

Mehr Sicherheit und Qualität ...

... an Strecken mit Rollsplitt

Rollsplitt ist sprachlich ein Paradoxon, denn der kantige Splitt kann eigentlich nicht wirklich „rollen“. Damit wird vielmehr die Wirkung beschrieben, die durch die Fahrzeugreifen ausgelöst wird, die über die locker auf der Fahrbahnoberfläche liegenden Splittkörner rollen. Die Körner werden dabei in die Luft geschleudert. In der Folge können Lackierungen von Fahrzeugen beschädigt oder auch Fußgänger am Fahrbahnrand schmerzhaft getroffen werden. Durch Rollsplitt besteht zudem vor allem für zweirädrige Fahrzeuge enorme Rutschgefahr. Damit sind „Gefahren“ gegeben, auf die durch geeignete Maßnahmen hingewiesen werden muss (Bild 1).

Rollsplitt kann bei unterschiedlichen Bauverfahren entstehen:

- Bei frischen Asphaltdeckschichten werden zur Erhöhung der Griffbarkeit Splittkörner eingewalzt und damit die Oberfläche „abgestumpft“. Das Einzelkorn des Splittes wird hierbei vom verarbeiteten Bitumen gebunden. Aufgrund mangelnden Haftvermögens der Unterlage werden vereinzelt nicht alle Einzelkörner eingebunden.
- Bei der Herstellung von Dünnen Schichten im Kalteinbau wird ein Gemisch von Bitumenemulsion und Edelsplitten aufgebracht. An der Oberfläche der fertiggestellten neuen Fahrbahnoberfläche brechen einzelne Splittkörner wegen zu geringer Kontaktfläche aus.
- Bei Straßenerhaltungsmaßnahmen mit Oberflächenbehandlungen (Anspritzen von Bindemittel und Abstreuen mit Edelsplitten) wird bewusst mit einem Überschuss an Splitten gearbeitet. Je nach Art der Maßnahme unterscheidet sich der Prozess der Rollsplittenstehung. Im Regelfall wird der nicht vollständig gebundene Splitt von der Unter-



Bild 1: Ordnungsmäßig beschilderte Strecke mit Rollsplitt (Bilder: 1 und 3 bis 5: Korsch)



Zeichen 101-52
Gefahrenstelle „Splitt,
Schotter“

Zeichen 101 Gefahren-
stelle mit Zusatzzeichen
1007-32

Bild 2: Varianten zur Kennzeichnung der Gefahrenstelle „Rollsplitt“

lage durch mechanische Beanspruchung gelöst.

Grundsätzlich sollten solche Oberflächen vor einer Verkehrsfreigabe abgekehrt werden, um ggf. vorhandene, lockere Splittkörner zu entfernen, da „Rollsplitt“ den Kraftschluss zwischen Rad und Fahrbahn vermindert. Dies hat längere Bremswege und geringere Seitenstabilität zur Folge. Beim Beschleunigen, Bremsen und Kurvenfahren ist daher besondere Vorsicht geboten¹, um Fahrzeuge und insbesondere Zweiradfahrzeuge unter Kontrolle zu halten. Wegen der Gefahr „Rollsplitt“ muss somit gewarnt oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet werden.

RSA, Teil A, 2.3 Gefahrzeichen

(1) Kann erwartet werden, daß während der Ausführung vorübergehend besondere Gefahren oder Behinderungen von einer Arbeitsstelle ausgehen (z. B. Verschmutzung, Rollsplitt), so sollten entsprechende Gefahrzeichen, ggf. mit Zusatzzeichen,

vorsorglich für den begrenzten Zeitraum bis zur Beseitigung der Gefahr angeordnet werden (z. B. Z 101 mit Zusatzzeichen 1006-35, Z 114, Z 116).

Diese Formulierung in den RSA 1995 entspricht nicht mehr der aktuellen Fassung der StVO. Das in diesem Zusammenhang wichtige Zeichen 116 wurde – inhaltlich gleich – durch Zeichen 1052-52 ersetzt. Zwar wird mit der Zeichenkombination 101/1007-32 eine von der Bedeutung gleichwertige Information gegeben (Bild 2). Sie ist aber im Hinblick auf nicht-deutschsprachige Fahrzeugführer oder Fahrradfahrer nicht zweckmäßig.

Einschlägige Urteile ergeben folgendes, zum Teil etwas widersprüchliche Bild:

- Bei fehlender Beschilderung haftet der Straßenbaulastträger,² insbesondere, wenn die Warnschilder entfernt wurden, obwohl die Gefahrenstelle noch bestand,^{3,4} oder auch der Bauunternehmer.⁵
- Trotz Erkennbarkeit der ausgebeisserten Stellen im Fahrbahnbereich rechtfertigt dies nicht ohne weiteres die Annahme, dass ein Autofahrer den dort liegenden Rollsplitt auch tatsächlich bemerkt.³
- Eine Warnung vor Rollsplitt muss durch eine entsprechende Beschilderung erfolgen⁶, z. B. durch Zeichen 101 mit Zusatzzeichen „Rollsplitt“⁷, oder durch Zeichen 123, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und Zusatzzeichen „Straßenschäden“⁸.
- Dass das Warnschild „Schleudergefahr“ vor der Kurve mit dem aufgestreuten Bitumensand unzureichend war und es ge-

■ Verfasser

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

dr-schulte@gmx.de

Falltorstraße 5
D-51429 Bergisch Gladbach



Bild 3: Grundsätzlich gute Lösung der Beschilderung (ABER®)



Bild 4: Grundsätzlich gute Lösung der Beschilderung (ABER®)

boten gewesen wäre, Verkehrsteilnehmer durch einen Zusatzhinweis („Rollsplitt“ o. Ä.) vor der in der Kurve befindlichen besonderen Gefahrensituation zu warnen, steht außer Zweifel.⁹

- In einer Entfernung von ca. 110 bis 200 m in Fahrtrichtung des Klägers vor dem Rollsplittfeld befand sich zum Zeitpunkt des Unfalls ein Verkehrszeichen, das vor Rollsplitt warnte. Danach muss der Verkehrssicherungspflichtige in geeigneter und objektiv zumutbarer Weise alle, aber auch nur diejenigen Gefahren ausräumen und erforderlichenfalls vor ihnen warnen, die für den Benutzer, der die erforderliche Sorgfalt walten lässt, nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und auf die er sich nicht oder nicht rechtzeitig einzurichten vermag.¹⁰
- Die Warnung ist unzureichend, wenn 300 Meter vor dieser Gefahrenquelle das Ver-

kehrszeichen 123 – „Baustelle“ mit Zusatz „Rollsplitt“ aufgestellt wird.¹¹

- Eine tägliche Kontrolle der Beschilderung reicht aus¹² oder – abhängig von den jeweiligen Gegebenheiten – eine Kontrolle zwischen Verlassen der Baustelle gegen 11:00 Uhr und dem Zeitpunkt des Unfalls gegen 21:00 Uhr.¹³
- Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h zusätzlich zu Zeichen 101 und Zusatzzeichen „Rollsplitt“ hätte den Unfall nicht verhindert.⁷

Durch die aktuelle StVO von 2013 hat sich allerdings die Situation hinsichtlich der Beschilderung gewandelt. Dort heißt es jetzt:

StVO § 40 Gefahrzeichen

(1) Gefahrzeichen mahnen zu erhöhter Aufmerksamkeit, insbesondere zur Verringerung der Geschwindigkeit im Hinblick auf eine Gefahrensituation (§ 3 Absatz 1).

§ 3 Geschwindigkeit

(1) Wer ein Fahrzeug führt, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den

persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. ...

Hierauf haben die Gerichte bereits reagiert, wodurch der Beschilderungsaufwand durchaus reduziert werden könnte:

- Kann der Verkehrsteilnehmer mit der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt selbst erkennen, dass sich auf einer Verkehrsfläche eine Gefahrenstelle befindet (hier: Rollsplitt), muss er sich durch ein entsprechendes Fahrverhalten gegen die erkennbare Gefahr absichern.^{14 15}

- a Die Splittstrecke beginnt schon vor der Kurve, die Aufstellhöhe ist zu niedrig, die Standsicherheit der Schilderkombination ist nicht gegeben.
- b Das Zusatzzeichen muss unterhalb des Gefahrenzeichens angebracht werden.
- c Infolge fehlender Standsicherheit aufgrund der unzureichenden Ausstellfläche und fehlender Fußplatten war das Umfallen vorprogrammiert.

Bild 5: Ergebnis mangelhafter Kontrolle (ABER®)



- 1 Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HAV), Kirschbaum Verlag, 12. Auflage 2002
- 2 OLG Celle, Urteil v. 30.12.1997, Az. 9 U 132/97
- 3 OLG Celle, Urteil v. 15.12.1999, Az. 9 U 113/99
- 4 OLG Schleswig-Holstein, Urteil v. 18.6.2015, Az. 7 U 143/14
- 5 LG Meiningen, Az. 2 O 766/09
- 6 OLG Brandenburg, Urteil v. 20.8.2013, Az. 2 U 34/12
- 7 OLG Koblenz, Urteil v. 24.3.1997, Az. 12 U 375/96
- 8 OLG Saarbrücken, Urteil v. 27.10.2009, Az. 4 U 96/09-26
- 9 OLG München, Urteil v. 1.7.2010, Az. 1 U 5424/09
- 10 LG Magdeburg, Urteil v. 30.7.2015, Az. 10 O 352/15 (099)
- 11 OLG Jena, Urteil v. 21.12.2005, Az. 4 U 803/04
- 12 OLG Brandenburg, Urteil v. 20.8.2013, Az. 2 U 34/12
- 13 OLG Naumburg, Urteil v. 5.12.1996, Az. 3 U 3 0/96
- 14 OLG Schleswig-Holstein, Urteil v. 18.6.2015, Az. 7 U 143/14
- 15 LG Magdeburg, Urteil v. 4.8.2015, Az. 10 O 1092/13

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. ■