Anregung/Beschwerde

Der Leitfaden **Baustellen – Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich mit Vollzugsempfehlungen** von der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e. V. wird zur Kenntnis genommen und bei zukünftigen Baumaßnahmen von der Verwaltung umgesetzt.

Begründung

Die Stadt Wuppertal ist Mitglied der **Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW**.

Da wäre es doch nett, wenn die Stadt den Baustellen-Leitfaden des baden-württembergischen Pendanten übernimmt, damit die Sicherheit des Fuß- Radverkehrs auch in Wuppertaler Baustellen übernimmt und sich nicht wieder auf Ressourcenmangel beruft.

Erinnert sei an dieser Stelle an die Baustelle Luisenstraße gegenüber ehem. Willy, Müller & Söhne, wo zunächst erst der Radweg abgesperrt wurde und Radfahrer auf die Fahrbahn ausweichen mußten. Nach viel Diskussion hat sich die BV Elberfeld dafür ausgesprochen, den Radfahrstreifen temporär um die Baustelle herumzulegen und die Parkplätze gegenüber solange zu sperren.

Die Baustelle wurde eigenmächtig auch auf den temporären Radweg ausgedehnt – ohne die zugehörigen Markierungen zu entfernen. Der Kfz-Verkehr fährt nun (30.XI.2020) auf dem Radweg und die Radfahrer knallen in Höhe Erholungstraße gegen eine Absperrschranke, die quer auf dem Radweg steht. Wer von der Erholungstraße kommt, darf wie gehabt nach links auf die Luisenstraße abbiegen und kommt daher an der Baustelle vorbei, die wohl durch die Absperrschranke für Radfahrer gesperrt werden sollte.

Bild 1

Bild 2: Beide Radfahrstreifen enden in der Baustelle, die „mal eben" erweitert wurde, ohne die zugehörigen Markierungen zu verändern/ergänzen.

Bild 3: Hofaue – Baustelle oder gemeingefährlicher Sandkasten?

Bild 4: Fußgängerzone Herzogstraße. Die aufgestellten Absturzsicherungen sollen dazu dienen, Personen die dagegen laufen, tatsächlich vor Absturz in die Baustelle zu sichern. So wie das hier mit lediglich zwei Fußplatten aufgestellt ist, erfüllen die Absturzsicherungen bestenfalls die Funktion einer Sichtblende.

Bild 5/6: Aus Bequemlichkeit befinden sich teilweise gar keine Sperren zu den Baustellen.

Bild 7: Der Rad- sowie Gehweg endet zwei Meter, nachdem er hinter der Alexanderbrücke begonnen hat – für Radfahrer der einzige Weg, um (legal) über Mäuerchen zum Wall zu gelangen.

Leitfaden Baustellen

Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich mit Vollzugsempfehlungen

Eine Fachbroschüre der
Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e. V.

Gefördert von:

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

agfk
BADEN-WÜRTTEMBERG

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung . . . 3
1.1 Was dieser Leitfaden beinhaltet . . . 4
1.2 Was dieser Leitfaden nicht beinhaltet . . . 4

2 Rechtliche und technische Grundlagen . . . 5
2.1 Rechtsgrundlage, Arbeitsschritte und Zuständigkeiten . . . 5
2.2 Führungsformen des Radverkehrs . . . 6

3 Grundsätze und Vorgaben . . . 8
3.1 Allgemeine Grundsätze . . . 8
3.2 Grundsätze zur Berücksichtigung des Radverkehrs . . . 10
3.3 Empfohlene Maße und Mindestmaße . . . 11
3.4 Details . . . 13

4 Musterpläne . . . 16
4.1 Wie die Musterpläne zu verstehen sind . . . 16
4.2 Überblick zu Arbeitsstellen im Seitenraum (Musterplan 1) . . . 16
4.3 Radverkehr auf der Fahrbahn, Notweg (Musterpläne 2–4) . . . 18
4.4 Getrennter Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht (Musterpläne 5–7) . . . 20
4.5 Getrennter Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht (Musterpläne 8, 9) . . . 22
4.6 Getrennter Geh- und Radweg mit oder ohne Benutzungspflicht (Musterpläne 10, 11) . . . 23
4.7 Gemeinsamer Geh- und Radweg (Musterpläne 12–15) . . . 25
4.8 Gehweg, Radverkehr frei (Musterpläne 16–18) . . . 27
4.9 Selbständiger Geh- und Radweg (Musterplan 19) . . . 29
4.10 Halbseitige Sperrung für den Kfz-Verkehr (Musterplan 20) . . . 30
4.11 Komplette Sperrung Fahrbahn (Musterplan 21) . . . 30
4.12 Fahrradstraße (Musterplan 22) . . . 31

5 Umleitungen für Fuß- oder Radverkehr . . . 32

6 Kontrollen . . . 33
6.1 Checkliste für die Kontrolle einer Arbeitsstelle . . . 33
6.2 Checkliste für die Prüfung von Arbeitsstellen mit Blick auf Fuß- und Radverkehr . . . 34

Das ist die AGFK-BW . . . 36

Impressum . . . 36

1 Einführung

Vor Ort zeigt sich immer wieder, dass gerade an Bau- und Arbeitsstellen Verbesserungspotenziale bestehen (nach Straßenverkehrsordnung werden sie im Folgenden einheitlich als „Arbeitsstellen“ bezeichnet). Die AGFK-BW möchte den Kommunen daher mit diesem Leitfaden eine Arbeitshilfe zum Arbeitsstellenmanagement mit anschaulichen Beispielen an die Hand geben.

Der Leitfaden berücksichtigt die einschlägigen rechtlichen und technischen Regelwerke und gibt darüber hinaus Empfehlungen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Beispielsweise empfiehlt die AGFK-BW zugunsten einer erhöhten Sicherheit und Akzeptanz zum Teil großzügigere Maße für Geh- und Radwege als die Regelwerke. Der Leitfaden richtet sich an die zuständigen Behörden, an Bauherren und Baufirmen.

Häufig werden zwar von den Behörden geeignete Anordnungen getroffen, diese aber durch Baufirmen nicht immer ausreichend und dauerhaft umgesetzt. Für die Behörden werden deshalb Hinweise für den Vollzug und die Überwachung der entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnungen gegeben.

Mittels einer praxisgerechten Checkliste für eine fuß- und radverkehrsfreundliche Führung im Arbeitsstellenbereich werden die wichtigsten Gesichtspunkte zusammenfassend dargestellt.

Bei Berücksichtigung der Inhalte dieser Broschüre können Sie davon ausgehen, dass Fuß- und Radverkehr die Arbeitsstellen ohne größere Probleme verkehrssicher und möglichst komfortabel passieren können.

Der Leitfaden wurde 2015 erstmals von der AGFK Bayern herausgegeben. Die AGFK-BW hat die Nutzungsrechte erworben und den Leitfaden für Baden-Württemberg angepasst. Für die Kooperation bedanken wir uns herzlich bei der AGFK Bayern.

Die Inhalte des vorliegenden Leitfadens sind mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg abgestimmt.

Bild 1 | Arbeitsstellenbedingte Einbahnstraße nicht eindeutig für Radverkehr freigegeben

Bild 2 | Arbeitsstellenbedingte Einbahnstraße für Radverkehr freigegeben

1.1 Was dieser Leitfaden beinhaltet

Dieser Leitfaden konzentriert sich auf die Regelungen, die die Absicherung von Arbeitsstellen im öffentlichen Straßenraum und dabei besonders den Fuß- und Radverkehr betreffen. Es werden auch Verkehrssituationen angesprochen, die (bisher) nicht in den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA-95) dargestellt sind, beispielsweise Regelungen für Arbeitsstellen an

- Fahrbahnen, auf denen der Radverkehr auf Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder Fahrradstraßen geführt wird (Musterplan 4, S. 19 und 22, S. 31),
- Einbahnstraßen, die für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind (Musterplan 20, S. 30) oder
- Einbahnstraßen, die bedingt durch die Arbeitsstellen eingerichtet werden, für den Radverkehr aber in der Gegenrichtung freigegeben werden können (Musterplan 20, S. 30),
- arbeitsstellenbedingte Sackgassen, die nicht für den Kfz-Verkehr, aber für den Fuß- und/oder Radverkehr weiter durchgängig geöffnet bleiben können (Musterplan 21, S. 31).

Der Leitfaden empfiehlt teilweise breitere Maße als die in Kapitel 2 genannten Regelwerke, besonders die bereits genannte RSA-95. Die verbindlichen Mindestwerte der RSA-95, soweit sie von den Empfehlungen dieses Leitfadens abweichen, sind in dieser Broschüre und in ihren Musterplänen in Klammern gesetzt, z. B. (2,00 m) oder (RAS-95: 2,00 m). Die RSA-95-Werte sollten grundsätzlich nicht unterschritten werden.

Dargestellt werden Musterpläne für nicht nur kurzzeitige Arbeitsstellen, die regelmäßig über mindestens eine Nacht bestehen, sodass eine Beleuchtung erforderlich ist.

1.2 Was dieser Leitfaden nicht beinhaltet

Dieser Leitfaden ersetzt nicht die Vorgaben und Regelungen der in Kapitel 2 aufgeführten Regelwerke. Im Zweifel gelten die dort gemachten Angaben, besonders zur Verwendung von Verkehrszeichen. Die Musterpläne stellen keine Regelpläne im Sinne der RSA-95 dar. Die Regelpläne der RSA-95 enthalten zusätzliche Angaben zu den verwendeten Verkehrszeichen. Die um diese Angaben der RSA-95 ergänzten Musterpläne und weitere Pläne, die wie Regelpläne verwendet werden können, stehen aber unter www.agfk-bw.de/Baustellen als PDF-Dateien zum Download zur Verfügung.

Arbeitsstellen, die fast ausschließlich Fahrbahnen betreffen, oder Arbeitsstellen außerorts, werden hier nicht angesprochen. Ebenfalls nicht behandelt werden Arbeitsstellen „kürzerer Dauer“, die eine begrenzte Stundenzahl und in der Regel nur bei Tageshelligkeit bestehen. Soweit in diesen Fällen Fuß- und Radverkehr betroffen sind, sollten die Regelungen dieses Leitfadens sinngemäß aufgegriffen und ggf. sinnvoll angepasst werden.

Bestimmungen zum Arbeitsschutz sind den „Technischen Regeln für Arbeitsstätten“ (ASR A5.2) zu entnehmen. Sie werden hier nicht weiter behandelt.

2 Rechtliche und technische Grundlagen

2.1 Rechtsgrundlage, Arbeitsschritte und Zuständigkeiten

Arbeitsstellen im Straßenraum müssen gesichert werden, um Verkehrsteilnehmer, aber auch Arbeitskräfte zu schützen. Sicherungsmaßnahmen, soweit sie den öffentlichen Straßenraum betreffen, müssen im Einklang mit der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beschildert und markiert werden.

Näheres regeln allgemein die StVO und die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), in zahlreichen Details und mit Regelplänen die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 95) und die Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HAV). Die RSA-95 wird derzeit überarbeitet. Wann mit einer Neufassung zu rechnen ist, war zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Leitfadens nicht bekannt.

Zur Sicherstellung einer hohen Qualität der Absicherung von Baustellen ist die bauvertragliche Anwendung der „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen für die Sicherung von Arbeitsstellen" (ZTV-SA 97) erforderlich. Darin sind die Aufgaben und Pflichten der an der Baustelle Beteiligten geregelt. Ebenso sind die jeweils gültigen technischen Lieferbedingungen (TL) für Verkehrszeichen und -einrichtungen zu berücksichtigen.

ABKÜRZUNGEN FÜR REGELWERKE

StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
RSA-95	Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen
ASR A5.2	Technische Regeln für Arbeitsstätten. Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr
RASt 06	Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen
EFA 2002	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA 2010	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
HAV	Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen
MVAS 99	Merkblatt über Rahmenbedingungen für erforderliche Fachkenntnisse zur Verkehrssicherung von Arbeitsstellen an Straßen
RUB	Richtlinien für Umleitungsbeschilderung
ZTV-SA 97	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen
TL	Technische Lieferbedingungen

Der Bauherr oder die beauftragte Baufirma muss rechtzeitig vor Baubeginn für eine Arbeitsstelle im öffentlichen Raum bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde eine Genehmigung beantragen und hierzu den Entwurf eines Verkehrszeichenplans abgeben. Die Straßenverkehrsbehörde prüft und ändert ggf. den Plan und ordnet ihn an. Der angeordnete Verkehrszeichenplan muss genau umgesetzt und während der Bauzeit eingehalten werden. Änderungen sind nur in Absprache mit der Straßenverkehrsbehörde zulässig, dafür ist eine neue Anordnung erforderlich. Ohne gültige Anordnung darf die Arbeitsstelle nicht begonnen werden. Dies wie auch falsche Schilder oder Markierungen können als Ordnungswidrigkeit oder ggf. als Straftat geahndet werden. Für Folgen nicht korrekter Verkehrszeichen und Markierungen haftet die Baufirma und/oder der Bauherr (Schadenersatz nach Bürgerlichem Gesetzbuch). Dies gilt, bis die Arbeitsstelle komplett geräumt ist (juristisch: solange die tatsächliche Herrschaft über die Arbeitsstelle ausgeübt wird). Der Bauherr, die Baufirma und die Straßenverkehrsbehörde bleiben in der Haftung, soweit der angeordnete Verkehrszeichenplan negative Folgen nach sich zieht.

RSA „Die Verkehrssicherungspflicht obliegt demjenigen, der im öffentlichen Straßenraum Arbeiten ausführt oder ausführen lässt."

Wegen der möglichen Folgen und um Fehler möglichst von vornherein zu vermeiden, wird Kommunen und Baufirmen empfohlen, zuständige Mitarbeiter zu RSA-Schulungen zu schicken, die nach MVAS 99 zertifiziert sind.

Bild 3 | Schlecht sichtbare Absperrung (z.B. ist im Dunkeln der Zaun nicht sichtbar und die Wegführung schlecht erkennbar).

Bild 4 | Gut sichtbare Absperrung und Gelb-Markierung

2.2 Führungsformen des Radverkehrs

Während Fußgänger normalerweise den Gehweg benutzen bzw. den Rand der Fahrbahn, wenn kein Gehweg vorhanden ist, gibt es beim Radverkehr unterschiedliche Führungsformen. Bild 5, S. 7 gibt einen Überblick über wesentliche Führungsformen. Radverkehr ist Fahrverkehr und findet deshalb regelmäßig mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt (1). Der Sonderfall sind benutzungspflichtige Wege, abmarkiert auf der Fahrbahn als Radfahrstreifen (3), auf einem vom Gehweg abgetrennten Radweg (5) oder gemeinsam mit dem Fußverkehr, als gemeinsamer Geh- und Radweg (7). Hier müssen alle Radfahrer den entsprechenden Weg nutzen.

Für die Benutzungspflicht müssen strenge Anforderungen erfüllt werden (vgl. § 2 (4) StVO und VwV-StVO dazu, z. B. hohe Gefährdung auf der Fahrbahn, Breiten, Sichtbeziehungen, Belag). Die in der mittleren Spalte dargestellten Führungsformen stellen eine Kombinationslösung dar: Radfahrer dürfen den jeweiligen Weg benutzen, aber ebenso die Fahrbahn. Im Gegensatz zum Radfahrstreifen (3) dürfen Kfz den Schutzstreifen (2) in Ausnahmefällen überfahren, es darf auch gehalten, aber nicht geparkt werden.

In der Praxis wird der Radweg ohne Benutzungspflicht (4) und „Gehweg, Radverkehr frei“ (6) von zahlreichen Radfahrern genutzt. Schnelle, sichere Radfahrer können legal auf der Fahrbahn fahren. Spezialfälle sind die Fahrradstraße und die für Radverkehr in Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraße (Bild 5a, 5b, S. 7).

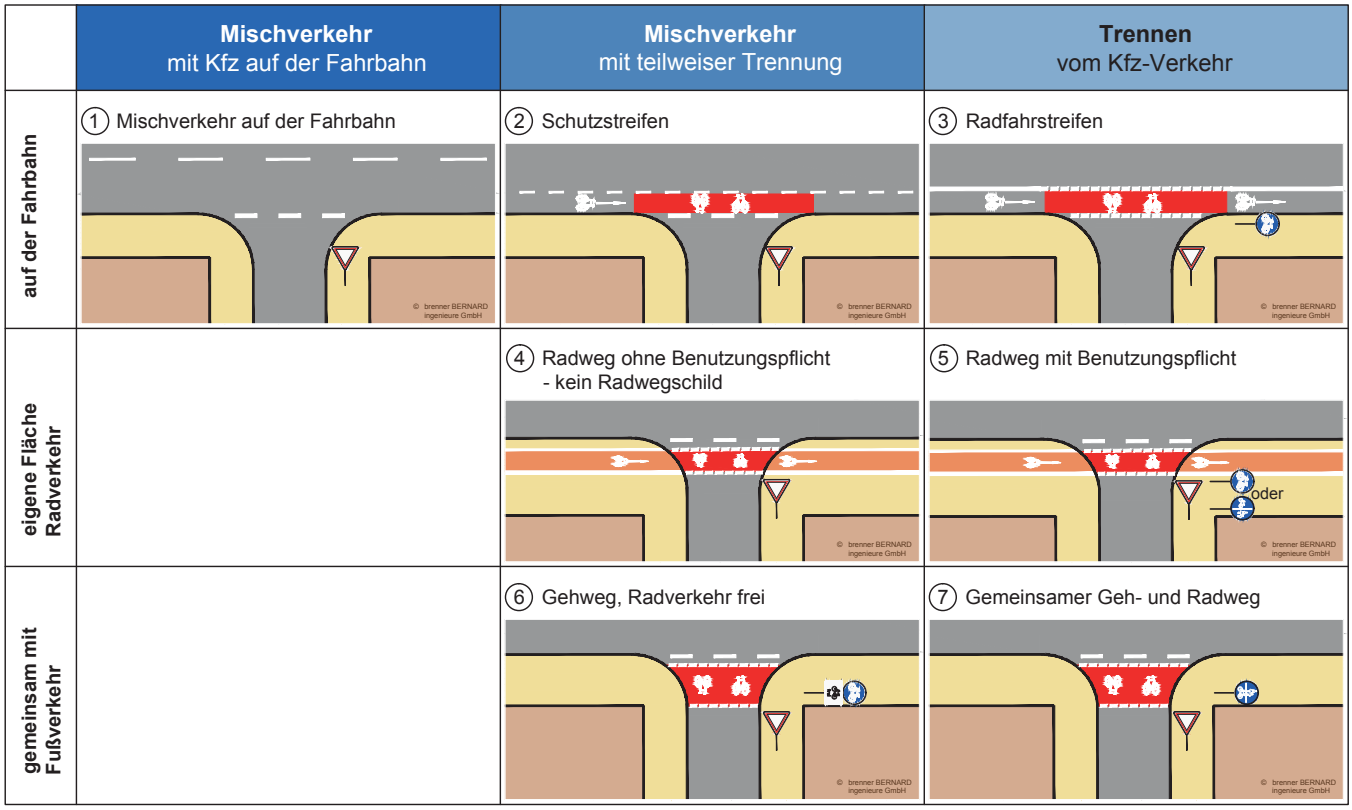


Bild 5 | Führungsformen des Radverkehrs

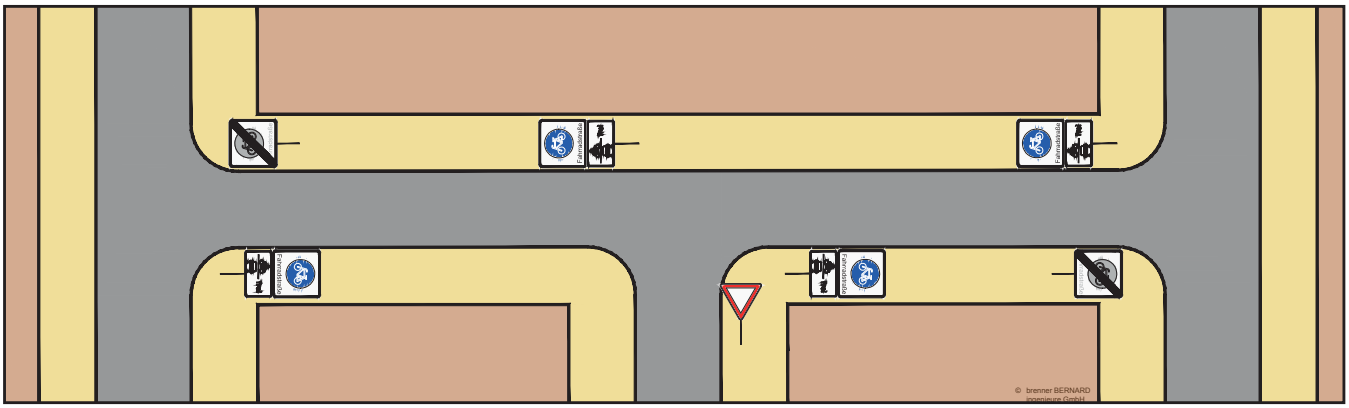


Bild 5a | Weitere Führungsform des Radverkehrs: Fahrradstraße

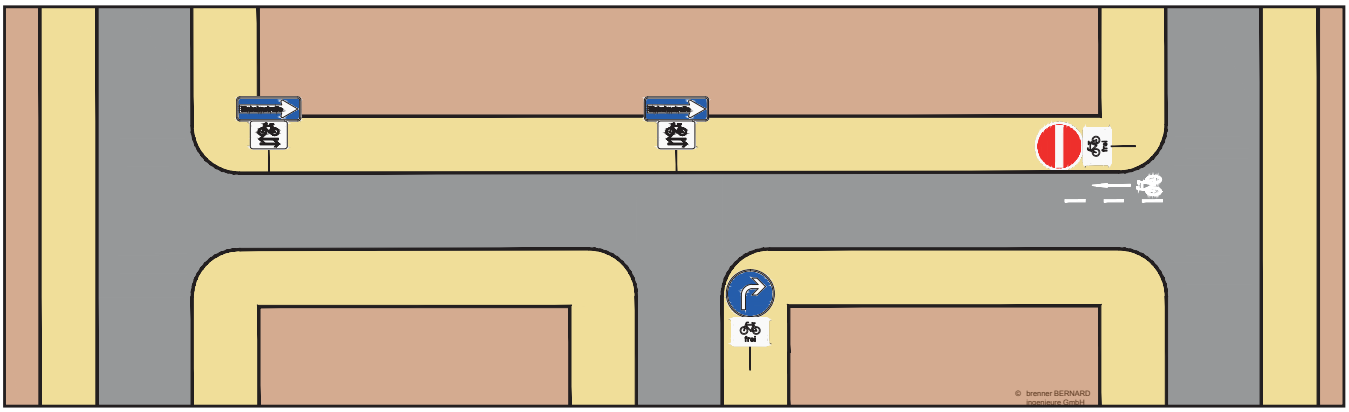


Bild 5b | Weitere Führungsform des Radverkehrs: für Radverkehr in Gegenrichtung freigegebene Einbahnstraße

3 Grundsätze und Vorgaben

3.1 Allgemeine Grundsätze

Bei der Anordnung von Verkehrszeichen ist immer der Grundsatz der Straßenverkehrsordnung zu beachten: „Sicherheit vor Leichtigkeit". Entsprechend gilt: Sicherheit für alle Gruppen von Verkehrsteilnehmern, notfalls auch zu Lasten der Leichtigkeit für andere.

Für den Entwurf des Verkehrszeichenplans sind folgende Grundsätze zu beachten und im Konfliktfall gegeneinander abzuwägen:

1. Die Sicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Insbesondere Fußgänger und Radfahrer dürfen nicht gefährdet werden oder zu gefährlichem Verhalten animiert werden (z. B. auf der Fahrbahn an einer Arbeitsstelle entlanggehen, weil keine Querungsmöglichkeit besteht).

2. Besonderheiten für sensible Gruppen wie Kinder, Senioren, Personen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl sowie Sehbehinderte sind zu beachten. Für Sehbehinderte sind in der Regel kontrastreiche Gestaltungen zu empfehlen (vgl. Bild 3 und 4, S. 6) sowie Tastleisten anzubringen (in Bild 4, S. 6, rechts unten).

3. Jegliche Form von Stolperkanten mit mehr als 3,00 cm Höhenunterschied, z. B. Abdeckplatten, sind zu vermeiden oder zu sichern, z. B. durch Anrampungen in Form von Asphaltkeilen o. Ä., und zwar auf ganzer Breite oder Länge.

4. Fuß- und Radverkehr sind in der Regel entlang der Arbeitsstelle auf der gleichen Straßenseite fortzuführen, ggf. auf einem Notweg, der Radverkehr ggf. mit Einleitung auf die Fahrbahn.

5. In Fällen, in denen der Fußverkehr nicht auf der gleichen Straßenseite entlang der Arbeitsstelle geführt werden kann, sind Querungsstellen einzurichten (bei Tempo 50 in der Regel erforderlich, in Tempo-30-Zonen teilweise verzichtbar).

6. Wege müssen gegenüber der Arbeitsstelle, neue Notwege ggf. zusätzlich auch zur Fahrbahn hin gesichert werden.

7. Alle nutzbaren Flächen müssen barrierefrei nutzbar sein (ohne Kanten oder Stufen, Rampen mit einem Höhe-zu-Seite-Verhältnis von 1 zu 5 (d. h. maximal 20 Prozent Steigung auf kurzer Strecke), z. B. mit einem Asphaltkeil vom Radweg auf die Fahrbahn oder auch vom Gehweg zum Notweg bzw. zurück auf Geh- oder Radweg (Bilder 6, 7, S. 9). Die Überleitung muss in einer ausreichenden Breite vorliegen, damit diese auch von Rollstuhlfahrern oder mit Fahrradanhängern genutzt werden kann.

8. Ausreichende Breiten müssen über die ganze Länge sichergestellt werden (vgl. Tabelle 1, S. 12): Wenn für eine Art der Führung die Breite nicht ausreicht, ist eine andere Führung zu wählen. Dann werden ggf. weitere Maßnahmen erforderlich, wie z. B. ein Notweg, eine Einleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn oder eine Umleitung.

Bild 6 | Fehlende Anrampung

Bild 7 | Anrampung in Form von Asphaltkeil hergestellt

9. Bei Arbeitsstellen, die über Nacht bestehen bleiben, ist auf eine ausreichende Nachtsichtbarkeit (z. B. durch Retroreflexion oder gelbe Dauerlichter) der Verkehrszeichen und -einrichtungen zu achten. Die Verkehrssicherungspflicht gilt zu jeder Tageszeit. Diese wird, wenn die örtliche Beleuchtung nicht ausreicht, über gelbe Dauerlichter sichergestellt.

10. Bei hohem Fuß- oder Radverkehrsaufkommen sollten die geplanten Breiten (vgl. Tabelle 1, S. 12) angehoben werden. Soweit irgend möglich, sind größere Breiten als die Mindestbreiten zu verwenden.

11. Eine Umleitung muss durchgehend beschildert werden. Bei sich überlagernden Umleitungen und Umleitungen, die von der Arbeitsstelle wegführen, sind ggf. Zielangaben erforderlich (vgl. Kap. 5, S. 32).

3.2 Grundsätze zur Berücksichtigung des Radverkehrs

1. Die Führungsform des Radverkehrs soll grundsätzlich auch in der Arbeitsstelle durchgängig erhalten bleiben. Dem Radverkehr soll das Passieren der Arbeitsstelle ohne abzusteigen ermöglicht werden, der Verkehrszeichenplan ist entsprechend zu erstellen. Entsprechend soll auch das Schild „Radfahrer absteigen" nicht verwendet werden. Gegebenenfalls ist eine Umleitung erforderlich.

An Arbeitsstellen soll für den Radverkehr eine durchgängig befahrbare Führung realisiert werden. Aus diesem Grund soll das Zusatzzeichen 1012-32 „Radfahrer absteigen" nicht verwendet werden. Eine bessere Lösung ist mit den Maßnahmen in diesem Leitfaden in aller Regel herzustellen. Das Zusatzzeichen 1012-32 „Radfahrer absteigen" darf ohnehin nur in Kombination mit einem amtlichen Verkehrszeichen aufgestellt werden. Eine alleinige Aufstellung ist nicht zulässig. Jedoch sind alle Kombinationen mit anderen Verkehrszeichen unnötig oder widersprüchlich. So ist es beim Verkehrszeichen 239 „Gehweg" unnötig, da auf einem Gehweg keine Fahrradnutzung erlaubt ist. Auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg ist „Radfahrer absteigen" widersprüchlich zum Zweck eines Radweges.

2. Wenn vor und/oder hinter der Baustelle eine Benutzungspflicht für den Radverkehr besteht, soll sie möglichst entlang der Arbeitsstelle aufrechterhalten werden, d. h. entsprechende Breiten sind zu berücksichtigen (vgl. Tabelle 1, S. 12).

3. Ist Punkt 2 nicht möglich, gilt: Radverkehr ist Fahrverkehr. Sofern Rad- und Fußverkehr sich also mit engen gemeinsamen Flächen begnügen müssten, wird besser die Benutzungspflicht aufgehoben (ggf. Ersatz durch Gehweg, Radverkehr frei) und der Radverkehr vor der Arbeitsstelle gesichert auf die Fahrbahn eingeleitet. Wenn es die Fahrbahnbreite ermöglicht, sollten Schutzstreifen markiert werden (Bilder 8, 9).

4. Sind Schutzstreifen nicht möglich und der Radverkehr muss die Fahrbahn im Mischverkehr nutzen, muss geprüft werden, ob wegen der arbeitsstellenbedingten Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn Tempo 30 angeordnet werden sollte. Bei starker Einengung der Fahrbahn gilt dies ggf. auch für die Gegenrichtung.

Bild 8 | Führung des Radverkehrs entlang Arbeitsstelle im Mischverkehr bei hoher Kfz-Belastung (die Schraffen der Bake zeigen stets auf der Verkehrsseite nach unten)

Bild 9 | Schutzstreifen statt Führung in reinem Mischverkehr auf der Fahrbahn

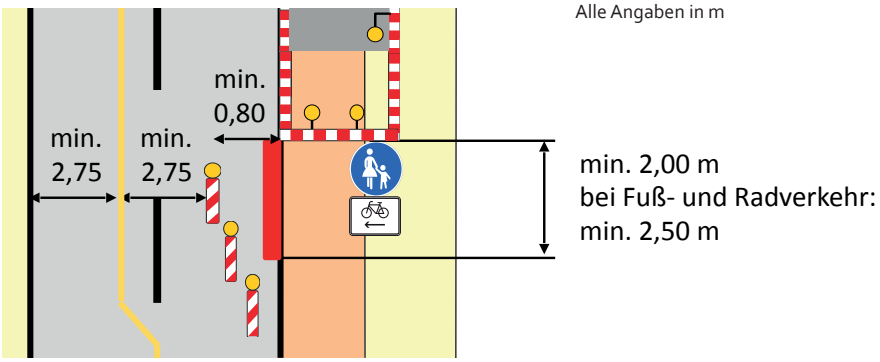


Bild 10 | Einleitung vom Radweg über eine vorübergehende Anrampung auf die Fahrbahn und Sicherung gegenüber nachfolgendem Kfz-Verkehr durch Baken. Die äußerste Bake sollte mind. 0,80 m vom Bord entfernt stehen, die anderen beiden entsprechend versetzt davor. Die Breite der verbleibenden Fahrstreifen muss min. 2,75 m betragen. Das erfordert oft, die Mittelmarkierung zu verlegen.

5. Wenn Radverkehr vom Seitenraum an der Arbeitsstelle auf die Fahrbahn geleitet werden soll, ist dieser gegenüber dem nachfolgenden Kfz-Verkehr mit Baken zu sichern (Bild 10, S. 11). Alternativ kann die Einleitung an einem Knotenpunkt mit deutlichen Markierungen vorgenommen werden (Bild 11a, S. 14).

6. Zweirichtungsradwege entlang der Arbeitsstelle sollen nur dann aufrechterhalten werden, wenn dies wegen der Anschlussstrecken beidseits der Arbeitsstelle oder infolge nicht zu schaffender Querungsmöglichkeiten unumgänglich ist.

7. Wenn ohne die Arbeitsstelle für Radfahrer keine Benutzungspflicht besteht, darf diese nur in seltenen Ausnahmefällen aufgrund der Arbeitsstelle angeordnet werden, z. B. aufgrund besonderer Gefährdungen auf der Fahrbahn infolge der Arbeitsstelle, wie spitzwinkelige Überquerung von Rillen in der Fahrbahn.

8. Soweit bestehende Einbahnstraßen mit Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung betroffen sind, ist der Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen zu berücksichtigen, d. h., alle vorher möglichen Fahrbeziehungen müssen aufrechterhalten werden. Ist dies nicht möglich, ist eine Umleitung auszuweisen.

3.3 Empfohlene Maße und Mindestmaße

Die Regelpläne nach RSA-95 beinhalten teilweise Mindestmaße, die den heutigen Bedürfnissen verschiedener Verkehrsteilnehmer nicht mehr gerecht werden. Bei dem Mindestmaß für Gehwege von 1,00 m gemäß RSA-95 ist die Durchfahrt für eine Person im Rollstuhl kaum möglich, geschweige denn eine Begegnung mit einer entgegenkommenden Person. Auch die lichte Höhe von 2,00 m bei Gehwegen wird angesichts zahlreicher Personen, die größer als 2,00 m sind, auf 2,20 m angehoben. Die Mindestbreite für Radwege wird auf 1,00 m angehoben, um die Befahrbarkeit auch für Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhängern zu ermöglichen.

Bei der Einrichtung der individuellen Maßkette der Baustelle sind die Belange der Verkehrssicherheit, des Baufeldes und des Arbeitsschutzes zu beachten. Dadurch können die Empfehlungen der AGFK-BW für Mindestmaße, die in den Plänen dargestellt sind, im begründeten Einzelfall unterschritten werden. Maße unterhalb der Werte der RSA-95 (dies sind in den Musterplänen die Werte in Klammern) sind keinesfalls zulässig. Wenn weder AGFK-Werte noch RSA-95-Werte eingehalten werden können, muss ein anderer Lösungsansatz geprüft werden. Sollte der Notweg für Fußgänger und Radverkehr weniger als 2,00 m breit sein, ist anzustreben, den Radverkehr auf die Fahrbahn einzuleiten. Dazu ist ggf. auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h erforderlich.

Im Zweifelsfall gelten die Regelungen der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO).

Tabelle 1 | Empfehlung der AGFK-BW und Mindestwerte nach RSA-95 für Baustellensituationen

Art des Weges	Empfehlung für Mindestwert	Mindestwert nach RSA-95
Gehweg	1,30 m	1,00 m
Fußgängerzone	3,50 m	3,50 m
Radweg (ohne Gegenverkehr)	1,00 m	0,80 m
Gehweg, Radverkehr frei*	1,50 m	keine Angabe
Gemeinsamer Geh- und Radweg*	2,00 m	1,60 m
Radfahrstreifen	1,85 m	keine Angabe
Schutzstreifen	1,25 m	keine Angabe
Zweirichtungsverkehr auf Radweg	2,00 m	keine Angabe
Zweirichtungsverkehr auf gemeinsamem Geh- und Radweg* oder Gehweg, Radverkehr frei*	2,50 m (bei geringer Nutzungsintensität, sonst mehr oder Ausschluss der gemeinsamen Führung)	keine Angabe
Mindesthöhe Geländer an provisorischen Brücken	1,00 m	1,00 m
Mindesthöhe Unterkante Schild, Gerüst o. Ä. über Gehwegen	2,20 m	2,00 m
Mindesthöhe Unterkante Schild, Gerüst o. Ä. über Geh- oder Radweg	2,20 m	2,20 m

***: Ausschlusskriterien gemeinsame Führung Geh- und Radverkehr**

(Quelle: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RASt 06)

Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist in folgenden Fällen auszuschließen:

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung
- Straßen mit überdurchschnittlich hoher Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z.B. Schulkinder, Senioren, Behinderte)
- Straßen im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs
- Straßen mit starkem Gefälle (> 3 %)
- Straßen mit einer dichten Folge von unmittelbar an (schmale) Gehwege angrenzenden Hauseingängen
- Straßen mit zahlreichen untergeordneten Knotenpunkten und Grundstückszufahrten
- Straßen mit stark frequentierten Bus- und Straßenbahnhaltestellen im Seitenraum ohne gesonderte Warteflächen

3.4 Details

Unterkante Schilder

Schilder auf Geh- oder Radwegen sind mindestens 2,20 m über d em Boden anzubringen (lichte Höhe zwischen Unterkante des Schildes und Boden). (Die RSA-95 sieht hier unterschiedliche Werte vor: 2,00 m bei Gehwegen bzw. 2,20 m bei Radwegen.)

Schilderstandorte

Schilder sind im Regelfall mit Standort am rechten Rand der Fahrbahn einzuplanen, innerorts mit 0,5 m Abstand, bei geringem Geschwindigkeitsniveau mit 0,3 m Abstand. Soweit durch ein geplantes Schild oder dessen Aufstellvorrichtung der Radweg stark eingeengt würde, soll das Schild bei ausreichender Gehwegbreite auf dem Gehweg platziert werden. Blockiert ein Schild eine Fläche so weit, dass die in Tabelle 1 genannten Werte unterschritten werden, kann das Schild ggf. ausnahmsweise auf Fahrbahnniveau neben dem Bord aufgestellt werden. Eine Bake ist dann erforderlich (Bild 11).

Bild 11 | Soweit die Breite für Geh- oder Radweg im Seitenraum nicht ausreichend ist, können Schilder im Einzelfall am rechten Rand der Fahrbahn aufgestellt werden. Eine Absicherung durch eine Bake ist erforderlich.

Aufstellvorrichtungen für Schilder

Aufstellvorrichtungen für Schilder, die in den Bereich für Fuß- oder Radverkehr hineinragen, sollten in hellen Farben oder anderweitig kontrastreich gestaltet sein, um besser erkennbar zu sein und Stolperfallen zu verringern.

Einsatz von Leitbaken

Leitbaken dürfen nur auf Fahrbahnflächen verwendet werden. Zur Abgrenzung von Geh- und Radwegen zur Arbeitsstelle sind Absperrschranken zu verwenden.

Leitungen, Rohre und Kabel

Verlaufen Leitungen, Kabel oder Rohre über den Radweg, muss durch entsprechende Abdeckungen für eine sichere Überquerung gesorgt werden. Bei Abdeckplatten (z.B. aus Metall) mit Höhenunterschied müssen Asphaltkeile zum Abschrägen genutzt werden. Gleiches gilt auch für freistehende Schachtdeckel bei mehr als 3 cm Höhenunterschied.

Baugruben

Baugruben sind besonders zu sichern. Hier muss eine Absicherung mit Absperrschranken, Warnleuchten und gegenüber der Fahrbahn mit Leitbaken erfolgen. Absperrschranken sind mindestens 1,00 m hoch. Mobile Absturzsicherungen sind nur bei kurzzeitigen Arbeitsstellen erlaubt.

Einleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn

Ändert sich die Führungsform des Radverkehrs und wird der Radverkehr zum Beispiel von einem Hochbordradweg auf die Fahrbahn (und umgekehrt) geleitet, ist immer eine ausreichende Anrampung einzuplanen. Das kann beispielsweise in Form eines Asphaltkeils realisiert werden (Bild 7, S. 9). Der Keil muss sich über die gesamte Breite der Einleitung erstrecken. Bei Fuß- oder Radverkehr ist er mindestens 1,30 m breit, bei Fuß- und Radverkehr auf gleicher Fläche ist er 2,00 m breit auszuführen. Alternativ ist der Radverkehr an bereits bestehenden Bordabsenkungen zu überführen. Die Sicherung gegenüber rückwärtigem Kfz-Verkehr ist in aller Regel durch in die Fahrbahn hinein versetzte Leitbaken (Z 605) abzusichern. An Knotenpunkten kann die Einleitung auf Fahrbahnniveau auch mit eindeutigen Markierungen erfolgen (vgl. Bild 11 a, S. 14).

Bild 11 a | Deutlich erkennbare Einleitung Radverkehr vom Radweg zur Fahrbahn an einem Knotenpunkt

Radverkehr auf der Fahrbahn

Wird der Radverkehr entlang der Arbeitsstelle auf die Fahrbahn eingeleitet, ist dort für sichere Verhältnisse zu sorgen. Soweit möglich, sollten gelb markierte Radfahrstreifen (Bild 21, S. 33), sonst Schutzstreifen (Bild 9, S. 10) angelegt werden.

Wenn dafür die Breiten nicht reichen, sind weitere Maßnahmen zu prüfen, z. B. sollte bei hohem Kfz-Aufkommen oder hohem Geschwindigkeitsniveau ggf. die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert werden.

Bild 12 | Gerüst auf Radweg mit schlecht sichtbarer Sicherung

Bild 13 | Gerüst ausreichend gesichert (Anmerkung: Gehweg befindet sich unter den Arkaden)

Bild 14 | Arbeitsstelle auf Radfahrstreifen ohne Absicherung

Bild 15 | Arbeitsstelle auf Radfahrstreifen durch Absperrung gesichert

Bild 16 | Vollsperrung einer Straße: Nicht geltende Verkehrszeichen sind nicht abgedeckt.

Bild 17 | Außer Kraft gesetzte Verkehrszeichen sind durch Auskreuzvorrichtungen zu kennzeichnen. Der Einsatz von Klebeband ist verboten. (Auf die unzureichende Dimensionierung des abgebildeten Geh- und Radwegs wird hingewiesen.)

4 Musterpläne

4.1 Wie die Musterpläne zu verstehen sind

Die Musterpläne können und sollen nicht die Regelpläne nach RSA-95 ersetzen. Sie sind aber als Ergänzung zu den Regelplänen gedacht und nach deren Systematik erstellt. Die um die Angaben der RSA-95 ergänzten Musterpläne und weitere Pläne, die wie Regelpläne verwendet werden können, stehen unter www.agfk-bw.de/Baustellen als PDF-Dateien zum Download zur Verfügung.

Alle Maße sind in Meter angegeben. Die Musterpläne sind nicht maßstabsgerecht, aber doch etwa verhältnisgerecht. Bereits unabhängig von der Arbeitsstelle bestehende Schilder sind in Grau, Markierungen in Schwarz dargestellt. Sollen Schilder nicht gelten, sind sie rot durchkreuzt, bei arbeitsstellenbedingt nicht gültigen Markierungen sind diese gelb durchkreuzt. Verkehrszeichen, die für die Arbeitsstelle aufzustellen sind, sind farbig, entsprechende Markierungen gelb dargestellt.

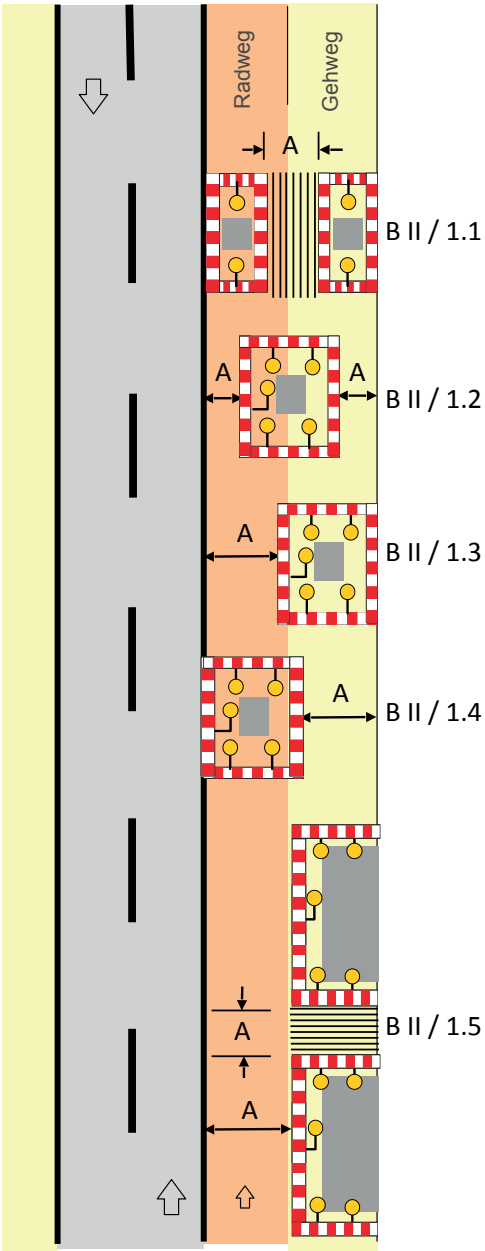
Angegeben werden jeweils die empfohlenen Maße der AGFK-BW, die Mindestmaße nach RSA-95 dahinter (in Klammern). Letztere dürfen keinesfalls unterschritten werden. Ist absehbar, dass die im Leitfaden empfohlenen Werte nicht eingehalten werden können, sind Arbeitsstelle, Notweg etc. räumlich ggf. in anderer Weise zu verteilen, z. B. durch Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn. Dann kann eventuell eine Einschränkung beim Kfz-Verkehr erforderlich werden, indem z. B. die zugelassene Höchstgeschwindigkeit reduziert wird oder womöglich auch ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr gesperrt werden muss. Im Einzelfall kann auch eine Umleitung des Radverkehrs erforderlich werden. Nur wenn dies nicht möglich ist, kann ggf. auf die Mindestmaße der RSA-95 zurückgegriffen werden. Einschränkungen beim Fuß- und Radverkehr und beim Kfz-Verkehr sind in jedem Fall gegeneinander abzuwägen. Wegen der besonderen Umwegempfindlichkeit und der besonderen Gefährdung beim Fuß- und Radverkehr sind in der Regel Abwägungen zu Lasten des Kfz-Verkehrs vorzuziehen.

Die folgenden Musterpläne sind geordnet nach der Führung des Radverkehrs (entsprechend Bild 5, S. 7), bevor die Arbeitsstelle eingerichtet ist.

4.2 Überblick zu Arbeitsstellen im Seitenraum (Musterplan 1)

Im Musterplan 1, S. 17 wird die Arbeitsstelle ausschließlich im Seitenraum angelegt, die Fahrbahn ist nicht betroffen (Fälle 4 – 7 in Bild 5, S. 7). Je nach vorhandener Führungsform und der neben der Arbeitsstelle noch verfügbaren Breite kann die bestehende Führungsform beibehalten werden oder muss durch eine ersetzt werden, die bei den während der Bauzeit vorhandenen Breiten noch zulässig ist. Gemeinsame Geh- und Radwege können an der Arbeitsstelle nur beschildert werden, wenn bereits zuvor eine Benutzungspflicht für den Radverkehr bestand (3 5 7 in Bild 5, S. 7). Ist dies nicht der Fall, ist ein Gehweg mit dem Verkehrszeichen „Radfahrer frei“ (VZ 239 mit Zusatzzeichen 1022-10 StVO) anzuordnen. In der Regel sind dann zusätzlich Einleitungen des Radverkehrs in die Fahrbahn (entsprechend Bild 10, S. 11) vorzunehmen.

Musterplan 1



Kurzbezeichnung für die Varianten in der RSA 95

Maße in Metern

	Maß A AGFK-BW	Maß A *RSA 95*
bei Gehwegen	min. 1,3	*1,0*
bei Radwegen mit Benutzungspflicht*2	min. 1,0	*0,8*
bei Radwegen ohne Benutzungspflicht*1	min. 1,0	*0,8*
bei Gehwegen, Radverkehr frei*1	min. 1,5	*k. A.*
bei gemeinsamen Geh- und Radwegen*2	min. 2,0	*1,6*
bei getrennten Geh- und Radwegen*2	min. 2,3	*1,8*
Nur ausnahmsweise **Zweirichtungsbetrieb** auf Gehwegen, Radverkehr frei*1	min. 2,0	*k. A.*
Zweirichtungsbetrieb auf gemeinsamen Geh- und Radwegen*2	min. 2,5	*k. A.*
Zweirichtungsbetrieb auf vom Gehweg getrennten Radweg*2	min. 2,0	*k. A.*

*1 Fahrbahnnutzung ist zulässig.

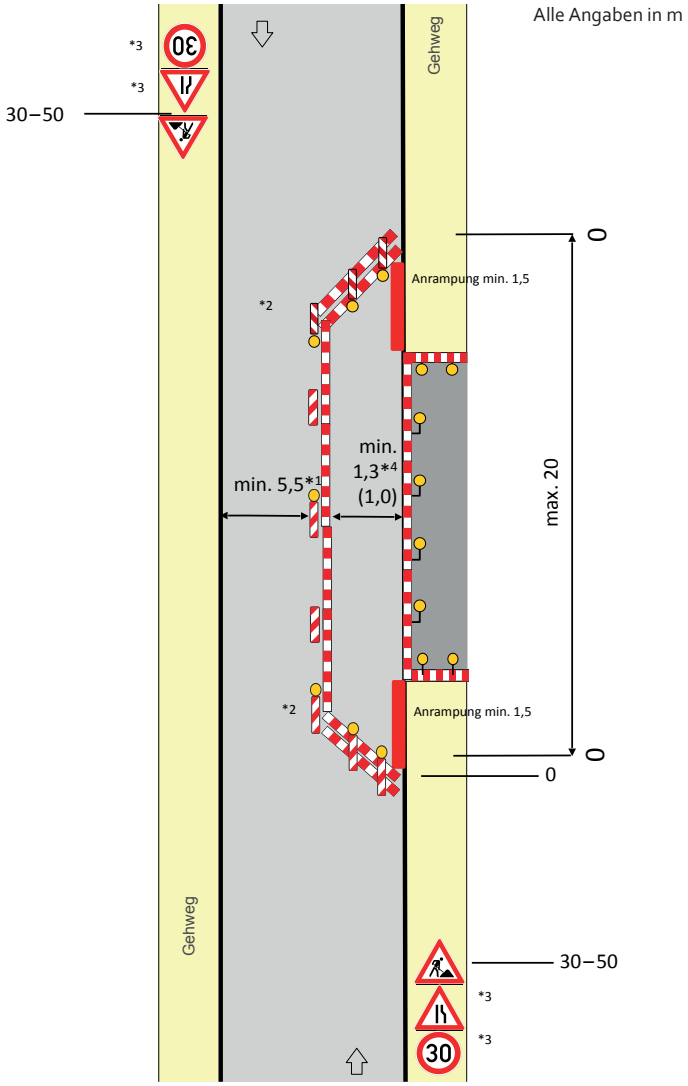
*2 Nur zulässig, wenn auch außerhalb der Arbeitsstelle Benutzungspflicht besteht.

k. A. = keine Angabe

4.3 Radverkehr auf der Fahrbahn, Notweg (Musterpläne 2 – 4)

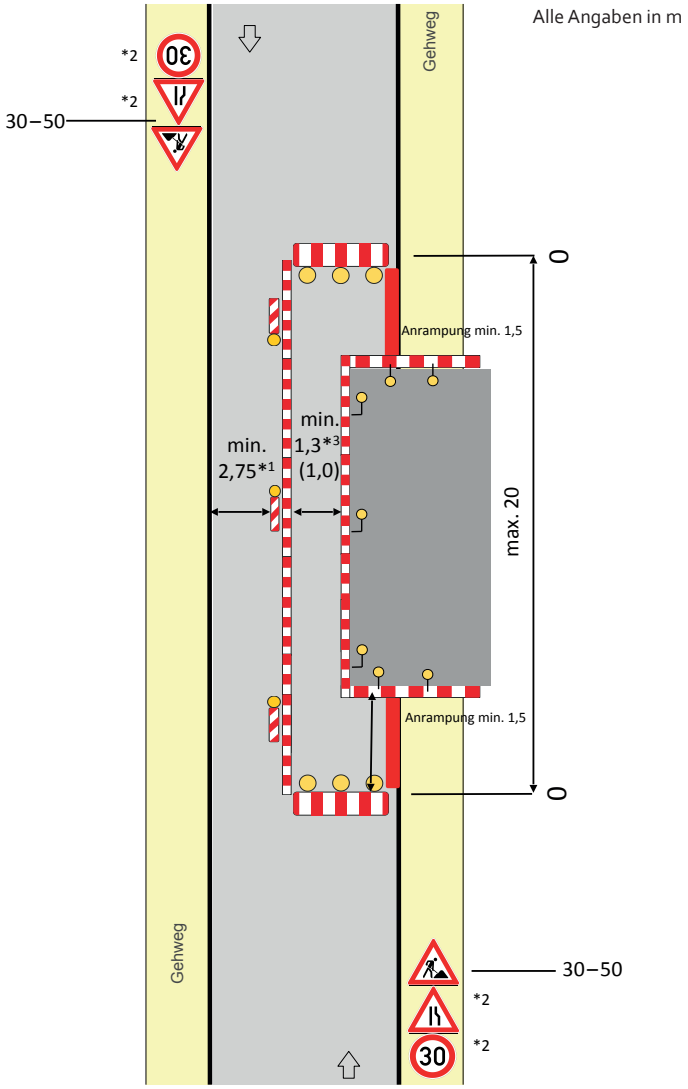
Radverkehr auf der Fahrbahn, z. B. an Straßen ohne Radverkehrsanlage oder in Tempo-30-Zonen, ist an Arbeitsstellen in der Regel nicht anders zu behandeln als der Kfz-Verkehr. Wenn der Gehweg gesperrt werden muss, ist ein Notweg auf der Fahrbahn anzulegen. Bei geringem Kfz-Aufkommen oder geringeren Höchstgeschwindigkeiten als Tempo 50 kann eine Einengung bis minimal 5,50 m erfolgen (Musterplan 2), bei einer stärkeren Einengung ist ein Fahrstreifen zu sperren (Musterplan 3).

Musterplan 2



*1 Bei < 5,5 m Musterplan 3
*2 Doppelseitige Leitbaken und Warnleuchten
*3 Soweit erforderlich z. B. bei höherer Geschwindigkeit oder größerem Verkehrsaufkommen
*4 Andere Breiten s. Musterplan 1

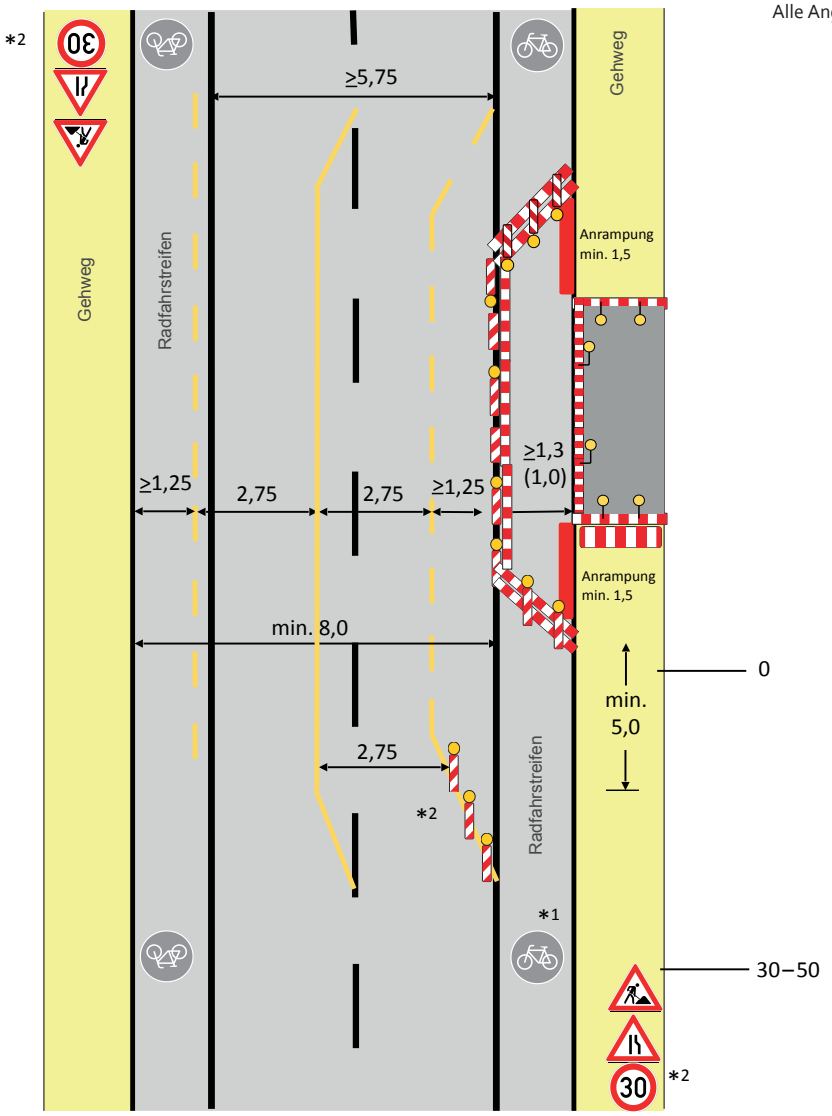
Musterplan 3



*1 Bei min. 5,5 m Musterplan 2 kann in Ausnahmefällen unterschritten werden
*2 Soweit erforderlich z. B. bei höherer Geschwindigkeit oder größerem Verkehrsaufkommen
*3 Andere Breiten s. Musterplan 1
*4 Außerhalb eines geschwindigkeitsreduzierten Bereichs:
- Z 121 bei 30 – 50 m
- Z 123 bei 50 – 70 m

Musterplan 4

Alle Angaben in m



*1 Entsprechend auch bei Schutzstreifen, vgl. Musterpläne 23, 24
*2 Leitbaken mit einseitigen Warnleuchten
*3 Soweit erforderlich

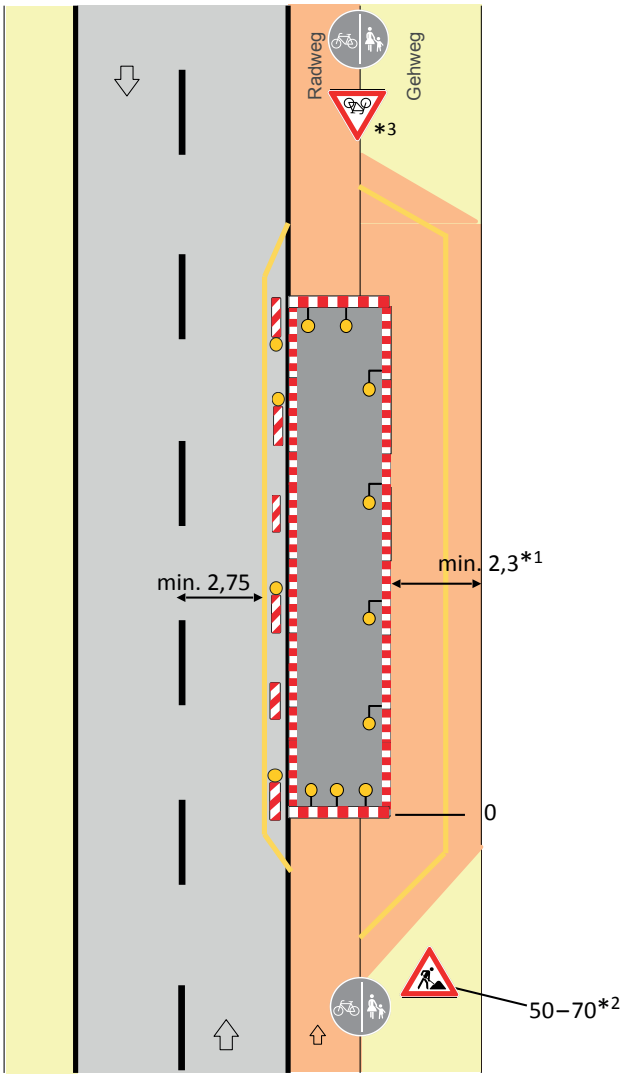
Wird der Radverkehr auf Radfahrstreifen geführt, wird eine Einengung durch eine Arbeitsstelle in der Regel dazu führen, dass nur noch ein Schutzstreifen möglich ist (Musterplan 4), wozu aber nach AGFK-Empfehlung mindestens 8,00 m Breite zwischen Arbeitsstellen-Abgrenzung und Bord vorhanden sein sollen. Bei weniger als 8,00 m Breite der verbleibenden Fahrbahn soll einseitig, bei weniger als 5,75 m muss beidseitig auf Schutzstreifen verzichtet werden. Für welche Fahrtrichtung dann auf den Schutzstreifen verzichtet wird, ist angesichts der örtlichen Verhältnisse zu entscheiden (Steigung, Höhe Radverkehrsaufkommen, besonders sensible Nutzer).

4.4 Getrennter Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht (Musterpläne 5–7)

Ein getrennter benutzungspflichtiger Geh- und Radweg kann bei 2,30 m (RSA-95: 1,80 m) Mindestbreite entsprechend RSA-95, Regelplan B II/2 weitergeführt werden, dann mit gelbem Trennstrich zwischen Geh- und Radweg. Liegt die Breite bei weniger als 2,30 m (RSA-95: 1,80 m), ist die Umbeschilderung an der Arbeitsstelle in einen gemeinsamen benutzungspflichtigen Geh- und Radweg (Zeichen 240) erforderlich (Musterplan 5).

Bei der Anlage eines Notwegs für Fuß- und ggf. auch Radverkehr hängt das Erfordernis einer zusätzlichen Einleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn wesentlich von den zur Verfügung stehenden Breiten ab. Liegt die verbleibende Breite bei nur 1,30 m (RSA-95: 1,00 m), muss (gemäß Musterplan 6, S. 21) eine Ableitung auf die Fahrbahn erfolgen, da der Radverkehr dann nicht mehr zusammen mit dem Fußverkehr geführt werden darf. Bei einer verbleibenden Breite von 3,50 m zwischen Mittelmarkierung und Arbeitsstellen-Abgrenzung kann ein 1,25 m breiter Schutzstreifen gelb markiert werden (Musterplan 6, S. 21), bei geringeren Werten muss darauf verzichtet werden. Wenn für den Fahrstreifen bis zur Mittelmarkierung weniger als 2,75 m bleiben, muss die Mittelmarkierung in gelb angepasst werden (Musterplan 7, S. 21).

Musterplan 5



Alle Angaben in m

*1 Wenn min. 2,3 m möglich, dann gelben Trennstrich markieren, keine weitere Beschilderung

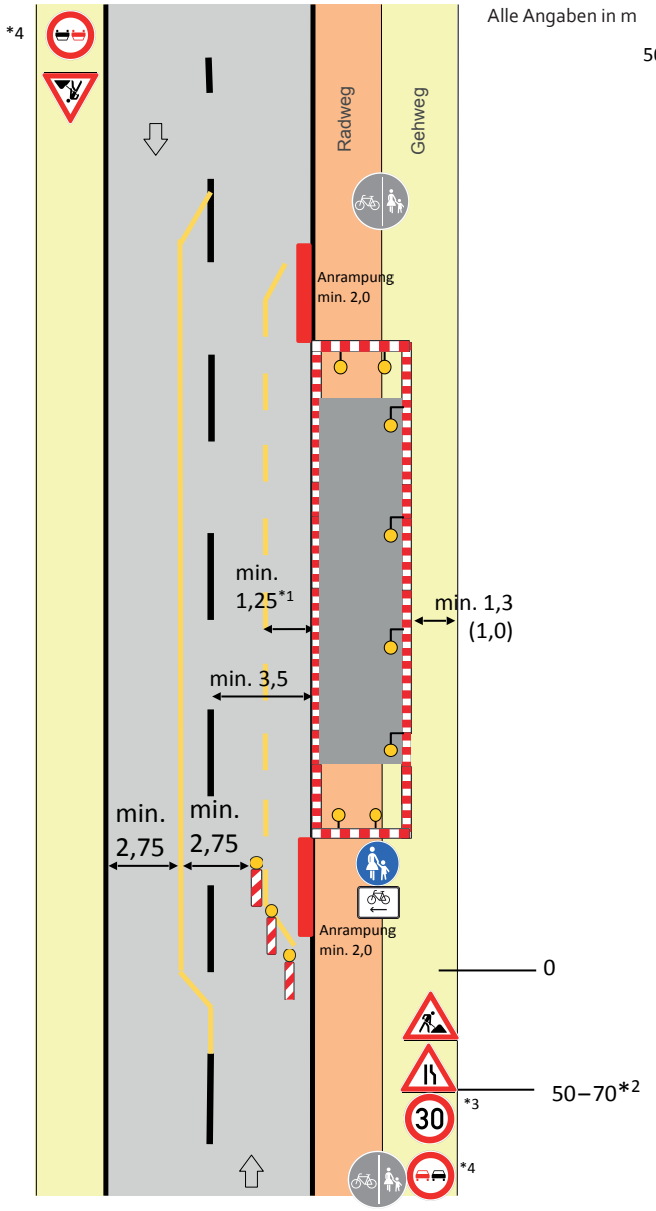
Wenn 2,0 m beschildern, ohne gelben Trennstrich

Wenn min. 1,5 m möglich, ohne gelben Trennstrich; dann aber Anrampungen erforderlich (vgl. Musterplan 6)

*2 Bei geringer Verkehrsstärke: 30–50 m, bei Richtungsfahrbahn: 70–100 m

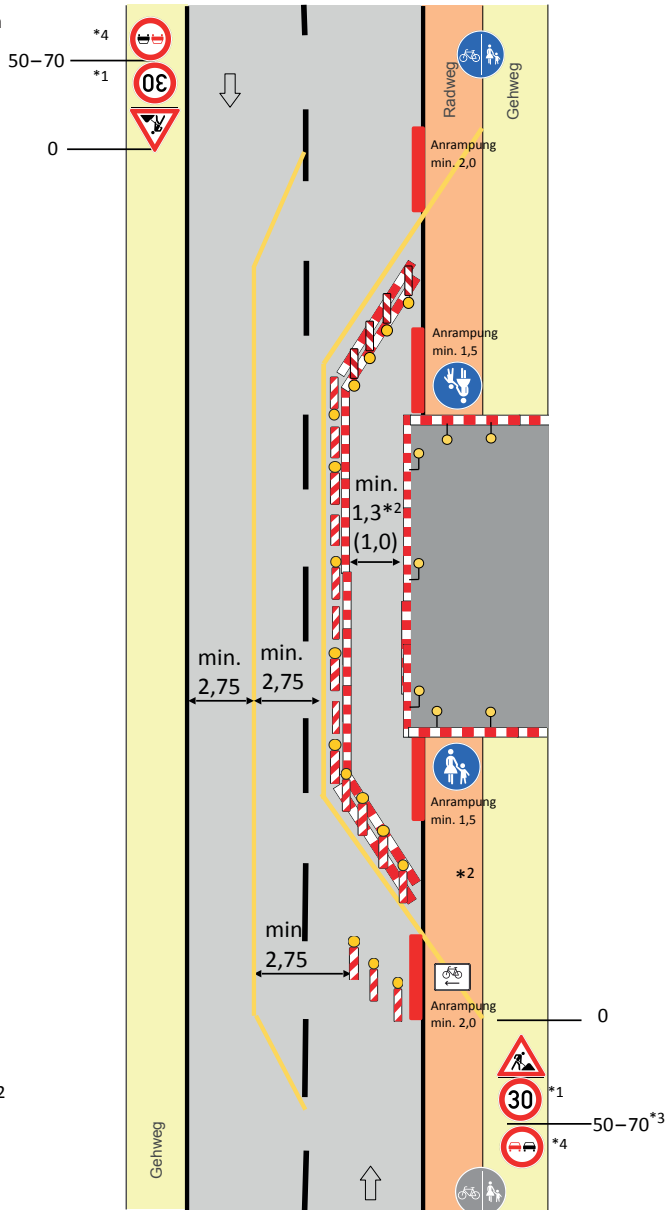
*3 Nur bei Übergang in eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr erforderlich

Musterplan 6



*1 Wenn < 1,25 m ohne gelbe Schutzstreifen
*2 Bei geringer Verkehrsstärke: 30–50 m,
bei Richtungsfahrbahn: 70–100 m
*3 Soweit erforderlich
*4 Anordnung im Einzelfall prüfen (s. RSA-95, Teil A, Abschnitt 2.3 zu Zeichen 276)

Musterplan 7

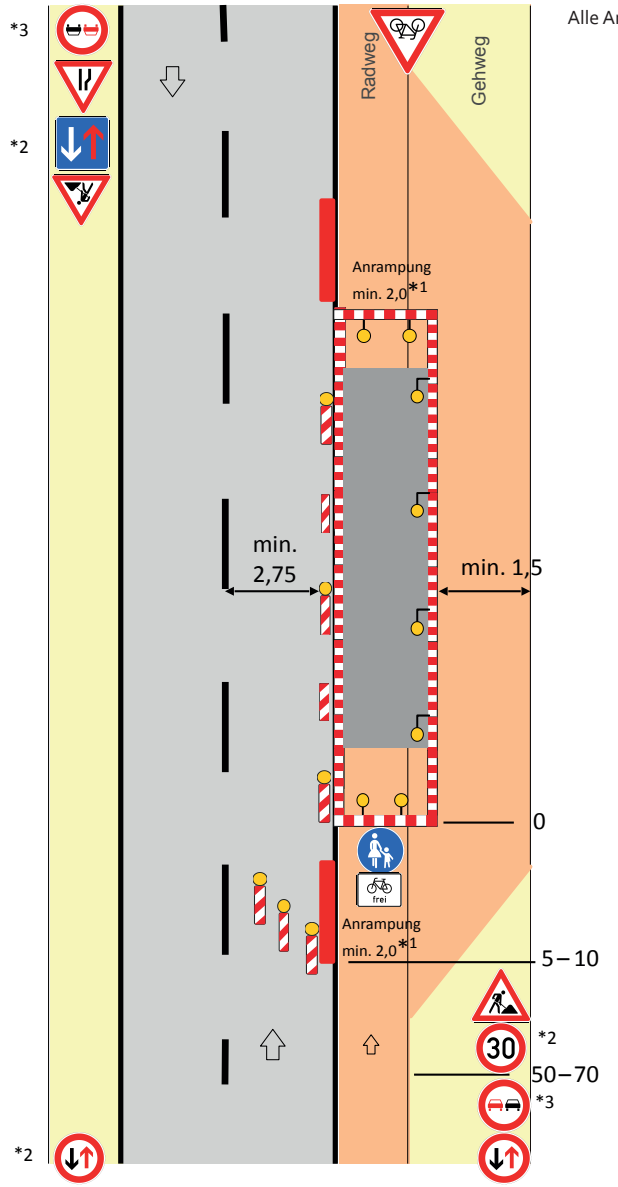


*1 Soweit erforderlich
*2 Ableitung Radverkehr auf Fahrbahn **erforderlich**, wenn
- min. 1,3 m (1,0 m), dann Gehweg
- min. 1,5 m, dann Gehweg, Radverkehr frei
Ableitung Radverkehr auf Fahrbahn **nicht erforderlich**, wenn
- min. 2,0 m: gemeinsamer Geh- und Radweg, dann Anrampung min. 2,0 m breit
- min. 2,3 m: getrennter Geh- und Radweg, kein Schild erforderlich, aber dann gelben Trennstrich markieren und Anrampung min. 2,0 m breit
*3 Bei geringer Verkehrsstärke: 30–50 m,
bei Richtungsfahrbahn: 70–100 m
*4 Anordnung im Einzelfall prüfen (s. RSA-95 Teil A, Abschnitt 2.3 zu Zeichen 276)

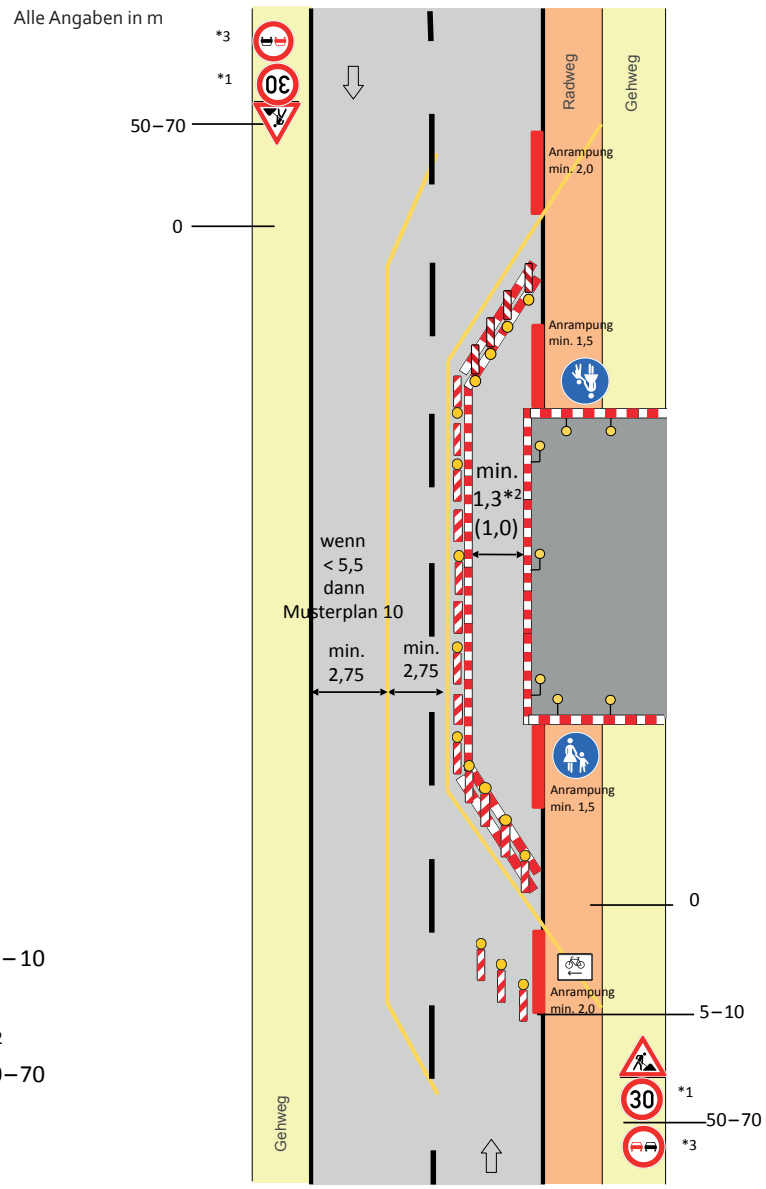
4.5 Getrennter Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht (Musterpläne 8, 9)

Ein separater Radweg ohne Benutzungspflicht hat keine StVO-Beschilderung, Radfahrer dürfen den Radweg oder die Fahrbahn benutzen. Soweit über 2,30 m Breite verbleiben, können beide mit gelbem Trennstrich an der Arbeitsstelle weitergeführt werden. Ab einer Breite von 1,50 m kann eine Beschilderung als Gehweg, Radverkehr frei, erfolgen (Musterplan 8). Bei engerem verbleibendem Gehweg oder hohem Fußgängeraufkommen ist eine Einleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn zwingend erforderlich (Musterplan 9).

Musterplan 8



Musterplan 9



*1 Anrampung und Einführung in die Fahrbahn und Auffahrt auf Radweg nicht zwingend erforderlich, da vorher und nachher schon Fahrbahnnutzung möglich. Dann aber Anordnung im Einzelfall prüfen (s. RSA-95, Teil A, Abschnitt 2.3 zu Zeichen 276). Vorankündigung erforderlich.
*2 Soweit erforderlich
*3 Anordnung im Einzelfall prüfen (s. RSA-95 Teil A, Abschnitt 2.3 zu Zeichen 276)

*1 Soweit erforderlich
*2 Ableitung Radverkehr auf Fahrbahn **erforderlich**, wenn
- min. 1,3 m (1,0 m): Gehweg,
- min. 1,5 m: Gehweg, Radverkehr frei

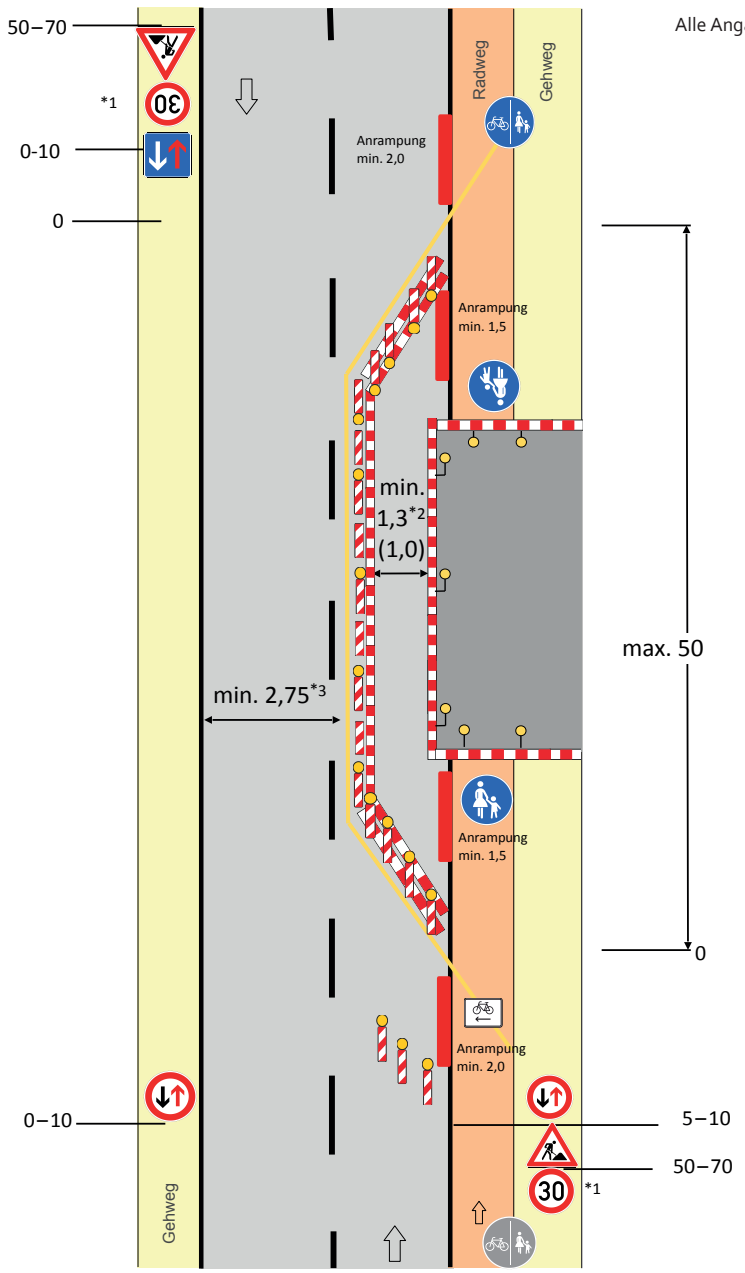
Ableitung Radverkehr auf Fahrbahn **nicht erforderlich**, wenn
- min. 2,3 m: getrennter Geh- und Radweg, kein Schild erforderlich, aber dann gelben Trennstrich markieren

*3 Anordnung im Einzelfall prüfen (s. RAS-95 Teil A, Abschnitt 2.3 zu Zeichen 276)

4.6 Getrennter Geh- und Radweg mit oder ohne Benutzungspflicht (Musterpläne 10, 11)

Soweit entlang der Arbeitsstelle für den Notweg nur eine Breite eingeplant werden kann, die nur einen Gehweg ermöglicht, ist der Radverkehr auf die Fahrbahn einzuleiten. Dies gilt auch, wenn die Behelfsfahrstreifen in den Gegenfahrstreifen hineinführen oder nur ein Fahrstreifen mit einer Engstellenregelung zur Verfügung steht (Musterplan 10). Soweit größere Breiten zur Verfügung stehen, kann in diesen Fällen ein Gehweg, Radverkehr frei (oder bei vorheriger Benutzungspflicht ein gemeinsamer Geh- und Radweg) ausgewiesen werden. Diese Regelungen gelten entsprechend auch, wenn der Notweg über den Seitenstreifen geführt werden kann (Musterplan 11, S. 24). Ist bei zuvor bestehender Benutzungspflicht eine benutzungspflichtige Lösung entlang der Arbeitsstelle nicht möglich, ist (entsprechend Musterplan 11, S. 24) eine Einleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn erforderlich.

Musterplan 10

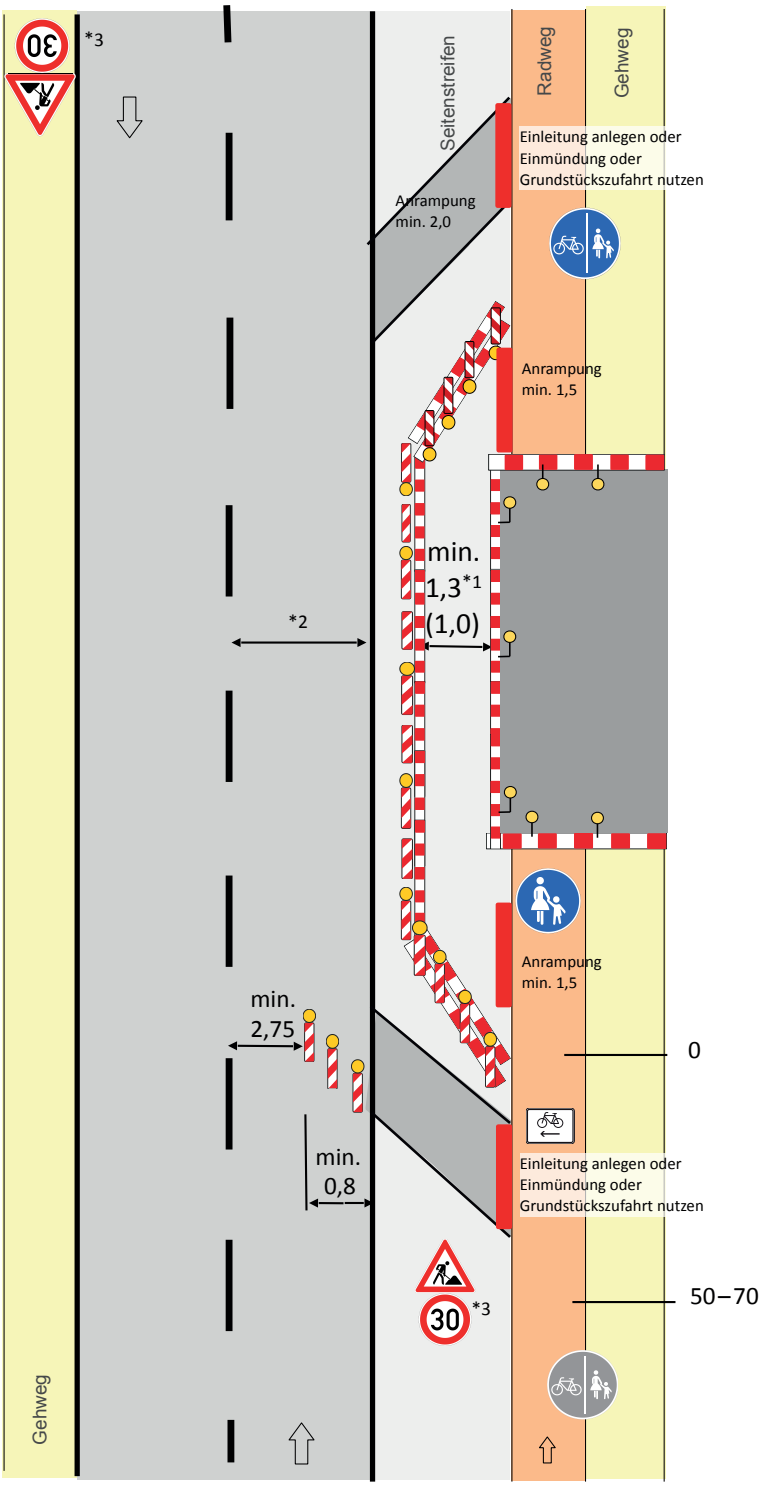


*1 Soweit erforderlich
*2 Ableitung Radverkehr auf Fahrbahn **erforderlich**, wenn
- min. 1,3 m (1,0 m): Gehweg,
- min. 1,5 m: Gehweg, Radverkehr frei

Ableitung Radverkehr auf Fahrbahn **nicht erforderlich**, wenn min. 2,0 m: gemeinsamer Geh- und Radweg
*3 Kann in Ausnahmefällen unterschritten werden (s. RSA-95, Teil B, Abschnitt 2.2.1)

Musterplan 11

Alle Angaben in m



*1 Ableitung Radverkehr auf Fahrbahn **erforderlich**, wenn
- min. 1,3 m (1,0 m): Gehweg,
- min. 1,5 m: Gehweg, Radverkehr frei

Ableitung Radverkehr auf Fahrbahn **nicht erforderlich**, wenn
- min. 2,0 m : gemeinsamer Geh- und Radweg,
- min. 2,3 m: getrennter Geh- und Radweg, kein Schild erforderlich, aber gelben Trennstrich markieren

*2 < 3,5 m Tempo 30 prüfen
≥ 3,5 m Schutzstreifen anlegen

*3 Soweit erforderlich

4.7 Gemeinsamer Geh- und Radweg (Musterpläne 12 – 15)

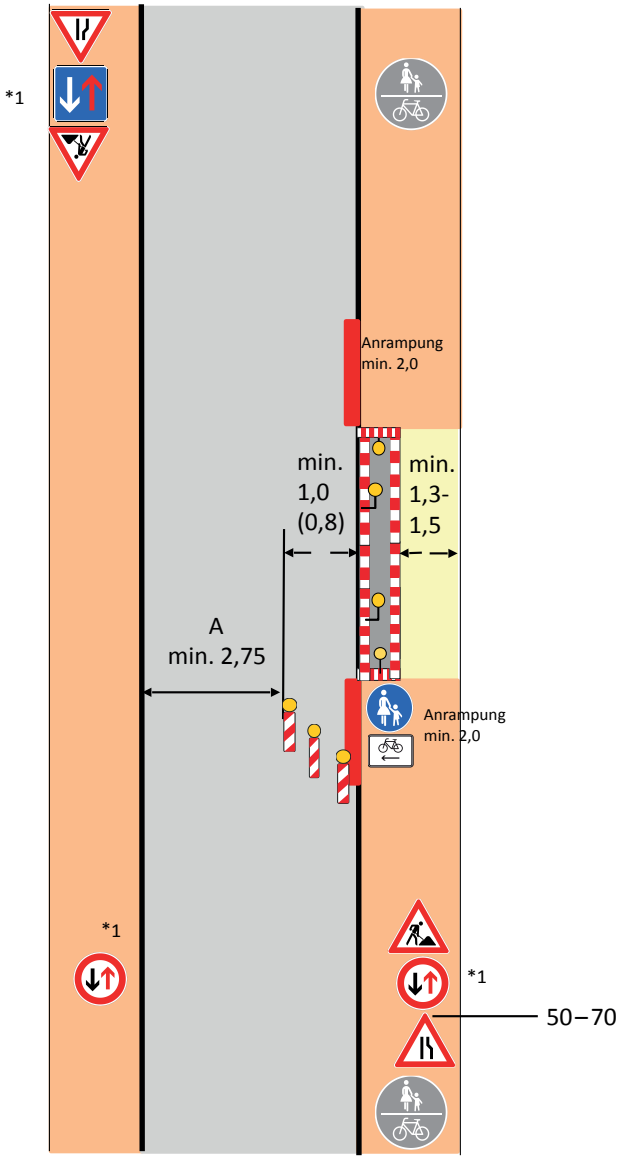
Auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg sind Fußgänger- und Radverkehr gemeinsam unterwegs. Alle Radfahrer müssen diesen nutzen, im Gegensatz zu dem im Kapitel 4.8 behandelten Gehweg, Radverkehr frei.

Soweit die an der Arbeitsstelle verbleibende Breite (Musterplan 12) oder der Notweg (Musterplan 13) nur für einen Gehweg ausreicht (≥ 1,30 m, aber unter 1,50 m), ist der Radverkehr auf die Fahrbahn einzuleiten.

Ist die Breite ausreichend für eine Freigabe für den Radverkehr, ist diese Einleitung trotzdem erforderlich, da – im Gegensatz zum Zustand ohne Arbeitsstelle – keine Benutzungspflicht besteht (Musterplan 14, S. 26).

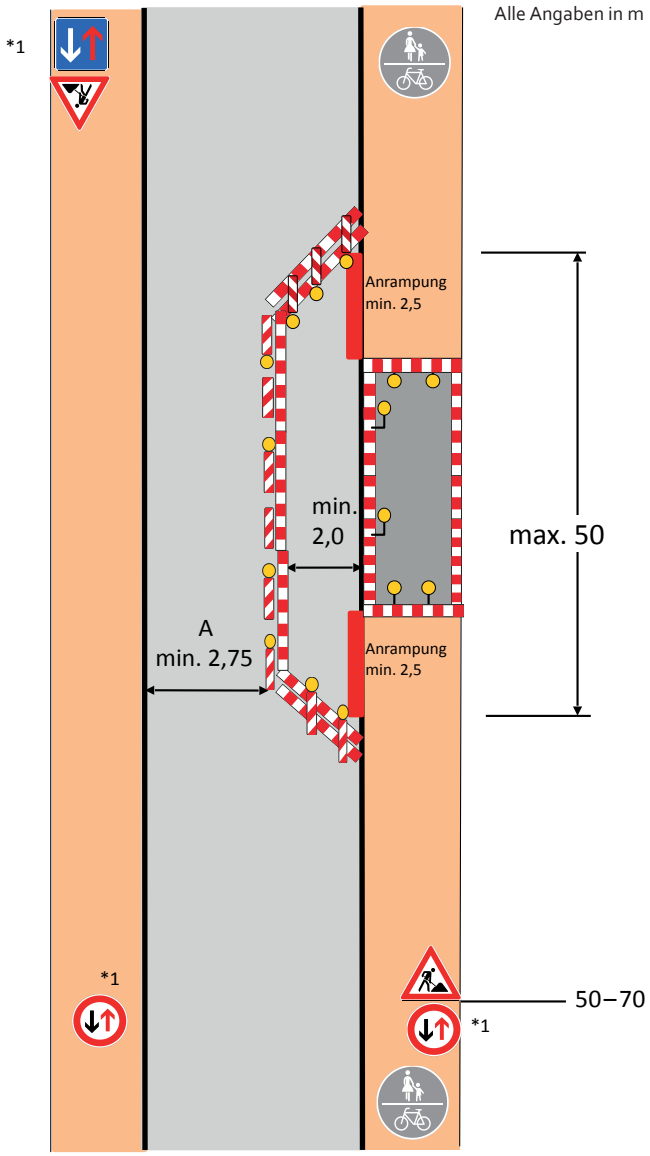
Erst bei ausreichender Breite von ≥ 2,00 m (RSA-95: 1,60 m) kann der gemeinsame Geh- und Radweg auch an der Arbeitsstelle entlanggeführt werden (auf dem Notweg, siehe Musterplan 15, S. 26 oder nach Musterplan 1, S. 17).

Musterplan 12



*1 Wenn A min. 2,75 – 5,5 m,
über 5,5 m nicht erforderlich,
dann ggf. gelbe Mittelmarkierung

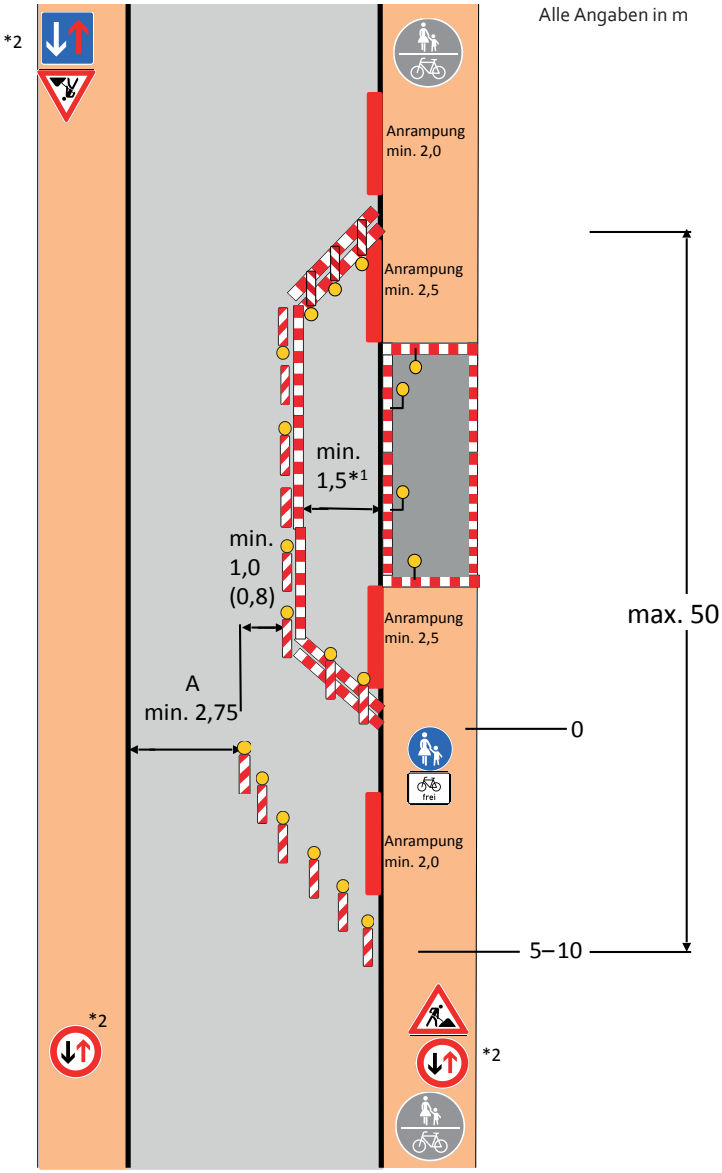
Musterplan 13



*1 Wenn A min. 2,75 – 5,5 m,
über 5,5 m nicht erforderlich,
dann ggf. gelbe Mittelmarkierung

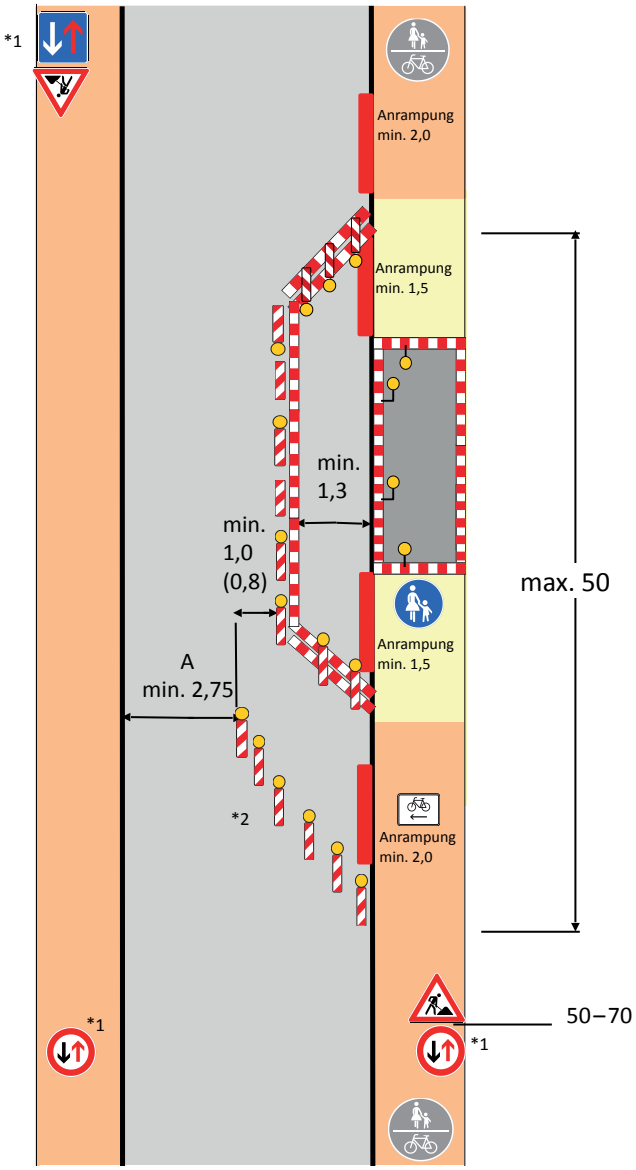
Musterplan 14

Alle Angaben in m



*1 Wenn min. 2,0 m, Musterplan 13
*2 Wenn A min. 2,75 – 5,5 m,
über 5,5 m nicht erforderlich,
dann ggf. gelbe Mittelmarkierung

Musterplan 15



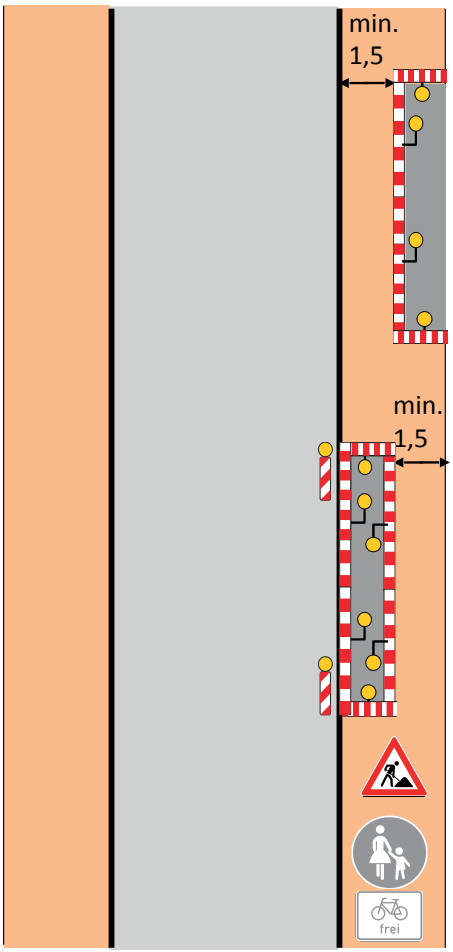
*1 Wenn A min. 2,75 – 5,5 m,
über 5,5 m nicht erforderlich,
dann ggf. gelbe Mittelmarkierung
*2 Leitbaken mit einseitigen Warnleuchten

4.8 Gehweg, Radverkehr frei (Musterpläne 16 – 18)

Hier ist es Radfahrern freigestellt, ob sie die Fahrbahn oder den Gehweg nutzen, wobei sie auf den Fußverkehr Rücksicht nehmen müssen, ihn weder gefährden noch behindern dürfen. Wenn nötig, müssen Radfahrer warten, sie dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.

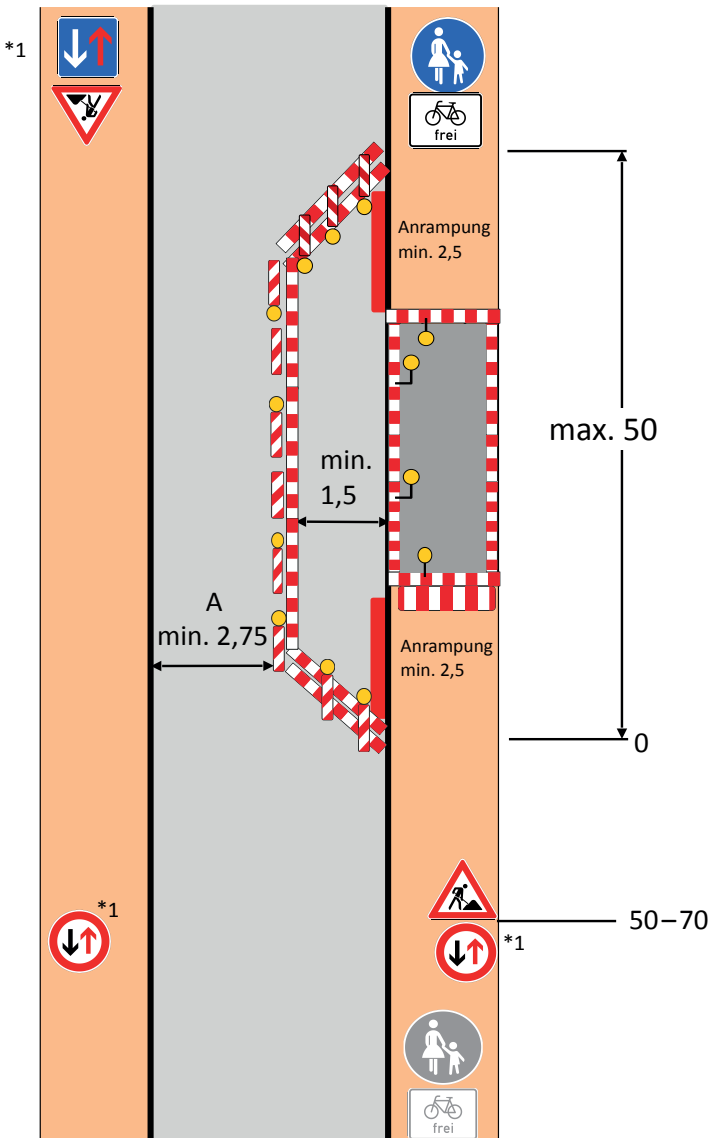
Anzustreben ist eine ausreichende Breite von mindestens 1,50 m, um den Gehweg, Radverkehr frei, entlang der Arbeitsstelle (Musterplan 16) oder auf einem Notweg zu führen (Musterplan 17, S. 28). Soweit die an der Arbeitsstelle verbleibende Breite nur für einen Gehweg ausreicht, also weniger als 1,50 m misst, ist der Radverkehr auf die Fahrbahn einzuleiten (Musterplan 18, S. 28).

Musterplan 16



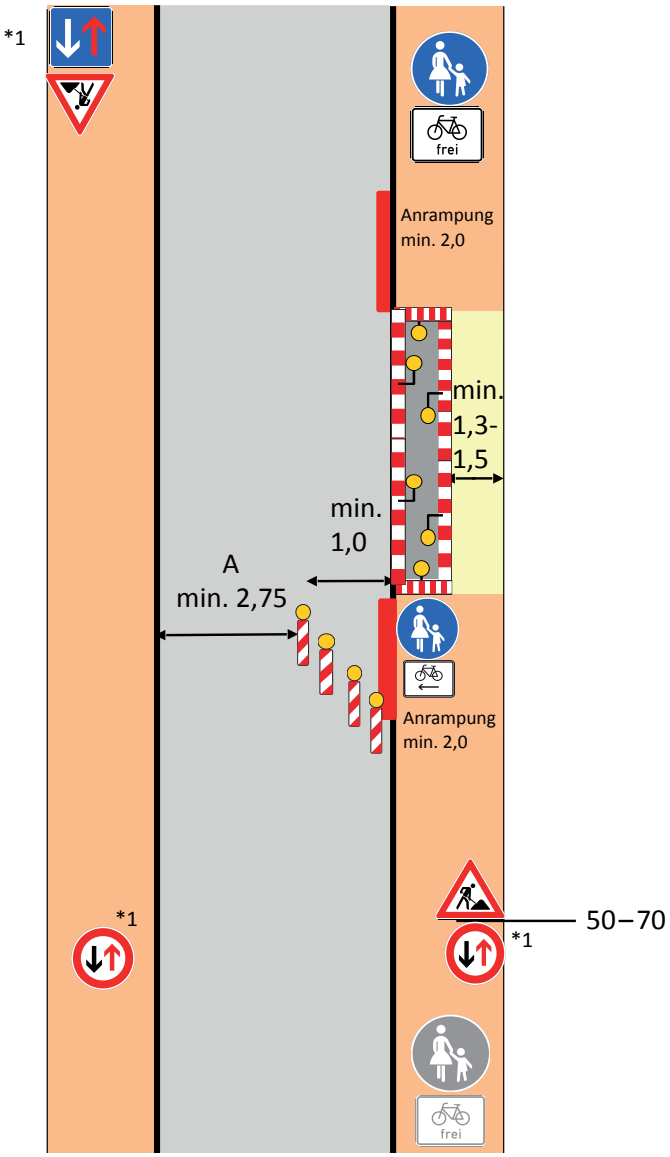
Alle Angaben in m

Musterplan 17



*1 Wenn A min. 2,75 – 5,5 m,
über 5,5 m nicht erforderlich,
dann ggf. gelbe Mittelmarkierung

Musterplan 18



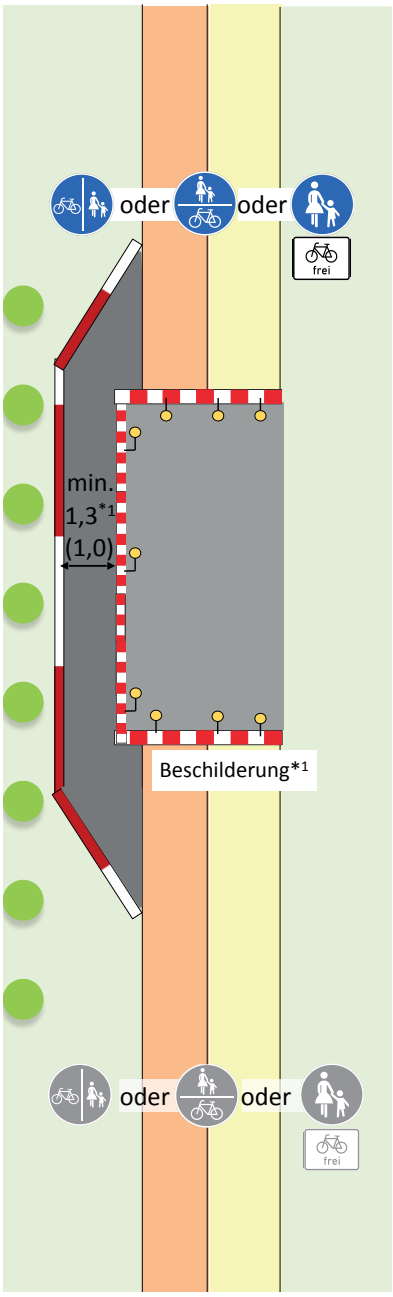
*1 Wenn A min. 2,75 – 5,5 m,
über 5,5 m nicht erforderlich,
dann ggf. gelbe Mittelmarkierung

4.9 Selbstständiger Geh- und Radweg (Musterplan 19)

Bei einer Arbeitsstelle auf einem selbstständigen Geh- und Radweg (z. B. durch eine Grünanlage) ist die zuvor geltende Regelung als getrennter Geh- und Radweg, gemeinsamer Geh- und Radweg oder Gehweg, Radverkehr frei, wegen der fehlenden Benutzungspflicht von geringerer Bedeutung als entlang von Fahrbahnen. Geschwindigkeitsvorgaben und die Verpflichtung zur Rücksichtnahme gelten aber weiterhin. Welche Anordnung entlang der Arbeitsstelle oder auf dem Notweg zu treffen ist, ist hier wesentlich von der verfügbaren Breite abhängig. Wenn die Breite nur für einen Gehweg ausreicht (1,30 – 1,50 m), ist eine Umleitung für den Radverkehr auszuschildern. Wenn die Breite unter 1,30 m liegt, ist auch für den Fußverkehr eine Umleitung anzulegen (Musterplan 19).

Musterplan 19

Alle Angaben in m



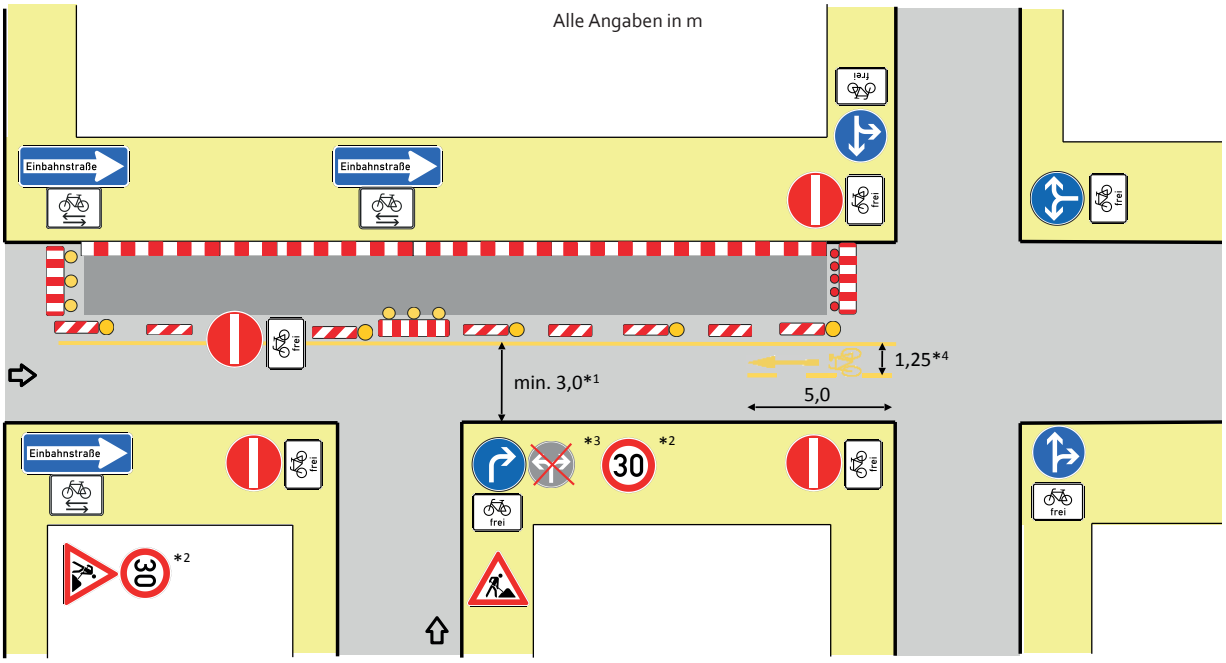
*1 Ausbau als Notgehweg, im Regelfall auf 2,0 oder mehr, Beschilderung abhängig von Breite

- min. 1,3 m (1,0 m): Gehweg, dann Umleitung für Radverkehr erforderlich
- min. 1,5 m: Gehweg, Radverkehr frei
- min. 2,0 m: gemeinsamer Geh- und Radweg
- min. 2,3 m: getrennter Geh- und Radweg, kein Schild erforderlich, aber dann gelben Trennstrich markieren

4.10 Halbseitige Sperrung mit Einbahnregelung im Kfz-Verkehr (Musterplan 20)

Soweit für den Kfz-Verkehr eine Fahrtrichtung gesperrt werden muss, ist für den Radverkehr eine Regelung als Einbahnstraße, Radverkehr frei, anzustreben. Dazu ist Tempo 30 anzuordnen (soweit es nicht schon besteht). Fahrstreifenbreiten von 3,00 m sollten sichergestellt werden (soweit Linienbus- oder erhöhtes Lkw-Aufkommen bestehen: 3,50 m). Bei nur kurzer Strecke, geringem Kfz-Aufkommen oder ausreichenden Ausweichstellen sind (nach VwV-StVO zu Zeichen 220, IV 1a) und ERA 2010, S. 62) auch geringere Breiten möglich. Bei mehr als 400 Kfz pro Stunde sind Breiten von 3,50 m erforderlich, bei denen dann ein durchgehender, 1,25 m breiter Schutzstreifen für die Gegenrichtung markiert werden soll. Bei Einbahnstraßen, die für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind, ist die Regelung analog anzuwenden. Für beide Fahrtrichtungen sind Regelungen vorzunehmen, ansonsten ist eine Umleitung auszuweisen.

Musterplan 20

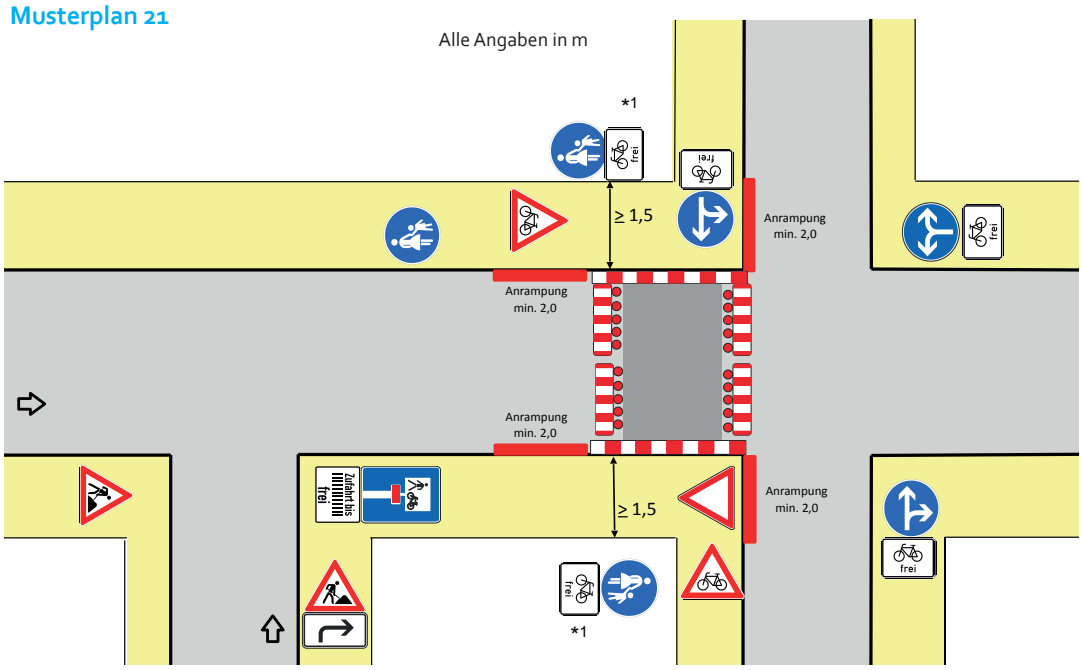


*1 Normalfall, bei Linienbusverkehr oder höherem Lkw-Aufkommen min. 3,50 m, bei kurzer Strecke, geringem Kfz-Aufkommen oder ausreichenden Ausweichstellen ab 2,75 m möglich
*2 Soweit nicht innerhalb einer T 30-Zone
*3 Als Beispiel für Umgang mit entgegenstehenden Verkehrszeichen im Bestand
*4 Bei mehr als 3,5 m Breite der Fahrbahn

4.11 Komplette Sperrung Fahrbahn (Musterplan 21)

Soweit die Anforderungen eingehalten werden (vgl. Ausschlusskriterien in Textkasten 5, S. 12), kann bei einer Sperrung der Fahrbahn der Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden. An Straßenecken sind besondere Anforderungen an die Sichtbeziehungen zu stellen.

Musterplan 21

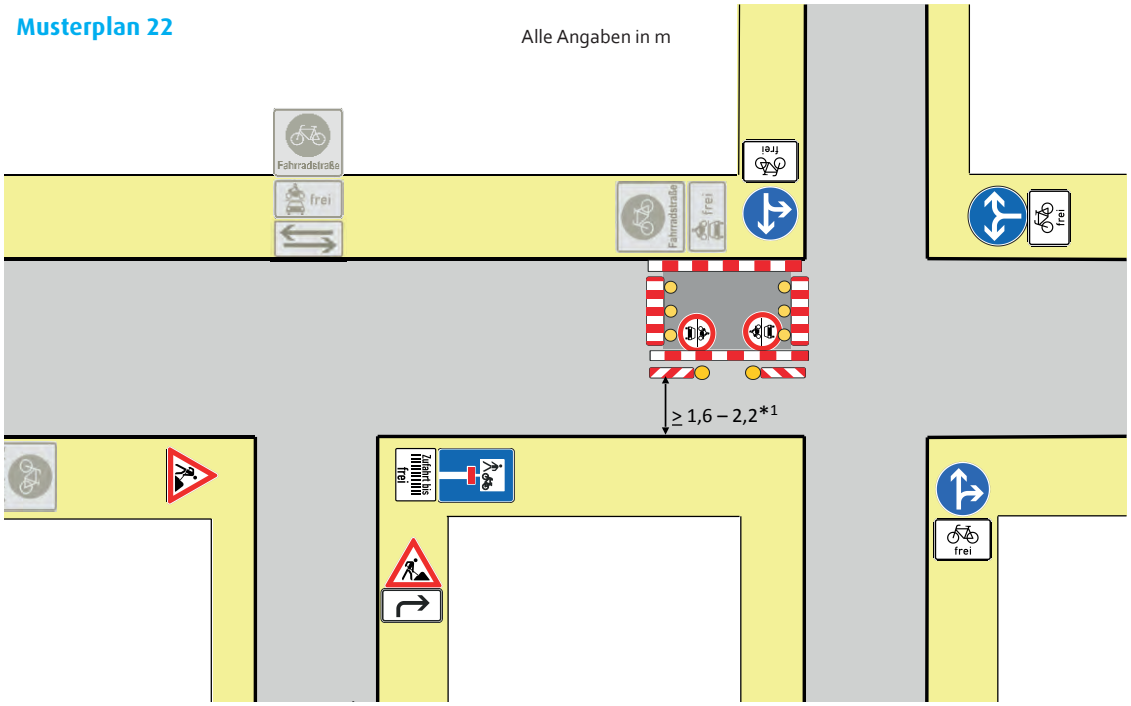


*1 Nur wenn für Fußverkehr vertretbar

4.12 Fahrradstraße (Musterplan 22)

In Fahrradstraßen ist mit einem erhöhten Radverkehrsaufkommen zu rechnen, der Kfz-Verkehr ist hingegen oft gering. Im Fall einer Vollsperrung ist zwingend eine Umleitung für den Radverkehr auszuschildern. Bei einer verbleibenden Breite auf der Fahrbahn entlang der Arbeitsstelle zwischen 1,60 m und 2,20 m wird der Radverkehr in beiden Richtungen zugelassen (Musterplan 22). Bei größeren Breiten ist zu prüfen, ob Kfz-Verkehr, ggf. in beiden Richtungen mit Engstellenregelung, zugelassen werden kann. Muss die Fahrbahn gesperrt werden, kommt eine Führung als Gehweg, Radverkehr frei, nur bei breiten Wegen über 2,50 m in Frage, bei hohem Fußgängeraufkommen entsprechend mehr.

Musterplan 22



*1 Wenn > 2,2 m, prüfen, ob Kfz-Verkehr zugelassen werden kann

5 Umleitungen für Fuß- oder Radverkehr

Radfahrer und Fußgänger reagieren deutlich empfindlicher auf Umwege als Autofahrer. Daher sollten ihnen Umleitungen möglichst erspart werden – zumal sie meist die kürzeste Strecke statt der alternativen Route wählen. Wo es möglich und sicher ist, können sie entlang der oder durch die Baustelle geführt werden. Auch auf das Schild „Radfahrer absteigen“ sollte in der Regel verzichtet werden. Ausreichende Breiten sind an der Umgehung oder Umfahrung der Arbeitsstelle sicherzustellen. Wenn dies nicht möglich ist, ist eine Umleitung für die Verkehrsarten einzurichten, die die Arbeitsstelle nicht passieren können. Gegebenenfalls müssen dabei unterschiedliche Umleitungen ausgewiesen werden. Wenn die Wegweiser der ursprünglichen Route abgedeckt werden, sorgt das für eine klare Streckenführung.

Soweit der Fuß- oder auch nur der Radverkehr wegen einer Arbeitsstelle nicht möglich ist, ist eine Umleitung zu beschildern. Hierfür gelten die Regelungen der „Richtlinien für Umleitungsbeschilderungen“ (RUB). Die Umleitung für den Fuß- und Radverkehr kann identisch sein mit der für den Autoverkehr. Es kann aber auch sinnvoll sein, dass je nach Verkehrsmittel getrennte Umleitungen beschildert werden. Diese sind mit Zeichen 442 zu beschildern (Bild 18).

Bild 18 | Umleitungsbeschilderung Radverkehr mit Zeichen 442

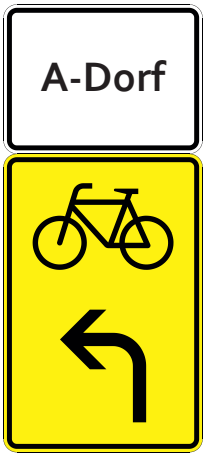


Bild 19 | Umleitungsbeschilderung Radverkehr mit Zeichen 442, hier ergänzt um Zielangabe

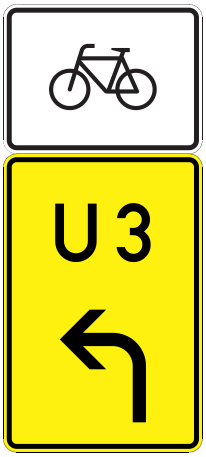


Bild 20 | Umleitungsbeschilderung Radverkehr mit Zeichen 455, nummerierte Umleitung mit Zusatzzeichen (Fahrrad-Piktogramm)

Bei komplizierten Umleitungen, vor allem wenn eine Radroute mit Fahrradwegweisung von der Sperrung betroffen ist, ist im Einklang mit dem bisher bekannten Entwurf der Neufassung der „Richtlinien für Umleitungsbeschilderungen“ (RUB) die Beschilderung mit Zeichen 442 zusätzlich mit einem Zielhinweis vorzunehmen (Bild 19). Bei unterschiedlichen Umleitungen ist eine Nummerierung mit Zeichen 455 und einem darüber anzubringenden Zusatzzeichen mit Fahrradpiktogramm sinnvoll (Bild 20). Diese Beschilderungen sind, wenn nötig, auch für eine Umleitung für den Fußverkehr vorzunehmen.

6 Kontrollen

Nach Einrichtung von Arbeitsstellen ist eine Kontrolle der korrekten Umsetzung des Verkehrszeichenplans durch Bauherrn, Baufirma oder die Straßenverkehrsbehörde erforderlich. Die Kontrollen der Verkehrssicherungen von Arbeitsstellen richten sich nach den „Zusätzlichen technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen“ (ZTV-SA 97).

Es ist sinnvoll, insbesondere bei länger andauernden Arbeiten, eine Arbeitsstelle im laufenden Betrieb wiederholt zu überprüfen, da sich durch die durchgeführten Arbeiten Standorte von Verkehrszeichen und Absperrungen verändert haben können.

6.1 Checkliste für die Kontrolle einer Arbeitsstelle

Die Straßenverkehrsbehörde kann der Baufirma mit der verkehrsrechtlichen Anordnung eine Kopie der nachfolgenden Checkliste übergeben, anhand derer sie selbst prüfen soll, ob alle wesentlichen Anforderungen erfüllt sind. Mit einer unterschriebenen und mit Datum versehenen Kopie der ausgefüllten Checkliste kann der Verantwortliche der Baufirma der Behörde nachweisen, dass entsprechende Kontrollen durchgeführt wurden. Je nach Erfahrung der Behörde sind damit behördeneigene Kontrollen ggf. nur stichprobenartig erforderlich.

Bild 21 | Radfahrstreifen mit gelber Markierung

6.2 Checkliste für die Prüfung von Arbeitsstellen mit Blick auf Fuß- und Radverkehr

Die Führungsform des Radverkehrs soll grundsätzlich auch in der Arbeitsstelle durchgängig erhalten bleiben. Radfahrer reagieren deutlich empfindlicher auf Umwege als Autofahrer. Umleitungen sollten ihnen daher erspart werden. Wo es möglich und sicher ist, können sie entlang der oder durch die Baustelle geführt werden.

Allgemeine Daten zur Arbeitsstellenprüfung	
Straße/Platz	
Art der Arbeitsstelle	Dauer der Arbeitsstelle
Datum der Prüfung	Stempel Baufirma/Behörde
Prüfender/Tel.	

Absicherung der Arbeitsstelle	**Symbol**	**Ja**	**Nein**
Ist ausreichende Beleuchtung vorhanden?		○	○
Wurden Leitbaken nur auf Fahrbahnflächen aufgestellt (keine Versperrung der Seitenräume)?		○	○
Wurden Verkehrszeichen ohne Beeinträchtigung für den Rad-/Fußverkehr (Einhaltung von Mindestbreiten) aufgestellt?		○	○
Entsprechen alle aufgestellten Verkehrszeichen und Markierungen dem angeordneten Verkehrszeichenplan?		○	○
Wird das Zeichen „Radfahrer absteigen" verwendet?		○	○
Liegt die Unterkante aller aufgestellten Verkehrszeichen bei mindestens 2,20 m über dem Boden?		○	○
Absicherung von Baugruben (falls vorhanden):			
• Absperrschranken vorhanden?		○	○
• Leitbaken vorhanden?		○	○
• Warnleuchten vorhanden?		○	○
• Sind alle funktionstüchtig?		○	○
Sind sichere Übergänge an Abdeckplatten (mit Asphaltkeil o. Ä.) gewährleistet?		○	○
Bestehen Stolperkanten oder Schwellen?		○	○
Sind alle oberirdisch verlegten Leitungen und Rohre gesichert?		○	○

Führung des Fußverkehrs	**Ja**	**Nein**
Entspricht der Gehweg dem empfohlenen Mindestmaß von 1,30 m Breite?	○	○

Führung des Radverkehrs Wenn eine Benutzungspflicht für den Radverkehr besteht, soll sie möglichst im Verlauf der Arbeitsstelle aufrechterhalten bleiben.		**Symbol**	**Reale Breite an engster Stelle**
Welche Radverkehrsführung lag vor Einrichtung der Arbeitsstelle vor?	Radweg (Z237)		
	Getrennter Geh- und Radweg (Z241) oder Getrennter Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht (mit Trennstrich, sonst ohne Verkehrszeichen, s. S. 7, Bild 5, Nr. 4)	oder ohne Radwegschild	
	Gemeinsamer Geh-und Radweg (Z240)		
	Gehweg, Radverkehr frei		
	Schutzstreifen		
	Radfahrstreifen		
	Fahrbahnführung		
Welche Radverkehrsführung liegt im Arbeitsstellenzeitraum vor?	Radweg (Z237)		
	Getrennter Geh- und Radweg (Z241)	oder	
	Getrennter Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht	ohne Radwegschild	
	Gemäß Geh- und Radweg (Z240)		
	Gehweg, Radverkehr frei		
	Schutzstreifen		
	Radfahrstreifen		
	Fahrbahnführung		

	Ja	**Nein**
Entspricht die Anlage für den Radverkehr dem empfohlenen Mindestmaß (entsprechend Tabelle 1, S. 12) des Leitfadens?	○	○
Ist die Arbeitsstelle für den Radverkehr fahrend passierbar?	○	○
Falls Nein: Wurde eine Umleitung eingerichtet?	○	○
Bei Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn:		
Ist der Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg ohne Schlag (mit Asphaltkeil o. Ä.) ausgeführt oder ist eine Bordabsenkung (Anrampung?) vorhanden?	○	○
Ist der Radverkehr auf der Fahrbahn gegenüber dem rückwärtigen fließenden Kfz-Verkehr ausreichend gesichert, z. B. durch mehrere Leitbaken?	○	○
Bei ausgeschilderten Radrouten: Sind die Wegweiser an die Umleitung angepasst?	○	○

Das ist die AGFK-BW

Seit die AGFK-BW 2010 mit Unterstützung der Landesregierung gegründet wurde, verzeichnet sie ein stetiges Wachstum. Aus ehemals 19 Gründungsmitgliedern ist mittlerweile ein Netzwerk von über 60 Städten, Gemeinden und Landkreisen geworden – Tendenz steigend. Derzeit leben bereits rund 60 Prozent der Bevölkerung Baden-Württembergs in Mitgliedskommunen der AGFK-BW.

Alle Mitglieder der AGFK-BW haben den verkehrspolitischen Beschluss gefasst, die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Gemeinde", „Fahrradfreundliche Stadt" oder „Fahrradfreundlicher Landkreis" zu erreichen. Der Erfahrungsaustausch zwischen den Kommunen und die Synergien im Netzwerk unterstützen die Mitglieder bei der Arbeit an diesem Ziel.

Bei der Radverkehrsförderung der AGFK-BW und ihrer Mitglieder steht die Verbesserung der Verkehrssicherheit besonders im Fokus. Der Verein bearbeitet verkehrssicherheitsrelevante Themen zum einen durch Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit, zum anderen in Fachveranstaltungen des AGFK-Weiterbildungsprogramms und Fachpublikationen wie dem vorliegenden Leitfaden.

Die AGFK-BW ist als zentraler Akteur der Radverkehrsförderung in der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg verankert und wird vom Verkehrsministerium finanziell und ideell unterstützt. Das gemeinsame Anliegen von AGFK-BW und Land ist es, mehr Menschen sicher aufs Rad zu bringen und für eine positive Radkultur zu werben.

FÜRS RAD. VOR ORT. **www.agfk-bw.de**

agfk BADEN-WÜRTTEMBERG

Impressum

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e. V.
c/o NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH, Wilhelmsplatz 11, 70182 Stuttgart, info@agfk-bw.de.

Urheber: AGFK-Bayern e. V.; Texte: Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover (PGV), PGV-Alrutz bzw. PGV-Dargel-Hildebrandt, GbR, Dipl.-Ing. Detlev Gündel, Dipl.-Geogr. Annika Wittkowski; Grafiken: Alexandra Böttcher; Fotos: PGV; Dr.-Ing. Wolfgang Schulte, Bergisch Gladbach (Bild 11); Landeshauptstadt München (Bild 11 a, Bild 15, 21).

AGFK-BW Auflage des Leitfadens:
Gestaltung, Redaktion und Produktion: brenner BERNARD ingenieure GmbH, tippingpoints GmbH
Fotos: Dipl.-Geogr. Günter Bendias (Bild 18), Titelbild: Thinkstockphotos/Shutterstock.
An der inhaltlichen Überarbeitung haben die AGFK-Mitglieder Filderstadt, Friedrichshafen, Heidelberg, Karlsruhe und Landkreis Böblingen mitgewirkt.

Die Rechte an allen Bildern, Texten und Darstellungen liegen, soweit nicht anders vermerkt, bei der AGFK Bayern bzw. den jeweiligen Fotografen. Um die Textlänge knapp zu halten, wird keine geschlechtsspezifische Ansprache verwendet. Der Leitfaden richtet sich an Leserinnen und Leser.

Stand: April 2017

Der Leitfaden wurde 2015 erstmals von der AGFK-Bayern herausgegeben. Die AGFK-BW hat die Nutzungsrechte erworben und den Leitfaden für Baden-Württemberg angepasst. Für die Kooperation bedanken wir uns herzlich.

AGFK
Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.