

Richtlinien zur Baubetriebsplanung auf Bundesautobahnen

RBAP

Stand Juni 2023

Inhaltsübersicht

1 GRUNDLAGEN	3
1.1 VORBEMERKUNG	3
1.2 INHALTE DES ARBEITSSTELLENMANAGEMENTS IM RAHMEN DER BAUBETRIEBSPLANUNG.....	3
2 PLANUNG VON ARBEITSSTELLEN.....	4
2.1 ALLGEMEINE VORGABEN ZUR PLANUNG.....	4
2.2 EINFLUSSGRÖßEN FÜR VERKEHRSLICHE AUSWIRKUNGEN	5
2.3 NETZWEITE KOORDINATION DER MAßNAHMEN.....	5
2.4 VERWENDUNG VON AVERAA	5
2.5 NUTZUNG DES VAS	6
3 MELDUNG VON ARBEITSSTELLEN	7
3.1 ORGANISATORISCHE VORGABEN.....	7
3.2 ZUSTIMMUNGSVORBEHALTE.....	7
3.3 BERICHTSPFLICHTEN	7
3.4 ERGÄNZENDE BEGRÜNDUNGEN IM VAS.....	8
4 PLANUNGS- UND AUSFÜHRUNGSHINWEISE	9
4.1 WAHL DER BETRIEBSFORM	9
4.2 BÜNDELUNG DER ARBEITEN ZU „WOCHENENDMAßNAHMEN“	9
4.3 HOCHKONZENTRIERTE DURCHFÜHRUNG DER ARBEITSSTELLE UNTER VOLLSPERRUNG	9
4.4 EINBEZIEHUNG DER KAPAZITÄT DER UMLEITUNGSSTRECKEN IN DIE PLANUNG.....	10
5 INFORMATION DER VERKEHRSTEILNEHMER	11
5.1 BESCHILDERUNG DER ARBEITSSTELLE	11
5.2 DIGITALE INFORMATIONSBEREITSTELLUNG.....	11
GLOSSAR	13
ANHANG	14

1 Grundlagen

1.1 Vorbemerkung

Eingriffe in den Verkehrsablauf auf Autobahnen können erhebliche verkehrliche Auswirkungen mit sich bringen. Beeinträchtigungen durch Arbeitsstellen zur Durchführung von Baumaßnahmen sind daher möglichst gering zu halten. Allerdings sind Arbeitsstellen an Bundesautobahnen – insbesondere für Erhaltungsaufgaben und Ausbau – auch in Zukunft unausweichlich. Um die verkehrlichen Auswirkungen von Arbeitsstellen möglichst gering zu halten, ist ein effizientes Arbeitsstellenmanagement erforderlich. Dadurch sollen das Eintrittsrisiko und die Auswirkungen von arbeitsstellenbedingten verkehrlichen Störungen unter Gewährleistung eines hohen Maßes an Verkehrssicherheit auf ein Minimum reduziert werden. Dabei werden nicht nur verkehrliche, sondern auch volkswirtschaftliche Aspekte berücksichtigt. Um dieses Ziel zu erreichen sind die nachfolgenden *Richtlinien zur Baubetriebsplanung auf Bundesautobahnen (RBAP)* aufgestellt worden, welche im Rahmen des Arbeitsstellenmanagements anzuwenden sind.

1.2 Inhalte des Arbeitsstellenmanagements im Rahmen der Baubetriebsplanung

Die RBAP enthalten Vorgaben für eine einheitliche Planung von meldepflichtigen Arbeitsstellen (vgl. ARS Nr. 02/2020) sowie Konkretisierungen zu einschlägigen Regelwerken. Meldepflichtig sind alle Arbeitsstellen, ab einer Dauer von vier Kalendertagen. Dies gilt auch für Arbeitsstellen, die zeitlich unterbrochen werden, sofern die Dauer nach Abzug der Unterbrechung(en) mindestens vier Kalendertage beträgt.

In den RBAP wird vor allem Bezug auf folgende Tätigkeiten genommen:

- Planung von Arbeitsstellen, insbesondere hinsichtlich deren verkehrlicher Wirkung und als Grundlage für die verkehrsrechtliche Anordnung von Behelfsverkehrsführungen
- Verpflichtende Meldung von Arbeitsstellen auf Bundesautobahnen mit erforderlichen Verkehrsbeschränkungen an 4 oder mehr Kalendertagen an das FBA
- Frühzeitige Information der Verkehrsteilnehmer über stattfindende Maßnahmen und deren mögliche Auswirkungen
- Koordination von Maßnahmen im Netzkontext (Strategische Arbeitsstellenplanung)

2 Planung von Arbeitsstellen

Bei der Planung von meldepflichtigen Arbeitsstellen werden die Ausführungszeiträume für alle Arbeitsphasen der Maßnahme sowie die dabei bestmögliche Verkehrsführung festgelegt. Ziel der Planung ist es, möglichst keine bzw. geringe verkehrliche Auswirkungen entstehen zu lassen. Dazu sind für jede Arbeitsstelle die verkehrlichen Auswirkungen zu bestimmen und zu bewerten. Es ist grundsätzlich die Variante mit den geringsten verkehrlichen Auswirkungen zu identifizieren; Abweichungen sind nachvollziehbar zu begründen.

Für eine erste grobe Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen können zur Hilfestellung Werkzeuge wie das Excel-Tool AVERAA (vgl. Kapitel 2.4) verwendet werden. Für die konkrete Planung von meldepflichtigen Arbeitsstellen im Rahmen der Baubetriebsplanung ist das VAS verpflichtend zu nutzen bzw., sofern die Planungen mit externen IT-gestützten Verfahren vorgenommen werden, vollumfänglich zu versorgen. Es ist zudem eine netzweite Koordination der Maßnahmen unter den Aspekten Verkehrsverträglichkeit sowie effizienter und wirtschaftlicher Nutzung der verfügbaren bautechnischen Ressourcen vorzunehmen.

2.1 Allgemeine Vorgaben zur Planung

Die Regelungen der jeweils gültigen RSA sind bei der Planung von Arbeitsstellen zugrunde zu legen. Darüber hinaus ist zu beachten:

- Grundsätzlich ist die Sperrung von Fahrbeziehungen zu vermeiden.
- Die Anzahl der Fahrstreifen ist grundsätzlich aufrecht zu erhalten. Ausnahmen sind möglich, wenn keine verkehrlichen Beeinträchtigungen zu erwarten sind bzw. im Einzelfall die Zweckmäßigkeit nachgewiesen wird.
- Im Interesse der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses soll die Mindestbreite des Überholfahrstreifens für Arbeitsstellen mit einer Länge von weniger als 6 km gemäß RSA nur in Ausnahmefällen zur Anwendung kommen. Grundsätzlich ist die Realisierung breiterer Behelfsfahrstreifen anzustreben, ggf. unter Verwendung provisorischer Fahrbahnverbreiterungen.
- Sofern bei vierstreifigen Querschnitten die Einrichtung einer 4+0-Verkehrsführung unter Einhaltung der Maße der RSA auch mit provisorischen Fahrbahnverbreiterungen nicht möglich ist, sind die Überholfahrstreifen einer anderen Baustellenverkehrsführung bei Arbeitsstellen mit einer Länge von weniger als 6 km mit einer Behelfsfahrstreifenbreite von mindestens 3,00 m einzurichten.
- Bei Arbeitsstellenlängen bis 15 km sind bei ausreichend breiten Behelfsfahrstreifenbreiten keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu erwarten. Längere Arbeitsstellen sind in Abstimmung mit dem FBA im Einzelfall möglich, sofern die Zweckmäßigkeit belegt wird.
- Beträgt der Abstand zwischen zwei Arbeitsstellen weniger als 10 km, ist bei der Festlegung der Behelfsfahrstreifenbreite nach RSA von der Summe der Arbeitsstellenlängen auszugehen. Die arbeitsstellenbedingte Sperrung von zwei aufeinanderfolgenden

Anschlussstellen ist grundsätzlich zu vermeiden, unabhängig davon, ob es sich um eine oder mehrere Arbeitsstellen handelt.

2.2 Einflussgrößen für verkehrliche Auswirkungen

Unabhängig von der Verkehrsbelastung ist eine verkehrliche Bewertung vorzunehmen. Auch weitere Randbedingungen wie kurze Knotenpunktabstände, fehlende Seitenstreifen, schmale Fahrstreifen, enge Radien, ein überdurchschnittliches Unfallgeschehen, ein hoher Anteil an Steigungsstrecken und ein hoher Schwerverkehrsanteil können einen Einfluss auf die Verkehrsqualität haben.

Bei der Identifikation geeigneter Zeiträume für die Durchführung der Maßnahme sind die Prognosen des Verkehrsaufkommens und volkswirtschaftlichen Kosten zu berücksichtigen. Großereignisse mit Einfluss auf das Verkehrsaufkommen sind zu berücksichtigen.

Besondere Randbedingungen von Pendlerstrecken oder Strecken mit Ferienreiseverkehr sind bei der Planung zu berücksichtigen.

2.3 Netzweite Koordination der Maßnahmen

Die Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen soll neben den einzelnen Arbeitsstellen auch Netzabschnitte und Netzmaschen berücksichtigen. Dabei ist eine netzweite Arbeitsstellenplanung sicherzustellen.

Um die Einschränkung der Netzverfügbarkeit gering zu halten, ist es sinnvoll, eine Bündelung oder auch eine zeitliche Entzerrung der einzelnen Baumaßnahmen zu prüfen. Eine optimierte Koordination der Einzelmaßnahmen unter Gewährleistung der erforderlichen Kapazitäten im Netz ist bereits in einer frühen Planungsphase zu gewährleisten.

Alternative Routen zur Umleitung des Verkehrs innerhalb des Autobahnnetzes sind von Arbeitsstellen möglichst freizuhalten.

Bei Arbeiten über einen längeren Streckenbereich sollen die Längen der eingerichteten Arbeitsstellen dem tatsächlichen Arbeitsfortschritt angepasst werden.

2.4 Verwendung von AVERAA

Zur ersten groben Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen von Arbeitsstellen bereits in frühen Planungsphasen kann das Bewertungstool AVERAA herangezogen werden. AVERAA basiert auf dem Handrechenverfahren aus dem ehemaligen Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen (2011) und ist als Download auf der Homepage der BAST verfügbar.

AVERAA stellt ein Angebot an die Arbeitsstellenplaner dar, mit vereinfachten Eingangsdaten in einem frühen Stadium der Erhaltungsplanung die verkehrlichen Wirkungen einer Arbeitsstelle ohne viel Aufwand abzuschätzen. Zu diesem Zweck kann AVERAA auch Auftragnehmern für deren Planungsschritte zur Verfügung gestellt werden.

AVERAA nutzt Daten der regelmäßig durchgeführten Straßenverkehrszählung und der Dauerzählstellen zur Ermittlung der Verkehrsnachfrage. Dies ermöglicht die frühzeitige Anwendung von AVERAA, da der genaue Ausführungszeitraum der Maßnahme nicht bekannt sein muss.

Da die Verkehrsnachfragedaten regelmäßig aktualisiert werden, ist ebenso regelmäßig zu prüfen, ob bei der Planung die derzeit aktuelle Version von AVERAA genutzt wird. Um AVERAA nutzen zu können, muss die Verwendung von Makros in Excel zugelassen werden.

2.5 Nutzung des VAS

Das VAS ist ein IT-System zur Unterstützung der Arbeitsstellenplanung und -koordination. Es automatisiert die Meldung der Autobahn GmbH des Bundes an das FBA im Rahmen der Baubetriebsplanung nach ARS Nr. 02/2020. Es steht allen Anwendern für statistische Auswertungen in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich zur Verfügung.

Die Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen von Arbeitsstellen für Baumaßnahmen ab einer Dauer von vier Kalendertagen auf Bundesautobahnen ist verpflichtend durchzuführen.

3 Meldung von Arbeitsstellen

3.1 Organisatorische Vorgaben

Die Meldungen von Arbeitsstellen sind so frühzeitig wie möglich vorzunehmen, spätestens jedoch drei Monate vor Veröffentlichung der Ausschreibung und stets bevor konkrete Maßnahmenplanungen gegenüber Dritten – auch im Rahmen von örtlichen Abstimmungsprozessen – oder der Öffentlichkeit kommuniziert werden. Ausgenommen von der Dreimonatsfrist sind Notmaßnahmen.

Im Rahmen der Prüfung der Arbeitsstellen durch das FBA können Rückfragen auftreten, die innerhalb der jeweils genannten Fristsetzung über das VAS zu beantworten sind. In Ausnahmefällen von kurzfristig vorgelegten Arbeitsstellenmeldungen werden entsprechend kürzere Rückmeldefristen angesetzt, die gewährleisten, dass der Prüfungsprozess inkl. notwendiger Anpassungen vor Maßnahmenbeginn abgeschlossen werden kann.

Die Prüfkriterien richten sich nach der regelbasierten Bewertung des VAS unter Berücksichtigung der Verkehrsqualität sowie der unter Kapitel 2.1 genannten grundsätzlichen Vorgaben.

3.2 Zustimmungsvorbehalte

Ergänzend zur Meldung gemäß Kapitel 3.1 sind für nachfolgende Ausnahmetatbestände unter Angaben von Begründungen im Abwägungsprozess, insbesondere zu verkehrlichen Auswirkungen, Zustimmungen des FBA für die folgenden meldepflichtigen Arbeitsstellen spätestens drei Monate vor Veröffentlichung der Ausschreibung bzw. vor öffentlichkeitswirksamer Kommunikation einzuholen:

Arbeitsstellen,

- bei denen der Verkehr auf der Autobahn in mindestens einer Fahrtrichtung voll gesperrt werden soll,
- bei denen eine Sperrung von zwei aufeinanderfolgenden Anschlussstellen vorgesehen ist.
- mit einer geplanten Länge von mehr als 15 km,
- bei denen aufgrund der geplanten Verkehrsführung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von weniger als 60 km/h auf der durchgehenden Fahrbahn vorgesehen ist.

3.3 Berichtspflichten

Ergänzend zur Meldung gemäß Kapitel 3.1 sind für nachfolgende Ausnahmetatbestände Informationen und Begründungen zu konkreten Planungen für meldepflichtige Arbeitsstellen spätestens drei Monate vor Veröffentlichung der Ausschreibung bzw. vor öffentlichkeitswirksamer Kommunikation vorzulegen:

Arbeitsstellen,

- bei denen eine Fahrstreifenreduktion vorgesehen ist und die zu erwartende Verkehrsstärke je verbleibendem Behelfsfahrstreifen mehr als 1.500 Pkw-E/h beträgt,
- bei denen die Mindestlängen von Ein- und Ausfädelungstreifen im Bereich von Behelfsverkehrsführungen gemäß RSA nicht eingehalten werden können.

In Einzelfällen besonderer Bedeutung behält sich das FBA eine Zustimmung analog zu Kapitel 3.2 vor.

3.4 Ergänzende Begründungen im VAS

Im Rahmen der Meldung gemäß Kapitel 3.1 sind für nachfolgende Ausnahmetatbestände Informationen und Begründungen zu konkreten Planungen für die folgenden meldepflichtigen Arbeitsstellen im VAS vorzulegen:

Arbeitsstellen,

- in denen Überholfahrstreifen bei Arbeitsstellenlängen von weniger als 6 km mit einer Breite von weniger als 3,00 m, ausgenommen bei „kurzen Engstellen“ bis 100 m, eingerichtet werden,
- bei denen aufgrund der geplanten Verkehrsführung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von weniger als 80 km/h, jedoch mindestens 60 km/h, auf der durchgehenden Fahrbahn (außerhalb des Verschwenkungsbereichs) vorgesehen ist,
- die auf einer Alternativroute oder Umleitungsstrecke innerhalb des Autobahnnetzes von anderen Arbeitsstellen liegen,
- bei denen nicht die Variante mit den geringsten verkehrlichen Auswirkungen gewählt wird.

4 Planungs- und Ausführungshinweise

Im Folgenden werden Empfehlungen zur Umsetzung der Vorgaben für eine effiziente und sichere Durchführung von Arbeitsstellen in Bezug auf die Wahl der Verkehrsführung und Ausgestaltung von Ausführungszeiträumen gegeben.

4.1 Wahl der Betriebsform

Für den Bauablauf werden folgende Betriebsformen definiert:

- Betriebsform 1: Normale Tagesschicht
- Betriebsform 2: Arbeiten an allen Werktagen unter vollständiger Ausnutzung des Tageslichts
- Betriebsform 3: Arbeiten nur nachts
- Betriebsform 4: Arbeiten an 24 Stunden des Tages
- Betriebsform 5: Betriebsform 2 mit Durchführung bestimmter Arbeiten rund um die Uhr

Die Betriebsform 1 kann nur im Einzelfall zur Anwendung kommen, wenn die Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen ergibt, dass keine überlastungsbedingten Störungen durch die Arbeitsstelle zu erwarten sind. Die Betriebsform 3 ist nur geeignet für Baumaßnahmen, bei denen tagsüber eine verkehrsverträgliche (Behelfs-)Verkehrsführung sichergestellt werden kann.

Auf besonders hoch- bzw. überlasteten Strecken sind Nacht- sowie Sonn- und Feiertagsarbeit anzustreben, wenn es die erforderlichen Arbeiten aus bautechnologischer und bauablauftechnischer Sicht zulassen und keine einschränkenden Vorgaben zum Schutz der anliegenden Bevölkerung bestehen.

4.2 Bündelung der Arbeiten zu „Wochenendmaßnahmen“

Sofern an Werktagen keine geeigneten Zeitfenster für die Durchführung der Arbeiten gefunden werden, soll die Durchführung in konzentrierter Form als „Wochenendbaustelle“ geprüft werden. Bei größerem Zeitbedarf ist zu prüfen, ob Wochenenden mit angrenzenden Feiertagen (ggf. einschließlich sogenannter „Brückentage“) als Zeitfenster geeignet sind.

Bei Wochenendmaßnahmen sollen die Arbeiten in der Zeit von Freitagabend nach Abflauen des Berufsverkehrs bis Montagmorgen vor Einsetzen des Berufsverkehrs durchgeführt werden. Genaue Zeitfenster sollen durch Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen von Arbeitsstellen identifiziert werden.

4.3 Hochkonzentrierte Durchführung der Arbeitsstelle unter Vollsperrung

Sofern ein Zeitfenster mit ausreichender Kapazität auf groß- und kleinräumigen Alternativrouten vorhanden ist, ist die Möglichkeit zur hochkonzentrierten Durchführung von Bautätigkeiten rund um die Uhr unter Vollsperrung z. B. zur Vermeidung von langandauernden Fahrstreifen-

reduktionen zu prüfen. Dabei soll die Entscheidung hinsichtlich der Vollsperrung unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten und der Berücksichtigung der verkehrlichen Rahmenbedingungen getroffen werden.

Vollsperrungen einer oder beider Richtungsfahrbahnen, z. B. aus vorstehend genanntem Anlass, bei Abrissarbeiten von Brücken oder Unterhaltungs- und Erhaltungsmaßnahmen in Tunneln, sind in verkehrsschwache Zeiten des Jahres zu legen. Hierfür kommen insbesondere die Nächte von Samstag auf Sonntag sowie Wochenenden mit vor- oder nachgelagerten gesetzlichen Feiertagen in Betracht.

Bei Vollsperrungen ist dafür Sorge zu tragen, dass die Ausführungsfristen zwingend eingehalten werden.

Die Verkehrsteilnehmer sind über Vollsperrungen rechtzeitig zu informieren.

4.4 Einbeziehung der Kapazität der Umleitungsstrecken in die Planung

In Netzbereichen ohne die Möglichkeit einer Umlenkung auf alternative Bundesautobahn-Strecken ist die Einbeziehung von Umleitungsstrecken mit ausreichender Kapazität im untergeordneten Straßennetz mit dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger abzustimmen. Es ist insbesondere sicherzustellen, dass die Kapazität der Umleitungsstrecken nicht durch Arbeitsstellen eingeschränkt wird. Es ist auf eine verkehrliche Optimierung der Umleitungsstrecken hinzuwirken, z. B. durch verkehrsrechtliche oder bauliche Maßnahmen. Diese sind mit den jeweils zuständigen Behörden abzustimmen. Hierzu sind entsprechend lange Vorlaufzeiten einzuplanen. In die Bewertung sollen planbare Ereignisse mit Einfluss auf den Verkehrsablauf und die Verkehrsnachfrage einbezogen werden. Ferner ist die auf den Umleitungsstrecken aktuell vorhandene Verkehrsnachfrage zu berücksichtigen.

5 Information der Verkehrsteilnehmer

Die Verkehrsteilnehmer sind frühzeitig und umfassend über Arbeitsstellen sowie die Verkehrsführungen in diesem Bereich zu informieren. Dies erfolgt sowohl über eine Beschilderung an der Autobahn selbst als auch über entsprechende Internetseiten bzw. für mobile Endgeräte geeignete Anwendungen (Apps). Die Unterstützung durch weitere öffentlichkeitswirksame Maßnahmen ist zu prüfen.

5.1 Beschilderung der Arbeitsstelle

Die Verkehrsteilnehmer sollen vor Arbeitsstellen mit einer Dauer von mehr als 4 Wochen durch Hinweistafeln (Arbeitsstellen-Informationsschild gemäß Anhang) informiert werden. Diese Tafeln sollen rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten, d. h. mit mindestens 14 Tagen Vorlauf, aufgestellt werden.

Auch bei Arbeitsstellen mit einer Dauer von bis zu 4 Wochen kann das Aufstellen eines Arbeitsstellen-Informationsschildes sinnvoll sein, wenn durch die Baumaßnahme erhebliche verkehrliche Auswirkungen erwartet werden oder sich die Maßnahme auf einem Streckenabschnitt befindet, der sich durch einen hohen Pendleranteil (Ballungsraum) auszeichnet.

Innerhalb von Arbeitsstellen mit einer Länge von mehr als 6 km sollen regelmäßig, in der Regel alle 2 km, zusätzliche Informationen für die Verkehrsteilnehmer über die noch zu durchzufahrende Länge der Arbeitsstelle gegeben werden, ggf. unterstützt durch einprägsame Piktogramme. Auf Autobahnen mit einem hohen Anteil ortsunkundiger Fahrer können diese Informationen auch bereits in kürzeren Arbeitsstellen sinnvoll sein.

Zusätzliche Hinweistafeln, mit denen die Verkehrsteilnehmer über die Art der Arbeiten informiert werden, können bei besonders in der Öffentlichkeit stehenden Baumaßnahmen oder bei von außen nicht ersichtlichen Tätigkeiten (z. B. „Arbeiten im Brückenhohlkasten“) die Akzeptanz von arbeitsstellenbedingten Verkehrsbeeinträchtigungen erhöhen. In Einzelfällen kann es z.B. zur Sicherstellung des Arbeitsschutzes notwendig sein, während der Arbeitszeiten die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Arbeitsstelle zeitweise zu verringern. In diesen Fällen ist der Einsatz von dynamischen Geschwindigkeitsanzeigen zu prüfen, um bei Arbeiten außerhalb der kritischen Arbeitsbereiche gemäß ASR A5.2 die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss zu minimieren.

Die Errichtung mobiler Stauwarnanlagen ist bei Arbeiten mit einer Dauer von mehr als 4 Wochen zu prüfen, sofern Stau zu erwarten ist oder wenn aufgrund der örtlichen Situation eine erhöhte Unfallgefahr besteht und keine SBA vorhanden ist.

5.2 Digitale Informationsbereitstellung

Es ist sicherzustellen, dass über ein browserbasiertes Baustelleninformationssystem den Verkehrsteilnehmern tagesaktuelle Informationen zu Baustellen bereitgestellt werden. Dabei sind

die Vorgaben des jeweils aktuellen DATEX II-Baustellenprofils des nationalen Zugangspunktes (Mobilithek) bezüglich der bereit zu stellenden Informationen einzuhalten. Für mobile Endgeräte ist ein geeigneter Zugang zur Verfügung zu stellen, ggf. über eine eigenständige App.

Die Arbeitsstellen sind spätestens 14 Tage vor Beginn der Arbeitsstelle über die Mobilithek zu publizieren, damit Informationsdiensteanbieter diese Meldungen in ihren Diensten veröffentlichen können.

Glossar

Abkürzungen:

ARS	Allgemeines R undschreiben
AVERAA	A bschätzung der ver kehrlichen A uswirkungen von A rbeitsstellen
BASt	B undesanstalt für S traßenwesen
BMDV	B undesministerium für D igitales und V erkehr
dWiSta	D ynamische W egweiser mit integrierten S tauinformationen
FBA	F ernstraßen- B undesamt
StVO	S traßenverkehrs- O rdnung
RSA	R ichtlinien für die verkehrsrechtliche S icherung von A rbeitsstellen an Straßen
RBAP	R ichtlinien zur B aubetriebsplanung auf Autobahnen
RPS	R ichtlinien für p assiven S chutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme
RWBA	R ichtlinien für die w egweisende B eschilderung auf A utobahnen
SBA	S treckenbeeinflussungsanlage
VAS	V erkehrs a nalysesystem

Normen:

DIN 67520	Retroreflektierende Materialien zur Verkehrssicherung – Lichttechnische Mindestanforderungen an Reflexstoffe
DIN 6171	Aufsichtfarben für Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen
DIN 1451	Schriften, Serifenlose Linear-Antiqua (DIN-Schrift, Normschrift)

Anhang

Arbeitsstelleninformationsschild

Gemäß Kapitel 5.1 ist nachfolgendes Arbeitsstellen-Informationsschild als nichtamtliche Hinweisbeschilderung aufzustellen:



Abbildung 1: Arbeitsstellen-Informationsschild (Maße in mm)

Die optionale Angabe einer Internetadresse bzw. der Hinweis auf eine App ist grundsätzlich möglich. Die Angabe wird unterhalb des Zwecks der Baustelle mit Schriftgröße 126 mm (jeweils 70 mm oberer und unterer Abstand) in schwarzer Ausführung ergänzt. Voraussetzung ist eine digitale Bereitstellung weitergehender Informationen über die jeweilige Baumaßnahme in geeigneter Art und Weise. Die Ergänzung bedarf der grundsätzlichen Zustimmung des BMDV.

Der Standort der Informationsschildes soll zwischen dem ersten und dem zweiten auf die Arbeitsstelle bezogenen amtlichen StVO-Zeichen liegen, also in der Regel zwischen den Zeichen 123 (Arbeitsstelle) 2.000 m bzw. 800 m vor Beginn der Arbeitsstelle. Im Querschnitt soll der Standort (seitlicher Abstand, Höhe) gemäß RWBA gewählt werden.

Sind durch die Arbeitsstelle beide Fahrtrichtungen betroffen, so ist die Hinweisbeschilderung für beide Fahrtrichtungen erforderlich.

Bei der Aufstellung des Arbeitsstellen-Informationsschildes sollen bevorzugt Standorte hinter bereits bestehenden Schutzeinrichtungen gewählt werden; auf die Einhaltung des Wirkungsbereichs gemäß RPS ist zu achten. Auf die Errichtung neuer Schutzeinrichtungen für das Arbeitsstellen-Informationsschild ist zu verzichten. Sofern eine Aufstellung hinter bestehenden Schutzeinrichtungen nicht möglich ist, ist eine Ausführung der Tragkonstruktion nach den „Grundsätzen für die passiv sichere Aufstellung von Verkehrszeichen“ (ARS Nr. 02/2022) zu prüfen. Sofern die dort beschriebenen Bedingungen eingehalten werden, kann die genannte Tragkonstruktion als passiv sicher eingestuft werden, so dass auf Fahrzeug-Rückhaltesysteme verzichtet werden kann. Alternativ ist ein abweichender Aufstellungsort zu prüfen, ggf. auch im Arbeitsstellenbereich, z.B. hinter einer transportablen Schutzeinrichtung.

Die Schildgröße beträgt 4,2 m x 3,0 m (Höhe x Breite). Für die Abmessungen innerhalb des Schildes gelten die Maßgaben nach Abbildung 1.

Das Schild ist voll retroreflektierend mit Verkehrszeichenfolien der Reflexionsklasse RA 1 nach DIN 67520 auszuführen. Die Grundfarbe des Schildes ist weiß, der Inhalt einschließlich Rand blau. Für die Farbbereiche gelten die Angaben der DIN 6171. Als Schriftart ist die Verkehrsschrift nach DIN 1451, Teil 2, zu verwenden und als Mittelschrift auszuführen. Die Angaben zu Farbe und Schriftart gelten nicht für die Logos des BMDV und der Autobahn GmbH des Bundes.

Im Interesse einer mehrfachen Wiederverwendbarkeit des Schildes werden mobile Aufstellvorrichtungen (z. B. Fertigteilfundamente) empfohlen. Bei einer passiv sicheren Ausführung der Tragkonstruktion ist zu beachten, dass dennoch alle Anforderungen an ortsfeste Verkehrszeichen eingehalten werden. Modifikationen der Textinhalte können durch entsprechende Abdeckplatten vorgenommen werden.