

## KURZBERICHT

# Mehr Sicherheit und Qualität ...

## ... bei Arbeitsstellen auf dem Seitenstreifen

Der Seitenstreifen ist der Teil einer Straße, der sich rechts von der durchgehenden Randmarkierung befindet. Er ist damit zwar Bestandteil der Straße, aber nicht der Fahrbahn. Der Seitenstreifen kann befestigt oder unbefestigt und außerdem unterschiedlichen Nutzungen zugeordnet sein, etwa

- innerorts: Park- und Grünstreifen
- außerorts: Mehrzweck- und „Standstreifen“<sup>a</sup>
- Autobahn: „Standstreifen“<sup>a</sup>

*Urteil: Der Seitenstreifen ist jede nicht abgetrennte befahrbare Fläche unmittelbar neben der Fahrbahn. Da dieser vom Begriff her in der Breite begrenzt sein muss, gehört jedenfalls ein Gelände, das zwei Meter neben der Fahrbahn durch Bäume von dieser abgegrenzt wird, nicht mehr zum Seitenstreifen.<sup>1</sup>*

Damit ist der Seitenstreifen grundsätzlich nicht für den fahrenden Verkehr vorgesehen. Folgende Sonderregelungen sind zu berücksichtigen:

### StVO

#### § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

(4) ... Wer Rad fährt, darf ferner rechte Seitenstreifen benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und Zufußgehende nicht behindert werden. ...


#### § 5 Überholen

(6) ... Wer ein langsames Fahrzeug fährt, muss die Geschwindigkeit an geeigneter Stelle ermäßigen, ... Hierzu können auch geeignete Seitenstreifen in Anspruch genommen werden; das gilt nicht für Autobahnen.

#### § 18 Autobahnen und Kraftfahrzeugstraßen

(8) Halten, auch auf Seitenstreifen. Ist verboten.

### Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) Abschnitt Markierungen

68	Zeichen 295	Ge- oder Verbot
		<p>1.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Wer ein Fahrzeug führt, darf die durchgehende Linie auch nicht teilweise überfahren.</li> <li>b) Trennt die durchgehende Linie den Fahrbahnteil für den Gegenverkehr ab, ist rechts von ihr zu fahren.</li> <li>c) Grenzt sie einen befestigten Seitenstreifen ab, müssen außerorts landwirtschaftliche Zug- und Arbeitsmaschinen, Fuhrwerke und ähnlich langsame Fahrzeuge möglichst rechts von ihr fahren.</li> <li>d) Wer ein Fahrzeug führt, darf auf der Fahrbahn nicht parken, wenn zwischen dem abgestellten Fahrzeug und der Fahrstreifenbegrenzungslinie kein Fahrstreifen von mindestens 3 m mehr verbleibt.</li> </ul> <p>2.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Wer ein Fahrzeug führt, darf links von der durchgehenden Fahrbahnbegrenzungslinie nicht halten, wenn rechts ein Seitenstreifen oder Sonderweg vorhanden ist.</li> </ul>

### A. Arbeitsstellen im Bereich der Seitenstreifen im innerörtlichen und Landstraßenbereich

Arbeitsstellen von längerer und kürzerer Dauer auf Seitenstreifen werden bei Straßen innerorts und Landstraßen aufgrund einer verkehrsrechtlichen Anordnung analog zur durchgehenden Fahrbahn angeordnet. Regelpläne existieren dafür nicht.

Meist werden vor und hinter der Arbeitsstelle oder auch auf der Fahrbahngegen-

seite Haltverbote angeordnet. Dabei ist darauf zu achten, dass das korrekte Zusatzzeichen 1060-31 ggf. zusammen mit dem Beginn des Verbots angeordnet werden (Bild 1 bis 3). Das Zeichen muss nicht nur die Anforderungen des VzKat erfüllen (s. nachfolgendes Urteil), sondern darf auch keine schriftlichen Informationen enthalten (Bild 4 und<sup>2</sup>).

<sup>a</sup> Eine aus früheren Regelungen stammende Bezeichnung, die die Funktion als Nothaltesituationen beschreibt.



Bild 1: Zusatzzeichen 1060-31 „Haltverbot auch auf dem Seitenstreifen“

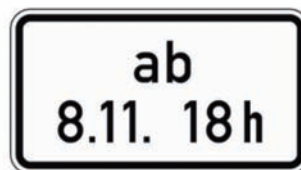


Bild 2: Zusatzzeichen 1040-34 „Ab Zeitpunkt“



Bild 3: Korrekte Zeichenkombination



Bild 4: Grundsätzlich falsches Zusatzzeichen

### ■ Verfasser

Ltd. RDir. a. D.  
Dr.-Ing. Wolfgang Schulte

dr-schulte@gmx.de

Falltorstraße 5  
D-51429 Bergisch Gladbach



**Bild 5:** Sicherung einer Arbeitsstelle auf dem Seitenstreifen einer Autobahn mit Zeichen 616 (links: korrekt mit Blinkkreuz, rechts: falsch mit Blinkpfeil)

**Urteile:**

- Erwecken die Verkehrsschilder, 283-10 und 283-20 in Verbindung mit den Zusatzschildern und den in unmittelbarer Nähe befindlichen, nicht außer Kraft gesetzten Parkplatzschildern Nr. 314 nicht den Eindruck eines amtlichen, allgemein verbindlichen Haltverbots, sind sie nichtig. Nach VwV- StVO zu § 39 bis 43 muss ein Zusatzschild mindestens eine Breite von 420 mm haben (hier: Größe eines DIN-A5-Blattes, hellbraun unterlegt, Wortlaut: „Achtung, Firmenlauf, gilt auch für den Seitenstreifen“). Nach § 39 StVO müssen die Zusatzschilder entweder einen weißen Untergrund mit schwarzer Zeichnung bzw. schwarzer Schrift oder einen schwarzen Untergrund mit weißen Sinnbildern enthalten sowie die vorgeschriebene Schriftart einhalten. Zudem gibt es im VzKat kein Zusatzschild mit dem gewählten Wortlaut.<sup>3</sup>
- Es besteht kein Anspruch auf Erstattung der Abschleppkosten bei nichtigem Verkehrsschild, welches in seiner Gestaltung von den üblichen Verkehrsschildern ab-

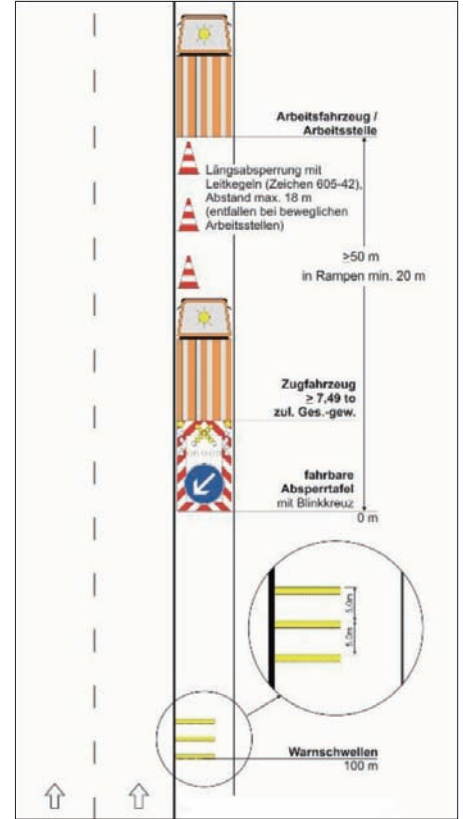


weicht (hier: Schild eines Umzugsunternehmens mit Haltverbotsregelung).<sup>4</sup>

- Enthält ein unwirksames Zusatzschild (z. B., wenn Text ohne Umrandung unterhalb des Vorschriftzeichens oder neben diesem dargestellt wird) eine allgemeine Ausnahme im Sinne von § 42 Abs. 2, so ist auch die „Grundanordnung“ unwirksam, wenn sie ohne die Ausnahme nicht erlassen worden wäre.<sup>5</sup>

**B. Arbeitsstellen im Bereich der Seitenstreifen von Autobahnen**

Arbeitsstellen von längerer und kürzerer Dauer auf Seitenstreifen der Autobahn gehören mit zu den gefährlichsten Arbeitsstellen überhaupt (Tabelle 1). Deshalb ist hier die größte Sorgfalt bei der Sicherung erforderlich. Solche Arbeitsstellen werden grundsätzlich unter Anwendung der Regelpläne D I/1 und I/2 oder D III/7 angeordnet. Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer ist zu beachten, dass immer Zeichen 616 mit dem



**Bild 6:** Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dem Seitenstreifen einer Autobahn nach<sup>8</sup>

Blinkkreuz nach RSA gezeigt werden muss (Bild 5 links). Versuche der BASt Anfang der 1980er Jahre haben nämlich gezeigt, dass der bei Zeichen 616 standardgemäß blinkende Pfeil (Bild 6 rechts) zu Irritationen führen kann. Insbesondere Lkw-Fahrer, die aufgrund Ihrer höheren Sitzposition den Blinkpfeil in der Regel etwas früher erkennen können, vermuten eine Sperrung des rechten Fahrstreifens und versuchen frühzeitig auf den linken Fahrstreifen auszuweichen. Dies hat zwei negative, schwerwiegende Folgen:

1. Der Verkehrsablauf wird unter Umständen deutlich gestört und

**Berichtigung**

Im Beitrag „Frankfurter Straße in Darmstadt – der Emanuel-Merck-Platz entsteht“ von Dr.-Ing. Frank Schleicher-Jester, Dipl.-Ing. Dominik Königshaus und Dipl.-Ing. Martin Zahn (STA Heft 1, Seite 61 bis 65) wurde versehentlich das Bild 5 nicht korrekt abgedruckt. Das Bild 5: Heutige Situation, finden Sie hier.

Wir bitten den Fehler zu entschuldigen.



**Bild 5:** Heutige Situation (Fotos)

2. der Lkw-Fahrer fühlt sich möglicherweise „an der Nase herumgeführt“ und reagiert später im Fall einer tatsächlichen der Sperrung des rechten Fahrstreifens verzögert oder – noch schlimmer – gar nicht.

Wegen der deutlich höheren Unfallgefährdung bei Arbeitsstellen auf dem Seitenstreifen (Tabelle 1) wird dringend geraten, auch Warnschwellen auszulegen (Bild 6). Problematisch ist dabei allerdings, dass im Warnschwellen-Einführungserlass<sup>9</sup> der Einsatz auf Seitenstreifen irritierend geregelt ist.

- Einerseits wird ein modifizierter Regelplan D III/6 mit Warnschwellen für „Arbeitsstellen von kürzerer Dauer“ veröffentlicht.
- Andererseits heißt es im Text „bei kurzzeitig stationären Arbeitsstellen entfallen Warnschwellen“.

Nach RSA 95 ist das aber das Gleiche:

#### RSA, Teil A, Arbeitsstellen

*(5) Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Sinne dieser Richtlinien sind alle Arbeitsstellen, die nur über eine begrenzte Stundenzahl, in der Regel während der Tageshelligkeit eines Kalendertages, bestehen, auch wenn die Arbeiten an den folgenden Tagen fortgesetzt werden. Hierunter fallen*

*a) Arbeitsstellen, die kurzzeitig stationär eingerichtet sind (z. B. für Unterhaltungsarbeiten, Reparaturen an Schutzplanken, Beschilderungsarbeiten, Arbeiten an Ver- und Entsorgungseinrich-*

Lage im Querschnitt einer Autobahn	Unfallverteilung [%] <sup>6</sup>	Verunglückte Personen [%] <sup>7</sup>
Linker Fahrstreifen	31	15
Rechter Fahrstreifen	22	25
Seitenstreifen	42	49
Sonstige bzw. unbekannt	5	17

Tabelle 1: Beispiele für Unfallverteilungen im Querschnitt

*tungen), soweit sie nicht aufgrund der Verkehrssituation wie Arbeitsstellen von längerer Dauer behandelt werden müssen [kurzzeitig stationäre Arbeitsstellen], ...*

Teilweise findet sich in der Literatur<sup>10</sup> die Idee, „kurzzeitig“ mit 3 Stunden anzusetzen im Gegensatz zu Arbeitsstellen kürzerer Dauer, die definitionsgemäß weniger als ein Tag stationär eingerichtet werden.

Bei beweglichen Arbeitsstellen sollen nach anderer Ansicht die Warnschwellen ebenfalls entfallen, jedoch auch bei entsprechenden Nachtbaustellen eingesetzt werden.<sup>7</sup> Ein Regelplan wurde für diesen Anwendungsfall aber bisher nicht veröffentlicht.

- 1 OLG Jena, Urteil v. 29.7.1997, 1 Ss 33/97.
- 2 Schulte, W.: Mehr Sicherheit und Qualität an Arbeitsstellen bei mobilen Haltverboten, Straßenverkehrstechnik (2012) Heft 8, S. 504/505 bzw. Straße und Autobahn (2012) Heft 8, 512/513.
- 3 VG Koblenz, Urteil v. 16.4.2007, 4 K 1022/06.KO.
- 4 VG Aachen, Urteil v. 5.10.2005, 6 K 805/03.
- 5 BayOLG, Urteil v. 18.12.1986, 2 Ob OWi 434/86.

- 6 Zimmermann, M., Moritz, K.: Erhöhung des Schutzes von Straßenbetriebsdienstpersonal an Arbeitsstellen von kürzerer Dauer, Straßenverkehrstechnik (2004) Heft 10, S. 499–506.
- 7 Zimmermann, M.: Verbesserung der Sicherheit des Betriebspersonals in Arbeitsstellen kürzerer Dauer auf Bundesautobahnen, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V 170, 2008.
- 8 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen, Teil D, Entwurf August 2018.
- 9 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: ARS Nr. 6/2014-StB 11/7122.3-RSA/129685 vom 24.4.2014.
- 10 Kemper, D.: Vergleichende Betrachtung der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit von Arbeitsstellen kürzerer Dauer auf Autobahnen bei Tag und Nacht, Dissertation, 27.1.2010.

Dieser Beitrag ist Teil einer Fortsetzungsreihe, die auch weiter fortgeführt wird.

Bisher veröffentlichte Beiträge finden Sie im Internet unter: [www.strasse-und-autobahn.de](http://www.strasse-und-autobahn.de) Rubrik: Sicherung von Arbeitsstellen. ■

## Sonderaktion



**RSA-Handbuch**  
Hans Dieter Schönborn  
Wolfgang Schulte  
4. Auflage 2012  
515 Seiten, DIN A4, kartoniert  
89,00 € inkl. MwSt. und Versand\*  
ISBN 978-3-7812-1790-4  
Auch als E-Book  
inkl. KV-Reader erhältlich!



**RSA-Textausgabe**  
Ausgabe 1995  
6. Auflage 2017  
184 Seiten, DIN A4, kartoniert  
27,80 € inkl. MwSt., zzgl. Versand\*  
ISBN 978-3-7812-1999-1

\* ab einem Warenwert von 75,- € im Inland versandkostenfrei

**KIRSCH BAUM** 70 Jahre 1948–2018  
Ihr Fachverlag für  
Verkehr und Technik

Sparen Sie jetzt  
**17,80 €**  
beim RSA-Paket  
Handbuch und Textausgabe

**RSA-Paket**  
– Handbuch (4. Auflage 2012)  
– Textausgabe (6. Auflage 2017)  
99,00 € statt 116,80 €  
inkl. MwSt. und Versand  
ISBN 978-3-7812-1884-0

Weitere Infos/Online-Bestellung unter [www.kirschbaum.de](http://www.kirschbaum.de)