

Infopoint TECHNIK



Die neue RSA 21 – Was Sie wissen sollten!



Die neuen „Richtlinien zur verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen – Ausgabe 2021“ (RSA 21) wurden am 15. Februar 2022 veröffentlicht. Die RSA 21 löst die seit über 25 Jahren gültige RSA 95 ab und trägt damit nun den Änderungen der „Straßenverkehrsordnung“ (StVO) und der „Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung“ (VwV-StVO) gezielt Rechnung.

Achtung:

Die RSA 21 ist nur in Kombination mit der StVO und der VwV-StVO gültig.

Die Richtlinie richtet sich an die zuständigen Behörden, an Netzbetreiber und Baufirmen,

die Arbeitsstellen im Verkehrsraum (Straßen, Geh- und Radwege) einrichten. Jede Arbeitsstelle im Verkehrsraum muss bei der zuständigen Behörde angemeldet und genehmigt werden, bevor die Arbeiten durchgeführt werden.

Mit der aktuellen Fassung der RSA 21 wurden die für die Praxis bedeutsamen technischen Weiterentwicklungen und gestiegenen Anforderungen an die Absicherung von Arbeitsstellen im Straßenbereich aus der Technischen Regel für Arbeitsstätten „Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr“ (ASR A 5.2) und andere Regelwerke berücksichtigt.

Zur ASR A 5.2 haben wir den Infopoint 3/2021 erstellt. Die RSA 21 und die ASR A 5.2 sind zwei Regelwerke, die sich im Verkehrsraum, wie in Bild 1 verdeutlicht, ergänzen.



Infopoint 3/2021
ASR A 5.2

Download unter: bit.ly/3MvRqpO



Für den hier vorliegenden Infopoint „Die neue RSA 21 – Was Sie wissen sollten!“ werden nur die wichtigsten Neuerungen der Teile A, B und C behandelt. Der Teil D „Autobahnen“ findet im Leitungsbau in den seltensten Fällen Anwendung und wird hier nicht behandelt.

Abgrenzung von Verkehrslenkung und Arbeitsschutz

In den Titel der RSA 21 wurde nun der Begriff „verkehrsrechtlich“ aufgenommen. Damit wird hervorgehoben, dass die RSA sich nur mit den verkehrsrechtlichen Belangen von Arbeitsstellen an Straßen befasst. Vor diesem Hintergrund wurden unter anderem die Vorgaben für den Abstand der Absperrung zum Baugrubenrand aus allen Teilen der RSA 21 vereinheitlicht. So ist der Mindestabstand von 0,50 Metern vom Verkehrsbereich bis zur Fräskante beziehungsweise Grabenkante bei allen Baustellen einzuhalten. Der neue Mindestabstand kommt nur zum Einsatz, wenn die relevanten Werte nach ASR A 5.2 nicht zur Anwendung kommen, wenn zum Beispiel keine Arbeiten im Grenzbereich zum Verkehr ausgeführt werden. Der Arbeitsschutz ist nicht Gegenstand der RSA 21, jedoch sind die staatlichen und berufsgenossenschaftlichen Gesetze, Verordnungen, Vorschriften und Regelungen zum Arbeitsschutz von den jeweiligen Adressaten (Straßenverkehrsbehörde, Netzbetreiber und Bauunternehmen) zu beachten. Es gibt jetzt eine klare Abgrenzung zwischen Verkehrslenkung (Verkehrsrecht) und Arbeitsschutz (Arbeitsrecht) bei Arbeitsstellen in Verkehrswegen (siehe Bild 1).

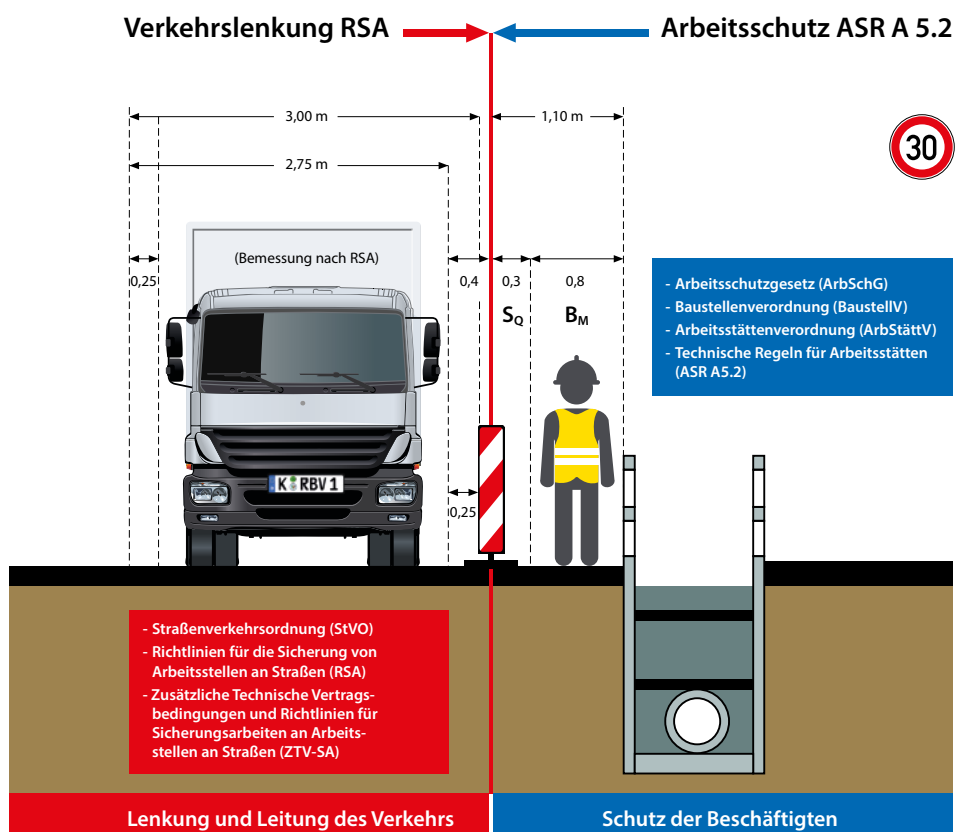


Bild 1: Beispiel Baustelle im Verkehrsraum mit einseitiger Lenkung und Leitung des Verkehrs.

Die RSA 21 im Detail

Der Aufbau und die Gliederung der RSA 21 wurden aus der RSA 95 übernommen. So enthält Teil A „Allgemeines“ umfangreiche Festlegungen etwa für verantwortliche Bauleiter über Verkehrszeichen, Verkehrs- und Warn-einrichtungen, Leitborde, temporäre Schutzeinrichtungen und Nachtbaustellen, die für die nicht in den Teilen B, C und D beschriebenen Bereiche gelten:

- **Teil B – Innerörtliche Straßen**
- **Teil C – Landstraßen**
- **Teil D – Autobahnen**

Für die Arbeitsstellen in öffentlichen Verkehrsflächen (Teil B–D) gibt es jeweils unterschiedliche Regelpläne, die die verkehrsrechtliche Sicherung veranschaulichen. Die zahlreichen farbigen und detaillierten Regelpläne stellen Standardsituationen dar, die bei den zuständigen Behörden zur Beantragung einer „Verkehrsrechtlichen Anordnung“ (VRA) genutzt werden können. Die Regelpläne sind als Arbeitshilfe für häufig vorkommende Fälle zu verstehen und gegebenenfalls auf die örtlichen Verhältnisse anzupassen.

Neu: Die Regelpläne sehen Auswahlfelder vor, mit denen alternative oder ergänzende Maßnahmen beantragt und durch die zuständige Behörde angeordnet werden können.



Die Regelpläne der RSA 21 sind frei zugänglich und unter dem Link www.fgsv-verlag.de/rsa-21-pdf im unteren Bereich der Webseite abrufbar.

Achtung! Die neue RSA 21 kann bei dem Verlag der „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen“ (FGSV) käuflich erworben werden und ist somit **nicht mehr** frei zugänglich.

Teil A: Allgemeines

In dem neuen Teil A der RSA 21 sind zahlreiche Konkretisierungen und Hinweise enthalten, auf die im Folgenden eingegangen werden soll. Die RSA 21 unterscheidet wie bisher zwischen Arbeitsstellen von längerer Dauer (AID) und Arbeitsstellen von kürzerer Dauer (AkD). Jetzt existiert jedoch eine klare zeitliche Erfassung. Somit sind

- Arbeitsstellen bis zu 24 Stunden von **kürzerer Dauer** und
- Arbeitsstellen von mehr als 24 Stunden von **längerer Dauer**.

Entscheidend dabei ist, wie lange die arbeitsstellenbedingte Verkehrsführung besteht. Denn schnell kann es dazu kommen, dass eine Tagesbaustelle, Nachtbaustelle oder eine Störungsbehebung zu einer Baustelle von längerer Dauer wird, da es an Ersatzteilen fehlt oder im ersten Schritt nur eine Absicherung der Störung vorgenommen wurde. Hier ist zu empfehlen, insbesondere beim vereinfachten Verfahren, die Melde- und Arbeitsabläufe (formal, digital) mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde im Vorfeld abzustimmen.

Arbeitsstellen

Unter dem Punkt 10 im Kapitel „Arbeitsstellen“ wird der Geltungsbereich des Verkehrsbereichs konkretisiert. Dieser endet auf der an

der zum Verkehr zugewandten Kante einer Verkehrseinrichtung der Arbeitsstellenseite.

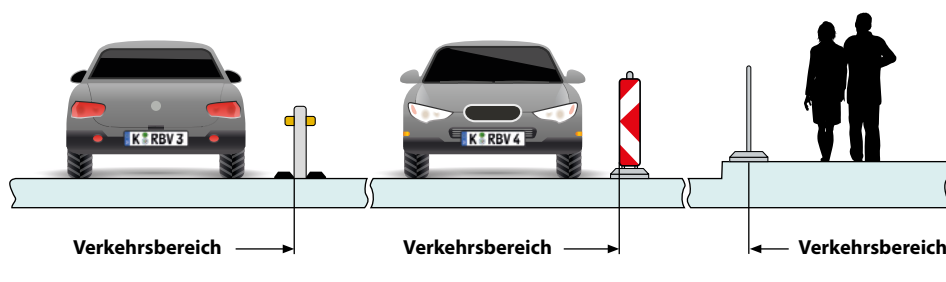


Bild 2: Abgrenzung Verkehrsbereich nach RSA 21.

Damit wurde – wie eingangs erläutert – klar definiert, wo die RSA 21 anzuwenden ist und wo wiederum die ASR A 5.2 greift. Diese Differenzierung hat vor Inkrafttreten der RSA 21 mancherorts an bestimmten Baustellen zu

Verunsicherungen aufseiten der Anwender geführt (siehe dazu auch Bild 1 mit den dazugehörigen Maßketten für die Aufstellung der Absperrreinrichtungen).

Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Mit ihren Ausführungen im Kapitel „Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ unter Punkt 9 weist die RSA 21 Straßenverkehrsbehörden, Netzbetreiber und Bauunternehmen ausdrücklich darauf hin, dass sie für die Planung von Arbeitsstellen eine größtmögliche Sicherheit zu gewährleisten haben. Dies gilt sowohl für die am Verkehr Teilnehmenden als auch für Arbeiter auf Straßenbaustellen. Hierfür ist die ASR A 5.2

zu berücksichtigen. Bei Bedarf sind die Maßnahmen zudem mit den zuständigen Behörden für Arbeitsschutz abzustimmen. Mit dieser klaren Verknüpfung sind die Straßenverkehrsbehörden, aber auch die Netzbetreiber und Bauunternehmen fortan dazu verpflichtet, eine Baumaßnahme ganzheitlich zu betrachten, zu planen beziehungsweise zu genehmigen.

Inhalt der Anordnungen und Verkehrszeichenpläne

Im Kapitel „**Inhalt der Anordnungen und Verkehrszeichenpläne**“ wurden klare Anforderungen an den „Verantwortlichen für die Arbeitsstellensicherung“ definiert. Dabei wurden die bereits seit 1997 geltenden höheren Anforderungen aus den „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen an Straßen“ (ZTV-SA) (FGSV) nun auch in die RSA 21, Punkt 3, übernommen.

Die Verantwortlichen für die Arbeitsstellensicherung können in der VRA nur benannt

werden, wenn die Personen vor Ort einen **Zugriff auf die Arbeitsstelle** haben und über **ausreichende Entscheidungsvollmachten** verfügen. Damit sind die Poliere und Vorarbeiter auf den Baustellen direkt gemeint und nicht der Bauleiter, der aus dem Büro mehrere Baustellen betreut. Zusätzlich muss sichergestellt werden, dass die Verantwortlichen **ausreichende deutsche Sprachkenntnisse** sowie Fachkenntnisse nachweisen beziehungsweise eine **Schulung nach dem Merkblatt über Rahmenbedingungen für erforderliche Fachkenntnisse zur Verkehrssiche-**

rung an Arbeitsstellen an Straßen“ (MVAS) erfolgreich absolviert haben. Die Benennung eines Vertreters für den Verantwortlichen für die Arbeitsstellensicherung wird von den Straßenverkehrsbehörden gefordert. Der zu benennende Vertreter muss die gleichen oben beschriebenen Voraussetzungen nachweisen. Unverändert ist die Tatsache geblieben, dass die Verantwortlichen für die Arbeitsstellensicherung bei Nichtbefolgen der VRA mit Bußgeldern nach der StVO belangt werden können.

Verkehrszeichen

Im Kapitel „**Verkehrszeichen**“ wurde unter Punkt 2 festgelegt, dass grundsätzlich alle Verkehrszeichen mindestens mit der Reflexionsklasse RA2 ausgestattet sein müssen. Die Reflexionsklasse RA2 ist heute bereits in der Baustellensicherung üblich (siehe Bild 3). Bauunternehmer, die auf ihren Bauhöfen, noch alte Schilder haben, sollten sich den neuen Anforderungen aus der RSA 21 anpassen und alle Schilder, die die Reflexionsklasse RA2 nicht erfüllen, aus dem Verkehr nehmen.

Tipp: Absperrschranken und Absperrschrankengitter können mit neuen weißrot gestreiften Reflexionsfolien mit der Klasse RA2 aus dem Fachhandel überklebt und weiterhin genutzt werden.



Bild 3: Beispielhafte Abbildung der Reflexionsklassen. Links Klasse RA1, rechts Klasse RA2.

Dies dient zum einen dazu, den erforderlichen Sicherheitsanforderungen zu genügen und zum anderen, um Bußgelder im Baubetrieb zu verhindern. Bild 3 zeigt ein Verkehrszeichen mit der Reflexionsklasse RA2.

In den Punkten 2.2 und 2.3 wurden die **Aufstellhöhen** und **Seitenabstände von Verkehrszeichen** neu festgelegt.

In der neuen Regelung finden insbesondere Fahrradfahrer eine Berücksichtigung. Für diese ist jetzt eine sichere Durchfahrthöhe angegeben. Kommen bei der Arbeitsstelle Verkehrszeichenbrücken zum Einsatz, so beträgt die Aufstellhöhe 4,50 Meter.

Die Aufstellhöhe von Verkehrszeichen an Arbeitsstellen, sofern diese **nicht einen Geh- und Radweg betreffen**, kann auf folgende Werte reduziert werden:

- innerorts auf 1,50 Meter
- außerorts bei Gefahr- und Vorschriftszeichen auf 1,50 Meter und bei Richtzeichen und Zusatzzeichen auf 1,00 Meter
- an Fahrzeugen auf 0,60 Meter

Der Seitenabstand von Verkehrszeichen wird immer von der Fahrbahn zugewandten Schilderkante berechnet:

- innerorts in der Regel 0,50 Meter, eine Reduzierung auf 0,30 Meter ist möglich
- außerorts immer 1,50 Meter

Grundsätzlich dürfen aufgestellte Verkehrszeichen die Mindestbreiten von Geh- und Radwegen nicht einengen oder beeinträchtigen.

Neu: Die Aufstellhöhe außerhalb der Fahrbahn sowie über Geh- und Radwegen beträgt jetzt 2,20 Meter und wird immer von der Unterkante des Verkehrszeichens zur Fahrbahnoberkante berechnet.

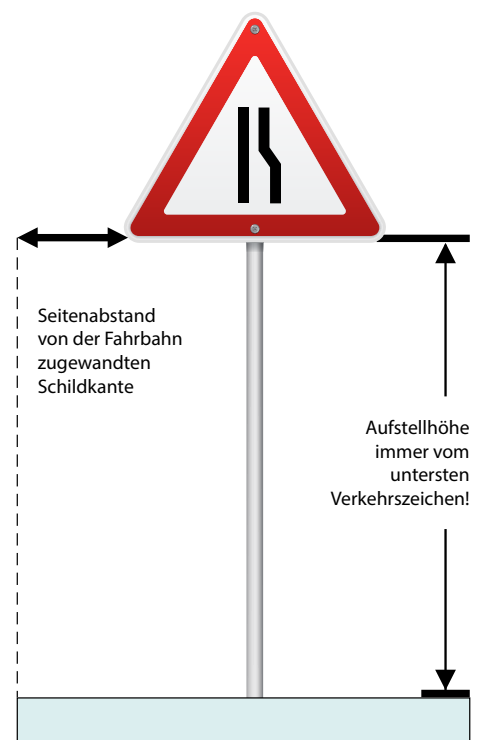


Bild 4: Aufstellhöhe und Abstand von Verkehrszeichen.

Verkehrseinrichtungen und Warneinrichtungen

Das Kapitel „**Verkehrseinrichtungen und Warneinrichtungen**“ wurde umbenannt und mit neuen Elementen gegliedert. In einem ersten allgemeinen Teil gibt es eine Verknüpfung zu den Anforderungen an Verkehrseinrichtungen, die in der Regel in Form von Technischen Lieferbedingungen (TL) und gemäß Rn. 57 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 beschrieben werden und anzuwenden sind. In dem Zusammenhang ist die TL-Aufstellvorrichtung „Technische Lieferbedingungen für Aufstellvorrichtungen für Schilder und

Verkehrseinrichtungen an Arbeitsstellen“ und die ZTV SA (FGSV) zu erwähnen. Sie beschäftigt sich hauptsächlich mit der wichtigsten Anforderung an Verkehrseinrichtungen, der **Standicherheit**, und beschreibt, berechnet und klassifiziert diese für den Anwender.

Die Absperrschrankengitter müssen so ausgeführt sein, dass sie Belastungen zum einen durch Wind, Regen und Schneefall sicher widerstehen können und zum anderen auch Fußgänger oder Fahrradfahrer beim Anlehnen

oder Gegenfahren nicht mit dem Absperrschrankengitter umfallen.

Achtung! Diese Anforderungen an die Standicherheit erfüllen Absperrschrankengitter mit drehbaren Füßen nicht und sind für die Absicherung im Verkehrsraum oder als Absperrung an Baugruben und Gräben nicht geeignet.

Absperrgeräte

In den neuen Punkt „**Absperrgeräte**“ wurden neben den Absperrschranken auch Absperrschrankengitter als VZ 600 neu eingefügt. Nach der neuen RSA 21 ist es jetzt zum Beispiel bei einem Hindernis möglich, einen Geh- und Radweg mit zwei Sperrpfosten abzusperren, wenn ein Absperrschrankengitter zu breit ist. Ebenfalls möglich ist es, eine Absperrschranke und Absperrschrankengitter mit Pfeilbake als Teilsperre zu nutzen (siehe Bild 5). Die für die Absperrschranken und Absperrschrankengitter seit einigen Jahren in der Branche diskutierte Festlegung einer Grundfarbe (weiß oder grau) wurde nicht umgesetzt. Die RSA 21 sagt nur aus, dass der Rahmen und die Gitter von Absperrschranken und Absperrschrankengitter das Verkehrszeichenbild nicht beeinträchtigen dürfen.

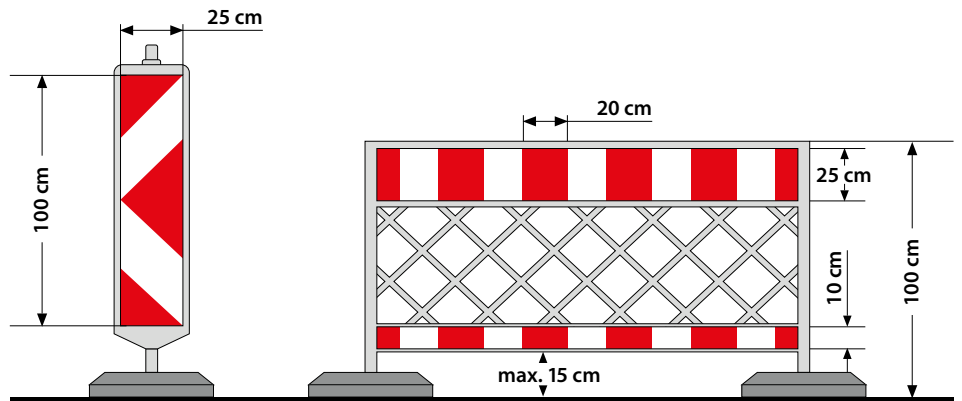


Bild 5: Pfeilbake mit Absperrschrankengitter.

NEU: In der Praxis dürfen weiterhin farbige Absperrgeräte eingesetzt werden, jedoch dürfen zum Beispiel weiße und grüne Absperrschrankengitter nicht vermischt werden, damit ein einheitliches Verkehrszeichenbild für alle Teilnehmer klar erkennbar ist. Im Zweifelsfall kann allein die örtlich zuständige Behörde festlegen, welche Farbgestaltung das Verkehrszeichenbild gegebenenfalls beeinträchtigt.

H = Gesamthöhe des Leitkegels in cm h = Höhe des Verkehrszeichenbildes in cm							
	H = 30 h = 27,5		H = 50 h = 42,5		H = 75 h = 65		H = 100 h = 90
Zeichen 610-40		Zeichen 610-41		Zeichen 610-42		Zeichen 610-43	
Radweg		Alle Straßen außer Autobahnen		Autobahnen		Innerörtliche Straßen im Schienenbahnbereich	

Bild 6: Regeleinsatzbereiche von Leitkegeln.

Bei den Absperrgeräten wurden zusätzlich auch Leitkegel (siehe Bild 6) für Geh- und Radwege aufgenommen. Sie sind zulässig für die Kennzeichnung von kurzzeitigen Hindernissen wie zum Beispiel offenstehenden Schachtdeckeln oder Wartungsarbeiten an Verteilerschranken.

Der Punkt „**Verkehrsführung im Fahrbahnbereich**“ schreibt die vollständige Einzäunung (geschlossene Absperrung) des Arbeitsbereiches durch Absperrschrankengitter vor. Zusätzlich kann eine Längsabspernung auf dem Gehweg gegenüber angeordnet werden, um einen Schutz für blinde und sehbehinderte Menschen sicherzustellen. Bei der

Antragstellung der VRA ist der benötigte Platz für zum Beispiel Baumaschinen, Aushub, Rohre mitzubedenken. Da eine vollständige Einzäunung stets sehr aufwändig und kostenintensiv ist, ist bei größeren Projekten die Beantragung einer Vollsperrung der Straße, wie schon im Infopoint ASR A 5.2 beschrieben, mit Sicherheit die bessere Wahl.

Verkehrsführung im Fahrbahnbereich

Warneinrichtungen

In das Kapitel „**Warneinrichtungen**“ wurden die Warntschwellen aufgenommen, diese waren bereits seit 2014 über ein „Allgemeines Rundschreiben Straßenbau“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr eingeführt worden. In der StVO sind Warntschwellen in den Nrn. 1–7 der Anlage 4 schon seit 2013 enthalten. Sie dienen der haptischen Vorwarnung durch „Wachrütteln“ (siehe Bild 7).

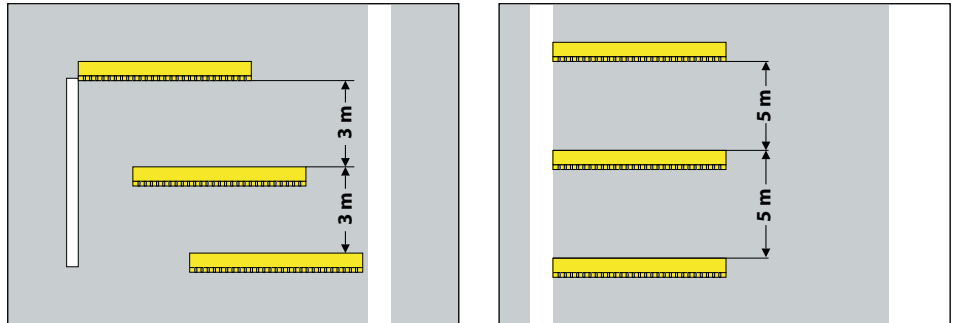


Bild 7: Warntschwellen.

Leitschwellen, Leitborde und temporäre Schutzeinrichtungen

Unter dem Punkt „**Leitschwellen, Leitborde und temporäre Schutzeinrichtungen**“ wurde die alte Bezeichnung „Bauliche Leitelemente“ ersetzt. Die Leitwände entfallen und es sind hier nun die temporären Schutzeinrichtungen aufgeführt, welche nur nach DIN 1317 als geprüfte Systeme eingesetzt werden dürfen (siehe Bild 8).

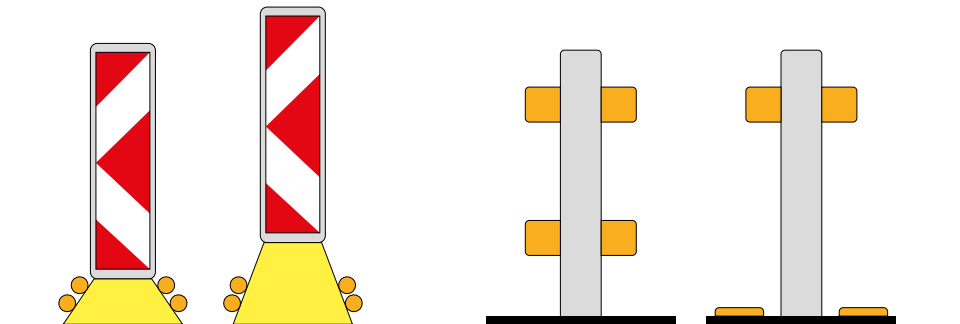


Bild 8: Leitschwellen, Leitborde und temporäre Schutzeinrichtungen.

Besondere Arbeitsstellenbereiche und -einrichtungen

Bei den „**Besonderen Arbeitsstellenbereichen und -einrichtungen**“ geht es zum Beispiel um Container und Wechselbehälter für Aushub, die außerhalb einer Arbeitssitzensicherung im Verkehrsraum aufgestellt werden. Neben einer Erlaubnis der zuständigen Behörde ist am Container ein Namensschild

des Eigentümers mit Telefonnummer vorgeschrieben. Dieses muss gut sichtbar angebracht sein. Zusätzlich sind die Schrägseiten von Containern im Geh- und Radwegbereich mit einer Querabspernung durch Absperrschrankengitter abzusichern.

Nachtbaustelle

Der Punkt „**Beleuchtung der Arbeitsstellen**“ wurde aus der RSA 21 gestrichen. Dafür wurde ein neuer Punkt „**Nachtbaustelle**“ eingeführt, der die Besonderheiten der Nachtbaustelle beinhaltet.

Warnkleidung

Unter dem Punkt „**Warnkleidung**“ wurde festgelegt, dass für Arbeiten bei Dunkelheit Warnkleidung der Klasse 3 zu tragen ist. Die Anforderungen an „Hochwirksame Warnkleidung“ mit der Farbe fluoreszierend Orange-Rot oder fluoreszierend Gelb sind seit 2013 in der DIN EN ISO 20471 festgelegt und wurden ebenfalls in die RSA 21 übernommen. Dabei

soll die verfügbare Fläche an Reflexstoffen die menschliche Gestalt (Kontur) betonen, um eine Erkennbarkeit bei Dunkelheit zu erhöhen (siehe Bild 9).



Bild 9: Warnkleidung in fluoreszierend Gelb oder fluoreszierend Orange-Rot.

Teil B: Innerörtliche Straßen

Im Teil B „**Innerörtliche Straßen**“ der RSA 21 werden ergänzende Regelungen und Festlegungen für alle öffentlichen Verkehrsflächen **innerhalb** geschlossener Ortschaften, einschließlich Fußgängerzonen, Parkplätzen und Ähnliches mit Ausnahme von Autobahnen und Kraftfahrstraßen getroffen.

Fahrstreifenbreiten

Unter dem Punkt „**Fahrstreifenbreiten**“ wurde die Mindestbreite neu geregelt. Diese beträgt im Regelfall nun 3,0 Meter. In Ausnahmefällen kann die Mindestbreite innerorts und auf kurzen Streckenabschnitten auf 2,85 Meter reduziert werden und hat dann eine besondere örtliche Situationsprüfung zur Folge. Somit ist ein **Begegnungsverkehr** bei einer Restfahrbahnbreite von 5,70 Metern noch möglich. Die Restfahrbahnbreite von 3,0 Metern ist bei **Wechselverkehr** an Arbeitsstellen nicht zu unterschreiten.

Neu: In dem Punkt **Längsabspernung bei innerörtlichen Straßen** ist der maximale Abstand der Leitbaken und Leitkegel auf 9 Meter festgelegt.

Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen

Bei „**Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen**“ wurde durch die in der RSA 21 neu definierten Regelbreiten nun mehr Wert auf eine erhöhte Sicherheit von blinden, sehbehinderten und mobilitätseingeschränkten Menschen sowie von Kindern und Radfahrern gelegt. Die Geh- und Radwege sind nach Möglichkeit immer weiterzuführen und gegebenenfalls über Notwege fortzuführen. Die kurzen Engstellen, zum Beispiel eine Grabenbrücke, sollen immer noch eine Befahrbarkeit mit Rollstühlen beziehungsweise mit Kinderwagen gewährleisten. Hier wurden die Mindestbreiten folgendermaßen festgelegt:

- Gehwege 1,3 Meter; kurze Engstellen 1,0 Meter
- Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, 1,5 Meter; kurze Engstellen 1,3 Meter
- benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige Radwege 1,5 Meter; kurze Engstellen 1,3 Meter
- Radfahrstreifen 1,5 Meter
- gemeinsame Geh- und Radwege 2,5 Meter; im Ausnahmefall 2,0 Meter

In Fußgängerzonen legt die Straßenverkehrsbehörde die erforderlichen Mindestbreiten unter Berücksichtigung des örtlich vorhandenen Fußverkehrsaufkommens fest.

Achtung: Bei Querung von Gräben können die bis dato aus dem Fachhandel bekannten Grabenbrücken mit einer Breite von 1,0 Metern nur noch bei Gehwegen (kurze Engstelle) eingesetzt werden (siehe Bild 1). In allen anderen Fällen müssen Grabenbrücken mit einer Mindestbreite von 1,3 Metern angeschafft werden.

Bei der Absperrung sind die Fußverkehrsflächen mit Absperrschrankengittern zu sichern und bei Dunkelheit und schlechter Sicht durch Rundstrahler mit gelbem Dauerlicht zu bestücken (quer 1 Meter, längs 9 Meter). Notwege sind durch Absperrschrankengitter zu sichern, dabei zeigt die Zeichenseite zum Notweg hin. Falls die Einrichtung von Notwegen nicht möglich ist, sind Überquerungshilfen zu prüfen. Beim Radverkehr ist die Überleitung auf die Fahrbahn mit geeigneten Anrampungen mit Sicherungen aufzubauen, dabei ist ein Mischverkehr auf der Fahrbahn grundsätzlich vertretbar.



Bild 10: Baustelle mit einer Grabenbrücke.

Teil C: Landstraßen

Im Teil C „**Landstraßen**“ der RSA 21 werden ergänzende Regelungen und Festlegungen an allen einbahnigen Straßen mit Gegenverkehr und mehrbahnigen Straßen mit höhengleichen Kreuzungen außerhalb von geschlossenen Ortschaften getroffen. Eine Ausnahme sind die Autobahnen, die in Teil D separat behandelt werden.

Fahrstreifenbreiten auf Landstraßen

Unter dem Punkt „**Fahrstreifenbreiten auf Landstraßen**“ existiert nun auch eine neue Regelung zu der Mindestbreite, die im Regelfall 3,0 Meter beträgt. Hier gibt es keine Ausnahmen. Ein Begegnungsverkehr ist nur noch bei einer Restfahrbahnbreite von 6,00 Metern möglich. Bei ausreichenden Platzverhältnissen einer provisorischen Umfahrung der Arbeitsstelle im Begegnungsverkehr zum Beispiel durch eine standfeste Ausbildung des Seitenraums (siehe Bild 11).

Neu: In dem Punkt **Längsabspernung bei Landstraßen** ist der maximale Abstand der Leitbaken und Leitkegel auf 12 Meter festgelegt.

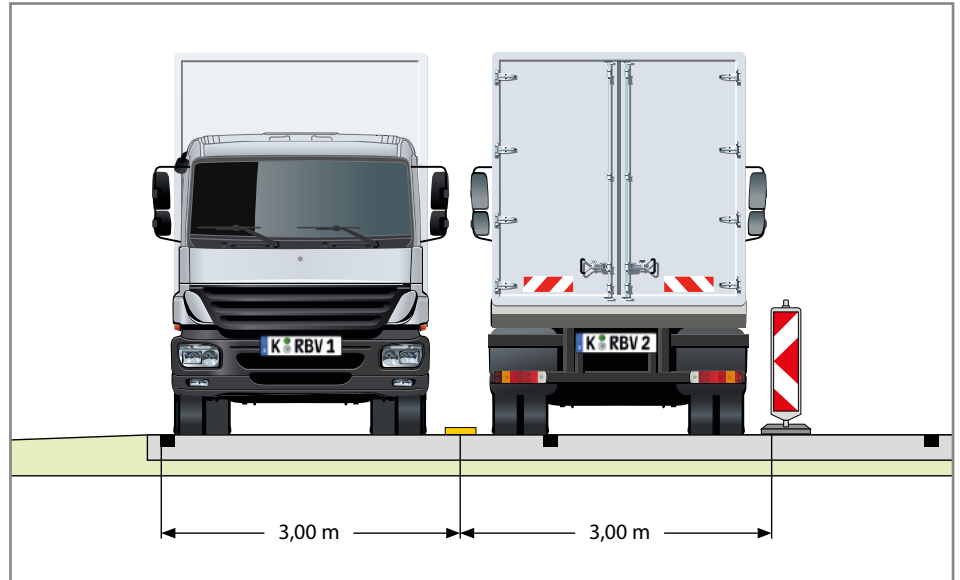


Bild 11: Fahrstreifenbreiten auf Landstraßen.

Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer auf Landstraßen ist in der Regel die fahrbare Absperrtafel VZ 616-31 einzusetzen. Ein Einsatz ohne Zugfahrzeug ist nicht zulässig (Bild 12). Ist die Absperrtafel aus 200 Metern nicht zu erkennen, genügt zur Vorwarnung ein Leitkegel mit Blinklicht. Bei einer Sicht von mindestens 200 Metern besteht auch die Möglichkeit, Fahrzeuge mit Warneinrichtungen nach RSA 21, A 7.1 einzusetzen.



Bild 12: Fahrbare Absperrtafel VZ 616-31 (© IMAGO, Frank Sorge).

Fazit

Die grundlegende Überarbeitung der RSA wurde notwendig, um eine Anpassung an die heutigen Verkehrsgegebenheiten sicherzustellen. Dies bezieht sich insbesondere auf das erhöhte Verkehrsaufkommen und die im Verkehrsraum vorzufindenden Baustellen, die ein erhöhtes Gefahrenpotenzial bergen. Gleichzeitig müssen die Arbeitsstellen im Verkehrsraum stets so geplant und eingerichtet werden, dass sie einerseits den Verkehr nicht unnötig beeinträchtigen und andererseits Personen- und Sachschäden vermieden wer-

den. Mit ihrem aktuell ausgebildeten verkehrstechnischen Schwerpunkt trägt die RSA 21 nachhaltig dazu bei, die Verkehrslenkung sicher und effizient zu gestalten. Der Arbeitsschutz auf der Baustelle wird über die ASR A 5.2 abgedeckt. Im Ergebnis verzahnen sich die beiden Regelwerke nun optimal für die Anwender, denen ein umfangreiches Regelwerk für Baustellen im Verkehrsraum an die Hand gegeben wurde.





Bild 13: Absicherung einer Hausanschlussbaustelle nach der RSA 21.

Unsere Schulungsveranstaltungen zum Thema

Die Vertiefung der Fachkenntnisse für die verkehrsrechtliche und verkehrstechnische Abwicklung und Absicherung von Arbeitsstellen kann durch Weiterbildungsmaßnahmen erfolgen, die das Berufsförderungswerk des Rohrleitungsbauverbandes (brbv) für unterschiedliche Zielgruppen anbietet.

Die vom Unternehmen benannten Verantwortlichen für die Verkehrssicherung müssen gemäß „Merkblatt über Rahmenbedingungen für erforderliche Fachkenntnisse zur Verkehrssicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (MVAS-1999) eine mindestens eintägige Schulung nachweisen, um bei Maßnahmen innerorts und auf Landstraßen tätig werden zu können. Für den Einsatz auf Autobahnen ist eine 2-tägige Schulung nachzuweisen.

Folgende Veranstaltungen können Sie direkt über unsere Homepage buchen:



1.1.6 Baustellenabsicherung und Verkehrssicherung RSA/ZTV-SA (1 Tag)



1.1.7 Baustellenabsicherung und Verkehrssicherung RSA/ZTV-SA (2-tägig)



1.2.11 ASR A 5.2 Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr – Online-Seminar



1.2.12 Die neue RSA 21 KOMPAKT – Online-Seminar

Kontakt



Lukas Romanowski
Rohrleitungsbauverband e. V.
Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH)

T +49 221 37668-41
romanowski@rbv-koeln.de

Impressum

Rohrleitungsbauverband e. V.
Marienburger Str. 15
50968 Köln
T + 49 221 37668-20
info@rohrleitungsbauverband.de
www.rohrleitungsbauverband.de

Die Übernahme und Nutzung der im Infopoint Technik publizierten Inhalte bedürfen der schriftlichen Zustimmung des rbv e. V. (Fotos: rbv)