

SICHERUNG VON ARBEITSSTELLEN

Mehr Sicherheit und Qualität an Arbeitsstellen...

Wolfgang Schulte

Qualität ist in vielen Lebensbereichen eine hohe Anforderung. Bei Arbeitsstellen auf Straßen sollte sie jedoch eine Selbstverständlichkeit sein, da dort ggf. sogar Leib und Leben von Verkehrsteilnehmern und auch in den Arbeitsstellen Tätigen gefährdet sein können. Um die hohen Anforderungen hier zu erfüllen, müssen allerdings eine Vielzahl von Beteiligten gute Arbeit leisten – und leisten wollen.

Nicht immer sind es nur die vor Ort tätigen Unternehmer, sondern auch Mitarbeiter der zuständigen Behörden, die sich nicht an die Vorschriften halten bzw. die verkehrsrechtlichen Anordnungen nicht auf die ordnungsgemäße Realisierung überprüfen. Leider muss aber auch so manchem Hersteller von Produkten zur Sicherung von Arbeitsstellen auf Straßen die rote Karte gezeigt werden. Schließlich sind auch Ausbilder und Autoren von Veröffentlichungen nicht frei zu sprechen. Wenn Letztere irreführende, unvollständige oder falsche Informationen verbreiten, so darf es nicht verwundern, wenn die ausführenden Personen unqualifizierte Arbeitstellensicherungen vornehmen.

... bei Unternehmern/ Auftragnehmern

Leider sehen es Unternehmer und ihre Mitarbeiter, insbesondere auf Straßen außerhalb der Autobahn, schon immer und immer noch nur

als lästige Pflicht an, Arbeitsstellen qualifiziert einzurichten (Bilder 1 bis 4) [1-5].

... bei den Behörden

Auch wenn manche Anordnungsbehörden personell oft unterbesetzt sind, darf dies nicht zu Mängeln in deren amtlichen Wirken führen. Zwar wird von Unternehmen grundsätzlich eine reguläre Ausbildung auf der Grundlage des MVAS [7] gefordert. Leider werden gleiche Qualifikationen auf Behördenseite jedoch nicht oder nur vereinzelt erworben. Hinzu kommt die fehlende Kenntnis der Örtlichkeiten vor Erteilung einer Anordnung oder Zeit nach erteilter Anordnung zur Überprüfung und Überwachung (RSA Teil A Abs. 1.6 [8]). Schließlich heißt es in der VwV-StVO zu § 35 Rn. 4: „Beim Einsatz moderner Mittel zur Regelung und Lenkung des Verkehrs ist auf die Sicherheit besonders Bedacht zu nehmen. Verkehrszeichen, Markierungen, Verkehrseinrichtungen sollen den Verkehr sinnvoll lenken, einander nicht widersprechen und so den Verkehr sicher führen.“ Denn nicht die Vielzahl aufgestellter Verkehrszeichen, sondern die Konzentration auf die wirklich wichtigen Schilder mit Sicherheitsrelevanz ist anzustreben.

Ebenso ist ein nach der Rechtsprechung unzulässiges Verfahren durchaus beliebt: Die anordnende Behörde schreibt „Haltverbot nach örtlicher Notwendigkeit“. Solche Anordnungen leiden an einem besonders schwerwiegenden Fehler, da damit nur Rahmenvorgaben vorgegeben werden und die Behörde somit wesentliche Teile der

Der Kirschbaum Verlag möchte dazu beitragen, dass künftig Arbeitsstellen auch außerhalb der Autobahn – endlich – mit einer höheren Qualität eingerichtet werden. Dazu sollen einige grundsätzlich wichtige Details zur Anordnung, Ausführung und Wartung von Arbeitsstellen nachlesbar zur Verfügung gestellt werden. Dies wird an dieser Stelle zweimonatlich durch ausführliche Erläuterungen jeweils zu einzelnen abgegrenzten Fragestellungen besonderer Art geschehen. Als ehemals bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) federführend Zuständiger für die Erstellung von RSA, ZTV-SA, zahlreichen einschlägigen Technischen Lieferbedingungen und des MVAS wird der Autor diese Klarstellungen verfassen. Zur Einleitung dieser Serie werden nachfolgend verschiedene, in Praxis oft missverständlich dargestellte Aussagen in Kurzform diskutiert, auf die in den Folgebeiträgen sicher nochmals ausführlicher eingegangen werden wird.

Anordnung nicht selbst trifft, sondern es Dritten überlässt, nach eigenem Ermessen und je nach Bedarf Arbeitsstellen einzurichten und mit Haltverboten eigener Wahl abzusichern (vgl. Urteil BVerwGE 35, 334).

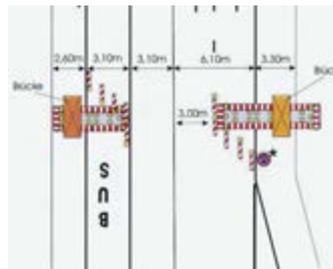


Bild 1: So sieht die verkehrsrechtliche Anordnung aus ...

...und so wurde daraus tatsächlich realisiert



Bild 2: Sicht „1“

Völlige Ignoranz der Anordnung, fehlende Leitbaken und Absperrschranken mit gefährlicher Situation für die Verkehrsteilnehmer



Bild 3: Sicht „2“



Bild 4: Fußgänger werden nicht geführt und nur durch Leitbaken statt durch Absperrschranken am Betreten der Arbeitsstelle gehindert

So darf es nicht wundern, wenn die erteilten verkehrsrechtlichen Anordnungen vor Ort unqualifizierte Ergebnisse zeigen oder überzogen sind (Bilder 5 und 6).

... bei Auftraggebern

Es gibt tatsächlich Auftraggeber, insbesondere bei großen Versorgungsunternehmen, die selbst die Kontrolle über eine ordnungsgemäße

Verfasseranschrift:
Ltd. RDir. a.D. Dr.-Ing. W. Schulte,
Falltorstraße 5,
D-51429 Bergisch Gladbach,
dr-schulte@gmx.de



Bild 5: Angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung, die jedoch schon dauerhaft vorhanden ist



Bild 6: Angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung, obwohl nur eine Baustelle rechts an der Ecke existiert, die selbst den Gehweg kaum behindert¹

mäße Gestaltung der Arbeitsstellensicherung vornehmen. Hierzu werden dann auch die ZTV-SA [9] vertraglich eingebunden, die grundsätzlich nur für Verträge zwischen Straßenbaubehörden und Straßenbauunternehmen vorgeschrieben sind. Leider finden sich dann in

diesen Verträgen auch die RSA als Vertragsbestandteil. Dies ist aber nicht erlaubt, da es sich um eine Richtlinie handelt, die die Grundlage u. a. der verkehrsrechtlichen Anordnung als Element der StVO darstellt und nur die Behörden binden kann.



Bild 7: Als „Kurvengitter“ angebotenes Element (oben links). Im Katalog des Unternehmens wird nicht deutlich, dass keine Übereinstimmung mit dem Zeichen 625 besteht (unten links), da die Flächen zwischen den rot retroreflektierenden Flächen nicht ausgefüllt sind (oben rechts)



Bild 8: Der „Faltleitkegel“ (links) aus Stoff ist zwar bestechend durch das leichte Handling im zusammengedrückten Zustand und sein Blinklicht im Innern bei Nacht, aber eben in Deutschland wegen der fehlenden Retroreflexion (rechts) nicht zulässig

... bei Produktherstellern

Firmen, die die Sicherung von Arbeitsstellen durchführen, sollten vorrangig Qualität im Auge haben und darauf achten, das Zeichen und Einrichtungen den Anforderungen der VwV-StVO entsprechen. Leider werden sie dabei von Herstellern entsprechender Produkte nicht selten falsch beraten oder mit unzulässigen Produkten versorgt. So heißt es u. a. in VwV-StVO zu § 39 Rn. 7 [10]: „Es dürfen nur die in der StVO abgebildeten Verkehrszeichen verwendet werden oder solche, die das für Verkehr zuständige Bundesministerium ... zulässt.“ Gleiches gilt auch für Verkehrseinrichtungen. Die entsprechenden Festlegungen finden sich im VzKat [11]. In diesem Sinne ist es unverständlich, dass es dennoch Produkthersteller oder -vertreiber gibt, die diese Regelungen ignorieren und sie ohne Hinweis auf unzulässige Abweichungen vermerken (Bilder 7 und 8).

... in Ausbildung und Literatur

Gerade diese zuvor geschilderten Situationen waren der Hintergrund, dass der Bundesminister für Verkehr 1999 das MVAS herausgebracht hat. Danach sollen insbesondere Verantwortliche für die Sicherung von Arbeitsstellen geschult werden. Dies geschieht zwar schon heute verstärkt und in großem Umfang. Leider gibt es bisher jedoch keine Prüfung hinsichtlich der Qualität solcher Schulungen, denn eigentlich soll-

ten die Ausbilder hinsichtlich der von ihnen vermittelten Informationen höchste Qualität anstreben. Leider muss festgestellt werden, dass jedoch viele ungenaue, unvollständige oder gar falsche Informationen verbreitet werden [12]. Die Unzulänglichkeiten beginnen schon bei den verwendeten Fachausdrücken. So ist es beispielsweise nicht verwunderlich, wenn Verkehrsmeldungen von Warnbaken sprechen, die auf irgendeiner Straße liegen würden, denn auch Fachleute sind nicht sicher im Umgang damit [13]. Schließlich unterscheidet sich eine Warnbake (Bild 9) nun einmal in Größe und Aussehen deutlich von einer Leitbake (Bild 10). Ebenfalls bedenklich ist es, wenn das zwar nach RSA noch beschränkt verwendbare Warnband nicht kritisch dargestellt [13] wird, sondern durch den Begriff „Absperrband“ die falsche Eigenschaft zugewiesen bekommt [12]. Auch wird hier nicht auf eine falsche Handhabung hingewiesen und bildlich bei einer unzulässigen Anwendung wiedergegeben.



Bild 9: Unvollständiger Hinweis für Fußgänger: Ein Zusatzzeichen allein kann nicht angeordnet werden (korrekt: kleines Bild oben)

¹ Die Aufnahme stammt aus dem Jahr 2010. Die unzulässigen Verkehrszeichen werden in einer späteren Veröffentlichung behandelt.

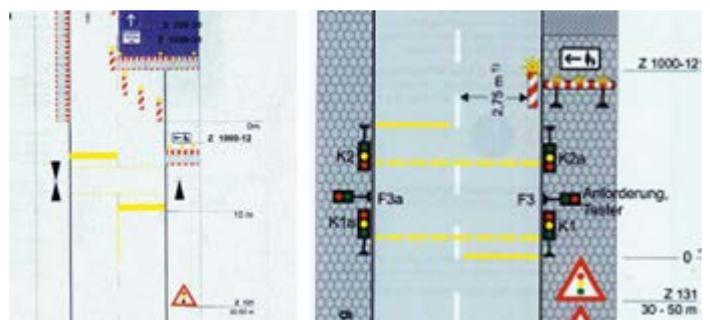


Bild 10: Ausschnitt aus [14] (links) und [15] (rechts)

Abschließend soll noch eine leider übliche, aber unzulässige Unsitte angesprochen werden: Alleinige Verwendung des Zusatzzeichens Z 1000-12 bzw. -22 „andere Gehwegeseite benutzen“ (Bild 9). Den Anwendern kann dies – fast schon – nicht mehr verübelt werden, wenn einschlägige Druckwerke dies z.B. in einem „Musterplan“ oder „Verkehrszeichenplan“ darstellen (Bild 10).



Bild 11: Sperrung einer Straße mit angekündigter Umleitung, die aber wegen der nicht entfernten/abgedeckten ständigen Verkehrszeichen nicht genutzt werden kann

Schlussbetrachtung

Dieser Art verunsichert, kann es dann nicht mehr wundern, wenn die Verkehrsführung im Bereich einer Arbeitsstelle für den Verkehrsteilnehmer nicht mehr verständlich wird (Bild 11).

Literaturverzeichnis

- 1 Schulte, W.: Arbeitsstellensicherung – Qualität tut Not, Straßenverkehrstechnik 1, 1997, S. 14-16
- 2 J. Hoss, U.: Güte und Qualität aus der Sicht der Verkehrssicherer, 2. Deutscher Straßenausstattertag, Erfurt, 2003
- 3 Kronenberg, D.: Güte und Qualität aus dem Blickwinkel der Verwaltung am System einer Kommune, Straßenausstattertag, Erfurt 2003, Stationäre Arbeitsstellen kürzerer Dauer auf Autobahnen, Straße und Autobahn 7, 2005, S. 384-393
- 4 Popp, N.: Güte und Qualität aus dem Blickwinkel der Verwaltung am System Autobahn, Straßenausstattertag, Erfurt 2003
- 5 IVSt: Qualität von Arbeitsstellen auf Straßen – Fachbetriebe können sich zertifizieren lassen, Straßenverkehrstechnik, 11, 2011, S. 761]
- 6 OLG Bamberg Versicherungsrecht 1971 S.233
- 7 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt über Rahmenbedingungen für erforderliche Fachkenntnisse zur Verkehrssicherung von Arbeitsstellen an Straßen, MVAS, Ausgabe 1999
- 8 Bundesministerium für Verkehr, Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen (RSA), Ausgabe 1995
- 9 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Zusätzliche Vertragsbedingungen und Richtlinien für Sicherungsarbeiten an Straßen (ZTV-SA), Ausgabe 1997,
- 10 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Verwaltungsvorschrift zur StVO, 17. Juli 2009 (BAnz S. 2598)
- 11 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Verkehrszeichenkatalog (VzKat), VkB1. 1192, S. 189, zuletzt geändert 2004
- 12 Oppermann, J.-R.: Darauf kommt es an! – Mehr Qualität bei der Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen, Straßenverkehrstechnik 12, 2012, S. 812 – 814
- 13 Kirschbaum Verlag: Das kleine 1x1 der Baustellensicherheit, DVD-Paket
- 14 Industrieverband Straßenausstattung e.V.: Handbuch zur Sicherung von Arbeitsstellen, Bad Sachse, 2007
- 15 Sonnemann, E.: Praxis der Arbeitsstellensicherung im öffentlichen Verkehrsraum, DVGW-Fachbuchreihe Praxis, Frankfurt/M, 2003

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06



136 Seiten, DIN A4, 56,50 €
(inkl. MwSt. und Versand),
ISBN 978-3-7812-1684-6

Die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ Ausgabe 2006 (RASt 06), wurden in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) vom Arbeitsausschuss „Stadtstraßen“ erarbeitet.

Die „RASt 06“ behandeln den Entwurf und die Gestaltung von Erschließungsstraßen sowie angebaute und anbaufreie Hauptverkehrsstraßen mit plangleichen Knotenpunkten und ersetzen die „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen“ (EAE 85/95) und die „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen“ (EAHV), Ausgabe 1993.