

<b>Sitzungsvorlage</b>		<b>Vorlage- Nr:</b>	<b>VO/2018/1571-65</b>
Federführend: 65 Entsorgungs- und Baubetrieb		Status:	öffentlich
Beteiligt: 31 Straßenverkehrsamt		Aktenzeichen:	
		Datum:	17.04.2018
		Referent:	Beese Thomas
<b>Regelwerke zur Baustellenabsicherung und Konsequenzen</b>			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
09.05.2018	Bau- und Werksenat	Kenntnisnahme	

## I. Sitzungsvortrag:

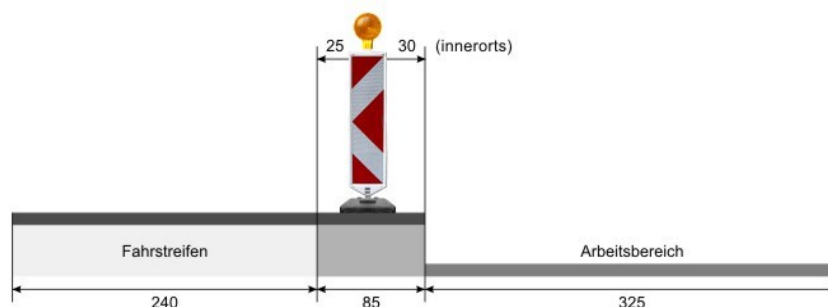
### Vorwort

Der Entsorgungs- und Baubetrieb der Stadt Bamberg ist sowohl bei Kanalbauarbeiten, als auch bei Straßenbauarbeiten auf öffentlichen Verkehrsflächen tätig. Neben der Straßenverkehrsordnung (StVO) gilt es für alle am Bau Beteiligten auch die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA-95) zu beachten. Ergänzend zu diesen beiden Regelwerken, die seit Jahrzehnten für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer an Baustellen sorgen, gewinnt die Arbeitsstättenregel ASR A5.2 zunehmend Bedeutung. Die ASR A5.2, welche bisher als Entwurf zur Information bereitgestellt wurde, hat das Ziel den Arbeits- und Gesundheitsschutz für Beschäftigte auf Straßenbaustellen zu erhöhen. Wesentliches Element dieser technischen Regel, die bundesweit vom Ausschuss für Arbeitsstätten erarbeitet wurde, ist es den Beschäftigten für die durchzuführende Arbeit unmittelbar am vorbeifließenden Verkehr eigene Bewegungsflächen und Sicherheitsabstände zur Verfügung zu stellen. Diese nun geregelten Bewegungsflächen und Sicherheitsabstände führen dazu, dass gerade im innerstädtischen Bereich Baustellen nicht mehr in jener Weise, wie in den vergangenen Jahrzehnten praktiziert, abgearbeitet werden können.

### Gegenwärtige Situation

Schon seit Jahren existieren Anforderungen, wie eine Arbeitsstelle im öffentlichen Verkehrsraum korrekt und sicher für alle Verkehrsteilnehmer kenntlich gemacht und abgesichert werden muss. Aus Gründen der Leichtigkeit und Aufrechterhaltung des Verkehrs sowie zur Erreichbarkeit von Gewerbetreibenden wird im Besonderen in der Stadt vorzugsweise auf halbseitige Sperrungen (Teilsperrungen) im Zuge von Leitungsbauarbeiten oder Straßenbauarbeiten (Fahrbahnsanierung) zurückgegriffen. Die Entscheidung, ob halbseitig gebaut werden kann, wird oft alleine auf Grundlage der vorhandenen Fahrbahnbreite getroffen. Üblicherweise weisen Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet eine Fahrbahnbreite von rund 6,50m auf. Daraus wird regelmäßig geschlossen, dass eine halbseitige Baumaßnahme unter Teilspernung mit einem 3,25m breiten Fahrstreifen möglich wäre. Bei dieser Planung der Verkehrsführung wird jedoch bereits die seit vielen Jahren schon nach RAS-95 und StVO erforderliche Längsabspernung der Baustelle mit mindestens 40cm Breite ebenso wenig betrachtet wie der Sicherheitsabstand von 25cm zwischen Absperrung (Leitbake) und Lichtraumprofil des Verkehrsraumes. Damit schmilzt der zur Verfügung stehende Verkehrsraum von rechnerisch 3,25m (halbierte Fahrbahnbreite) auf 2,65m ab.

Der Fahrstreifen wäre mit einem LKW (Breite bis 2,55m ohne Spiegel!) nur noch theoretisch befahrbar. Dieser Fahrstreifen ist durch den ÖPNV nicht mehr befahrbar. Für den Linienbusverkehr wird regelmäßig eine Fahrstreifenbreite von 3,00m gefordert. In Abhängigkeit von der Straßenführung, Länge der Baustelle und Kurvigkeit der Strecke kann der Breitenbedarf, gerade für den Bus, auch wesentlich höher liegen. Die RAS-95 sieht bei innerörtlichen Baustellen innerhalb der Absperrung einen Sicherheitsabstand zwischen Arbeitsbereich und Absperrung von mindestens 30cm vor.



Quellenangabe: Fotos und Abbildungen wurden von [www.rsa-95.de](http://www.rsa-95.de) entnommen.

Damit verbleibt eine Fahrstreifenbreite von 2,40m, die nur noch für PKWs geeignet ist. Anhand des Beispiels, das nur die Mindestforderungen nach RAS-95 berücksichtigt, wird deutlich, dass auch bei einem für innerörtliche Straßen eher großzügigem Straßenquerschnitt von 6,50m die Fahrstreifenbreite bei halbseitiger Sperre nicht für die Aufrechterhaltung des ÖPNV ausreicht und Beschränkungen auf spezielle Fahrzeugarten (z. B. nur für PKWs) unvermeidbar sind.

### Details der neuen ASR A5.2



Quellenangabe: Fotos und Abbildungen wurden von [www.rsa-95.de](http://www.rsa-95.de) entnommen.

Die ASR A5.2 im Entwurf von 2014 sieht darüber hinaus vor, dass in Hinblick auf das jeweilige Bauverfahren zusätzliche Mindestbreiten von Arbeitsplätzen (gelber Bereich) in Höhe von mindestens 80cm hinzukommen. Der anschließende seitliche Sicherheitsabstand (oranjer Bereich) richtet sich nach der zulässigen Geschwindigkeit im Baustellenbereich und nach der verwendeten Absperrereinrichtung. Im innerstädtischen Bereich sind hier mindestens 30cm anzusetzen. Der Sicherheitsabstand zum Verkehrsbereich (roter Bereich) ist nicht mehr Regelungsinhalt der ASR(hier gilt die RAS-95), schlägt aber dennoch mit 40cm (gemessen ab Mitte Bakenblatt) zu Buche.

Insgesamt ist also bei einer Deckenerneuerung neben der mittig verlaufenden Deckennaht ein Bereich von mindestens 150cm für Arbeitsplatz, Sicherheitsabstand (bei 30km/h) und Abstand zum Verkehr einzuplanen. Erst dann beginnt der eigentliche Fahrstreifen, der im hier gezeigten Beispiel nur noch 1,75m breit wäre und damit weitere Überlegungen in Bezug auf eine Befahrung mit Kraftfahrzeugen überflüssig macht: für die Baupraxis bedeutet das Vollsperrung!

Im Umkehrschluss bedeuten die Regelwerke:

Erst ab einer Fahrbahnbreite von 7,40m ist eine halbseitige Freigabe für PKWs möglich. Erst ab einer Fahrbahnbreite von 9,00m ist die halbseitige Freigabe für Stadtbusse möglich. In Kurven sind noch breitere Mindestanforderungen zugrunde zu legen.



Quellenangabe: Fotos und Abbildungen wurden von [www.rsa-95.de](http://www.rsa-95.de) entnommen.

Nicht nur im Straßenbau sind die Restbreiten der Fahrstreifen nicht mehr ausreichend um halbseitig den Verkehr vorbeileiten zu können. Im Besonderen Schwenkbereiche und Überhänge von Baumaschinen sind gesondert zu untersuchen und zu bewerten.



Quellenangabe: Fotos und Abbildungen wurden von [www.rsa-95.de](http://www.rsa-95.de) entnommen.

Ähnliches gilt für Absicherung von Baustellen im Leitungsbau, da abhängig von der jeweiligen Tätigkeit die Mindestbreite des Arbeitsplatzes von 0,80m auf 1,10m anwachsen kann. Eine Vollsperrung der Straße im Zuge der Leitungsbauarbeiten wird dann ebenfalls der Regelfall sein.

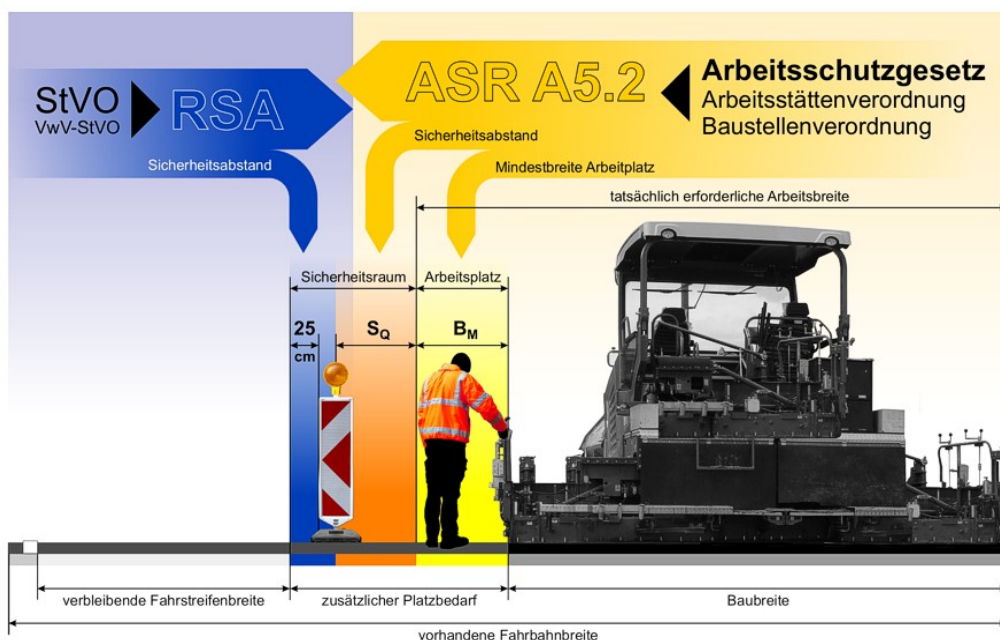
### Umsetzung der neuen ASR A5.2

Es lässt sich unschwer erkennen, dass die neue Arbeitsschutzregel mit ihrer Einführung Folgen hinterlassen wird. Neben deutlich höherem Platzbedarf für Baumaßnahmen (nicht nur öffentliche, sondern auch private Hochbaumaßnahmen sind davon betroffen, wenn öffentliche Verkehrsflächen z. B. für Gerüststellungen benötigt werden) sind auch höhere Kostenansätze für die Umleitungsbeschilderungen zu erwarten. Auch auf den ÖPNV werden Mehrkosten durch Umleitungsführungen zukommen.

Aufgrund kritischer Anmerkungen aus dem verkehrspolitischen Bereich der Bundesländer wurde die Arbeitsstättenregel A5.2 vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales noch nicht im Ministerialblatt bekannt gemacht. Allerdings stellt die ASR jedoch den Stand der Technik in Bezug auf den Arbeitsschutz innerhalb der Baustelle dar. Genau diesen Sachverhalt erörtert die Handlungshilfe zur Durchführung von Straßenbaumaßnahmen der Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft und stellt fest: „Die ASR A5.2 präzisiert die seit Jahrzehnten geltenden Forderungen der ArbStättV und beinhaltet keine neuen Sachverhalte“ und „die Arbeitsstättenverordnung muss auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr angewendet werden, wenn durch den fließenden Verkehr Gefährdungen für die Beschäftigten entstehen können.“

Für die Stadt Bamberg als öffentliche Auftraggeberin bedeutet dies, dass sie nach der Baustellenverordnung verpflichtet ist bei der Planung und der Ausführung eines Bauvorhabens die allgemeinen Grundsätze nach § 4 des Arbeitsschutzgesetzes sowie den Stand der Technik zu berücksichtigen. Damit ist die ASR A5.2 einzuhalten.

Für die Stadt Bamberg als Arbeitgeberin für eigenes operatives Personal im EBB gelten die allgemeinen Grundsätze nach § 4 des Arbeitsschutzgesetzes umso mehr. Im Zuge einer Gefährdungsbeurteilung gilt es Gefährdungen der eigenen Beschäftigten durch fließenden Verkehr zu erkennen und durch geeignete Verkehrsführung (und Sperrungen) nachhaltig auszuschließen. Die Belange des Arbeitsschutzes und die Sicherheit der eigenen Beschäftigten sind dabei stets höher anzusehen als die Leichtigkeit des Verkehrs und andere volkswirtschaftliche Überlegungen.



Quellenangabe: Fotos und Abbildungen wurden von [www.rsa-95.de](http://www.rsa-95.de) entnommen.

## Leitfaden Baustellen - Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich

Die Oberste Baubehörde (OBB) im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr hat 2015 den staatlichen Behörden, Gemeinden und Kommunen den „Leitfaden Baustellen“ der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlichen Kommunen zur Kenntnis gebracht. Wie es im Informationsschreiben heißt, stellt der Leitfaden in vielen Beispielen vor, wie die Sicherung von Arbeitsstellen bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Fuß- und Radverkehrs gewährleistet werden kann. Er kann gut als Arbeitshilfe für das Baustellenmanagement im Bereich von innerörtlichen Baustellen dienen. Gerade im innerstädtischen Bereich muss in der Regel die Zugänglichkeit aller Häuser aufrecht erhalten werden. Allein schon aus diesem Grund muss eine Fußgängerführung im Regelfall eingeplant werden. Die Verkehrssicherheit sei laut OBB in einer Gesamtbeurteilung der Auswirkungen der Maßnahmen auf alle Verkehrsteilnehmer, ggf. auch unter Einbeziehung der Umleitungsstrecken zu prüfen. Der Leitfaden und die darin enthaltenen Musterpläne ersetzen nicht die Vorgaben und Regelungen der geltenden Regelwerke und Regelpläne der RSA-95. Die im Leitfaden empfohlenen Breiten der Verkehrswege weichen zur Verbesserung der Sicherheit von Fußgänger- und Radverkehr in Baustellenbereichen von den RSA-95 ab und sind nicht immer ohne Einschränkungen des Kfz-Verkehrs einzuhalten.

Die Baustellenplanung sollte nach Auffassung der OBB daher im Einzelfall eine Abwägung vornehmen und sich ggf. an den in den RSA-95 geforderten Abmessungen sowie den realen Bedingungen vor Ort orientieren.

Im Gegensatz zur ASR stellt dieser Leitfaden nur eine Empfehlung dar von der im Ermessen der am Bau Beteiligten abgewichen werden kann. Trotzdem besteht bei Maßnahmen der Stadt Bamberg der Eigenanspruch gegenüber privaten Bauherren eine Vorbildfunktion und Vorreiterrolle einzunehmen. Dies bedeutet aber auch, dass Baumaßnahmen und deren verkehrliche Abwicklung durch den EBB und die Straßenverkehrsbehörde noch detaillierter koordiniert, geplant und ausgeschrieben werden müssen. Neben höherem personellem Aufwand ist auch mit steigenden Kosten in der Verkehrssicherung und Umleitungsbeschilderung zu rechnen.

### **Zusammenfassung:**

Bis mindestens 7,40m Straßenbreite wird eine Vollsperrung künftig häufig die Regellösung sein. Mit Mehrkosten für alle Bauherren im Hoch- und Tiefbereich ist zu rechnen.

### **II. Beschlussvorschlag:**

Der Bau- und Werkssenat nimmt den Bericht des Entsorgungs- und Baubetrieb zur Kenntnis.

### **III. Finanzielle Auswirkungen:**

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

<b>X</b>	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates:**

### **Anlage/n:**

**Verteiler:** EBB – Verwaltung  
EBB – Straßen- und Brückenbau  
31 Straßenverkehrsamt  
6R