemitte). Erst ab dem daraus resultierendem Standort der Leitbake (oder eines Leitkegels) kann die Fahrstreifenbreite bemessen werden. Diese Bewertung führt insbesondere bei halbseitigen Fahrbahnsanierungen und ähnlichen Maßnahmen dazu, dass der notwendige Verkehrsbereich nicht mehr gegeben ist:

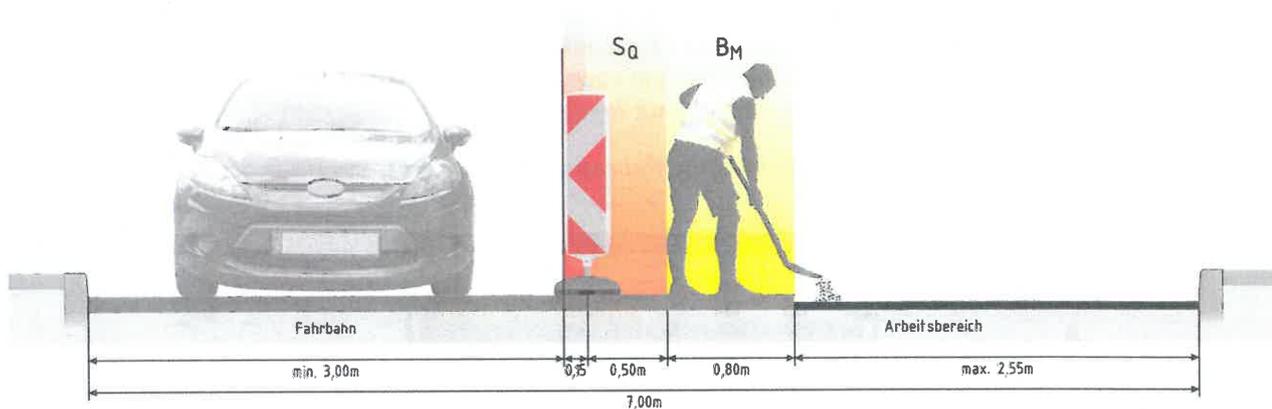


Querschnitt einer 7,00 m breiten Fahrbahn. Der Arbeitsplatz B_M im Grenzbereich zum Straßenverkehr und der seitliche Sicherheitsabstand S_Q sorgen dafür, dass die Leitbake so weit in den Verkehrsbereich abgerückt werden muss, dass nur noch eine Fahrstreifenbreite von 2,05 m übrig bleibt – also keinesfalls 3,00 m, wie im Regelplan dargestellt. Wenn als Konsequenz eine Breitenbeschränkung via Zeichen 264 angeordnet werden soll (z. B. 2,00 m), muss noch der beidseitige Sicherheitsabstand von 0,25 m berücksichtigt werden. Auf Zeichen 264 dürfte also nur die Angabe 1,50 m (gerundet) stehen – hier ist folglich selbst PKW-Verkehr nicht mehr möglich.

■ Variante 2: Die RSA legen die mögliche Breite des Arbeitsbereiches fest

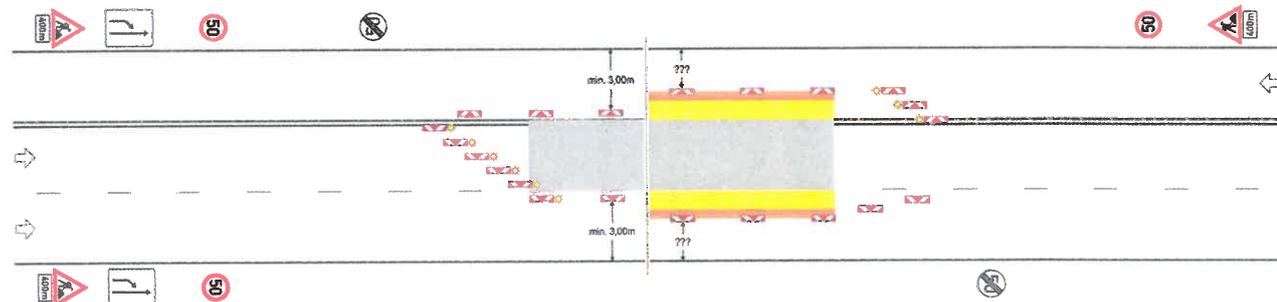


Auch die umgekehrte Bewertung ist möglich: Aus der erforderlichen Fahrstreifenbreite und der daraus resultierenden Position der Leitbaken ergibt sich nach Abzug des seitlichen Sicherheitsabstandes S_Q und der Arbeitsplatzbreite B_M , wie breit bzw. wie schmal der eigentliche Arbeitsbereich (z. B. eine zu asphaltierende Fläche) tatsächlich sein darf. Im konkreten Beispiel kann folglich nicht bis zur Fahrbahnmitte gebaut werden.



Wenn sich die Bauseite an den Voraussetzungen nach RSA 21 orientieren muss, verschiebt sich der eigentliche Arbeitsbereich. Es kann also im Regelfall nicht bis zur Fahrbahnmitte gebaut werden. Unter Abzug der Maße nach ASR A 5.2 verbleibt im gezeigten Beispiel eine mögliche Einbaubreite von 2,55 m.

Beispiel Regelplan C I/8:



Bei einer Arbeitsstelle in „Insellage“ sind die relevanten Abstände nach ASR A 5.2 im Regelfall beidseitig zu bemessen. Eine Deckensanierung in der gesamten Breite des mittleren Fahrstreifens (grauer Arbeitsbereich), mit Personaleinsatz im Grenzbereich zum Straßenverkehr, ist unter Anwendung dieses Regelplanes nicht möglich (es sei denn, es wird vorher die Befahrbarkeit des Banketts hergestellt, wobei dies auch wieder Anpassungen im Regelplan nach sich zieht).