

## **Mehr Sicherheit in Baustellen auf Bundesautobahnen**

Beschluss vom 19.04.2012 auf Basis der Empfehlung des  
Vorstandsausschusses Verkehrstechnik vom 22.03.2012

### **Erläuterung**

Baustellen auf Autobahnen fallen häufig durch ein überdurchschnittliches Unfallgeschehen auf. Die Folgen dieser Unfälle sind zwar gegenüber den baustellenfreien Autobahnabschnitten durchschnittlich weniger schwer. Gleichwohl sind jedoch insbesondere jeweils der Baustellenbeginn und das Baustelleneende Problembereiche hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Dies trifft zudem für die Verschwenkungen, die Überleitungen sowie die Behelfsanschlussstellen innerhalb der Baustelle zu.

Insgesamt sind dies also Bereiche, die von den Verkehrsteilnehmern besondere Aufmerksamkeit erfordern. Nur wenn dort Fahrbahnverlauf und Veränderungen der Verkehrsführung rechtzeitig erkannt werden, können die Verkehrsteilnehmer ihre Geschwindigkeit und ihr Fahrverhalten adäquat anpassen.

Wesentlich für die Verkehrssicherheit in Baustellen sind

- die Erkennbarkeit des Baustellenbeginns,
- die Erkennbarkeit von Veränderungen der Verkehrsführung und von besonderen Gefahrenbereichen innerhalb der Baustelle,
- eine konsistente Gestaltung des Baustellenverlaufs, der Baustelleneinrichtung und der Fahrstreifengeometrie,
- die konsequente Abstimmung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf die Fahrstreifenbreiten und Fahrstreifengeometrie und
- eine sorgfältige Gestaltung von nicht verzichtbaren Behelfsanschlussstellen.

### **Empfehlung**

Es wird empfohlen, bei der Gestaltung von Baustellen auf Autobahnen insbesondere auf eine Vereinheitlichung von Bau und Betrieb zu achten, um die Akzeptanz notwendiger Geschwindigkeitsbeschränkungen zu unterstützen. Dies betrifft insbesondere die großmaßstäbliche Abstimmung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die bauliche und verkehrstechnische Ausgestaltung, z. B. Fahrstreifenbreiten und Verschwenkungsgeometrie.

Zur Verminderung von Unfällen durch Auffahren oder Abkommen von der Fahrbahn sollte von der Regelung einer einheitlichen konstanten Geschwindigkeit über alle Baustellenbereiche nur dann abgewichen werden, wenn ein Wechsel in der baulichen Gestaltung unvermeidbar ist. Die einheitliche Gestaltung des gesamten Baustellenbereiches (Fahrstreifenbreiten, Ausstattung, Gestaltung der Verschwenkungen, usw.) kann zudem eine Homogenisierung des Verkehrsablaufs bewirken.

Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Autobahnbaustellen empfohlen:

- Baustellen sind nach den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen (RSA) so einzurichten, dass sie mit einer Regelgeschwindigkeit von 80 km/h befahren werden können.
- Neue Pkw sind inklusive Außenspiegeln inzwischen überwiegend breiter als 2,0 m. Um einen sicheren Betrieb einer Baustelle bei 80 km/h zu gewährleisten, soll die Mindestbreite linker Fahrstreifen daher 2,70 m, in Ausnahmen 2,60 m betragen. Rechte Fahrstreifen sollen mindestens 3,25 m breit sein.
- Wenn diese Mindestbreiten nicht einzuhalten sind, ist eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit von maximal 60 km/h anzuordnen. Die Empfehlung zum versetzten Fahren kann zusätzlich zu einer Sicherheitsverbesserung beitragen.
- Am Baustellenbeginn sollen verstärkt Überwachungsmaßnahmen zur Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durchgeführt werden. Die Überwachungsstandorte sollten gut erkennbar sein und im Vorfeld angekündigt werden.
- In besonderen Gefahrenbereichen, die erhöhte Anforderungen an die Fahraufgaben erfordern, sollte fluoreszierende gelbgrüne Reflexfolie der Retroreflexionsklasse RA3 als Grundfolie verwendet werden. Zu diesen Gefahrenbereichen zählen z.B.:
  - der Baustellenbeginn, wenn in einer Überleitung die Fahrstreifen mit einem von den RSA abweichenden Maß verschwenkt werden,
  - Fahrstreifenüberleitungen mit starkem Querneigungswechsel,
  - extreme Fahrstreifenverschwenkungen und Engstellen innerhalb der Baustelle.
- Im gesamten Baustellenbereich sollen Pfeilbaken zum Einsatz kommen.
- Bei Überleitungen und Verschwenkungen soll die Mittelmarkierung aufgeweitet werden.
- Weiße Markierungslinien sind bei der Baustelleneinrichtung zu entfernen bzw. bei neuen Fahrbahnen erst nach dem Ende des Bauzeitraums aufzutragen.
- Innerhalb von Baustellen sollten Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen immer in ausreichender Länge eingerichtet werden.
- Das Baustellenende sollte mit einer stufenweisen Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung sowie einer gleichzeitigen Verlängerung der Überholverbote für den Schwerverkehr verbunden sein.

Des Weiteren wird empfohlen, im Einzelfall zu prüfen, ob weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erforderlich sind, um die Erkennbarkeit und Begreifbarkeit der Verkehrsführung innerhalb der Baustellen zu verbessern. Dazu gehören z.B. zusätzliche Warnblinkleuchten, zusätzliche Pfeilmarkierungen auf der Fahrbahn, die Ausleuchtung kritischer Bereiche oder profilierte Längsmarkierungen.

Es wird zudem empfohlen, Fahrerassistenzsysteme und Telematik-anwendungen, die auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Autobahn-baustellen beitragen, weiterzuentwickeln und auf ihre Wirkungen hin zu untersuchen. Nach Klärung rechtlicher Grundlagen könnte auch die Geschwindigkeitsüberwachung durch ‚Section Control‘ in Verbindung mit transparenter Information der Verkehrsteilnehmer zu einer angemessenen Geschwindigkeit und damit zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit in Baustellen beitragen.

Für den Ausschuss/die Ausschüsse:

gez.

Dr. Walter Eichendorf

Präsident