

SICHERUNG VON ARBEITSSTELLEN

Mehr Sicherheit und Qualität ...

... bei der Anwendung von vorübergehend gültigen Markierungen (Teil 2)

Wolfgang Schulte

Die Regelung der StVO für Fahrbahnbegrenzungen in ständiger Markierung kann allerdings nicht uneingeschränkt bei Arbeitsstellen angewandt werden. In zahlreichen Situationen sind Fahrbahnbegrenzungen über die Regeln der VwV-StVO bzw. abweichend von ihnen erforderlich



Bild 6: Vorübergehende Randmarkierung (Verlegung des Fahrbahnrandes ohne Leitbaken)



Bild 7: Randmarkierung führt über Gehweg (keine Leitbaken vorhanden)



Bild 8: Fehlende Verkehrsführung infolge fehlender Leitbaken

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

(Bilder 6 und 7). Daraus ergibt sich aber auch, dass Arbeitsstellen immer vollständig abgesperrt und z. B. Leitbaken lückenlos aufgestellt sein müssen (Bild 8).

Längsmarkierungen aus Leitschwellen sind erstmals mit den RSA 95 eingeführt worden, allerdings bisher gebunden an eine gesonderte Genehmigung gemäß RSA, Teil A, Abs.1.3.2 (1).

Gemäß § 39 Abs.5 StVO können solche Elemente jetzt für Längsmarkierungen wahlweise anstelle einer Markierungsfolie eingesetzt werden. Dies ist besonders in schwierigen oder durch Veränderungen betroffenen Verkehrsführungen während der Bauzeit innerorts sowie im Bereich von Arbeitsstellen, die in Wintermonaten betrieben werden, zu empfehlen (Bild 9), ist aber auch außerorts denkbar (Bild 10) und sollte gemäß RSA als Abgrenzung bei Verzögerungs- und Beschleunigungstreifen auf der Autobahn Standard sein (Bild 11). Schließlich wurde eine weitere durch die RSA 95 eingeführte Variante der Längsmarkierung in der StVO 2013 offiziell übernommen (Bild 12).

VwV-StVO zu § 39 Verkehrszeichen Vorübergehende Markierungen

4 II. Nach den RSA können gelbe Markierungen oder gelbe Markierungsknopfreihen auch im Sockelbereich von temporär eingesetzten transportablen Schutzwänden als Fahrstreifenbegrenzung angebracht werden.

Da die vorübergehenden Markierungen



Bilder 12: Transportable Schutzeinrichtungen mit Markierung auf der Fußfläche (links) bzw. im Sockelbereich (rechts)



Bild 9: Längsmarkierung mit Leitschwellen innerorts



Bild 10: Längsmarkierung mit Leitschwellen außerorts



Bild 11: Leitschwellen zur Abgrenzung eines Beschleunigungstreifens nach RSA

in Gelb mittlerweile zu einem wesentlichen Element einer Verkehrsführung im Arbeitsstellenbereich mit generell aufhebender Wirkung hinsichtlich der Weißmarkierung geworden sind, ist auch auf eine sorgfältige und von Irritationen freie Ausführung zu achten (Bilder 13 und 14). Ebenso sind Übertreibungen zu vermeiden





Bild 13: Fehlende Längsmarkierung zur Trennung vom Gegenverkehr (links)¹ bzw. fehlende Führung des Behelfsfahrestreifens (rechts)²



Bild 14: Irritierende gelbe Markierungen



Bild 15: Überflüssige gelbe Kreuzmarkierungen



Bild 17: Beginnende Auflösung einer vorübergehenden Markierung

(Bild 15). Auch für gelbes Markierungsmaterial ist eine Zulassung erforderlich. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) führt entsprechende Prüfungen für Deutschland durch (Bild 16) und veröffentlicht in Freigabelisten eignungsgeprüfte Markierungssysteme, die die Anforderungen der „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Markierungen auf Straßen (ZTV M 13)“ und die der „Technischen Lieferbedingungen für Markierungsmaterialien (TL M 06)“ und damit auch die europäischen Anforderungen aus DIN EN 13197 und DIN EN 1436 erfüllen. Die Datenbank unter „www.bast.de“ → *Verkehrstechnik* → *Prüfung* → *Straßenausstattung* → *dauerhafte und vorübergehende Fahrbahnmarkierungen* umfasst zurzeit rund 50 gelbe Markierungssysteme. Dadurch wird auch sichergestellt, dass die Anforderungen der

StVO (Retroreflexion) und Verkehrssicherheit (Griffigkeit) gewährleistet sind.

Markierungsknöpfe und Markierungsleuchtknöpfe müssen die Anforderungen nach DIN EN 1463 Teil 1 erfüllen, was der Hersteller nachweisen muss.

Für die Ausführung vor Ort gibt die VwV-StVO folgende Hinweise:

VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43

IV. Allgemeines über Markierungen

49 1. Markierungen sind nach den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) auszuführen. ... Die auf den fließenden Verkehr bezogenen Markierungen sind retroreflektierend auszuführen.

...

51 3. Markierungsknöpfe sollen nur dann anstelle der Markierungslinien verwendet werden, wenn dies aus techni-

schon Gründen zweckmäßig ist, z. B. auf Pflasterdecken.

52 4. ... Zur Kennzeichnung gefährlicher Kurven und zur Verdeutlichung des Straßenverlaufs an anderen unübersichtlichen Stellen kann das zusätzliche Anbringen von Markierungsknöpfen auf Fahrestreifenbegrenzungen, auf Fahrbahnbegrenzungen und auf Leitlinien nützlich sein.

Abschließend ist nochmals an die Verkehrssicherungspflicht und die dazu erforderliche Kontrolle und ggf. Instandsetzung bei vorübergehenden Markierungen zu erinnern. Zustände wie in Bild 17 entsprechen nicht den Anforderungen nach ZTV-SA. Es besteht auch ein Haftungsrisiko beim Unternehmer.

Urteil³

Der Zustand eines Verkehrszeichens muss den Inhalt des Verwaltungsaktes erkennen lassen; nur andeutungsweise vorhandene Markierungen oder nicht zuverlässig erkennbare Schilder sind rechtlich wirkungslos.

- 1 Die Trennung vom Gegenverkehr fehlt. Es ist unklar, inwieweit der rechte Teil der Fahrbahn genutzt werden darf.
- 2 Bei dieser Form der Verkehrsführung wird die weiße Längsmarkierung nicht außer Kraft gesetzt.
- 3 Oberlandesgericht Bayern; VRS 28 227; OLG Hamm VRS 39 340; BGH VRS 41 307



Bild 16: Rundlaufprüfanlage der BASt



Teil 1 von „Mehr Sicherheit und Qualität ... bei der Anwendung von vorübergehend gültigen Markierungen“ ist in der Ausgabe 2-2016 erschienen.

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

Bisher veröffentlichte Beiträge finden Sie im Internet unter: www.strasse-und-autobahn.de Rubrik: Sicherung von Arbeitsstellen