



Unfälle im Bereich von Arbeitsstellen

Beschluss des DVR-Gesamtvorstands vom 15. März 2004 auf der Basis der Empfehlung des Ausschusses für Verkehrstechnik

Erläuterung

Arbeitsstellen an Straßen stellen eine besondere **Verkehrsgefährdung**, nicht nur für die Verkehrsteilnehmer, sondern auch für die in Baustellen Beschäftigten dar. Im Jahr 2001 starben bei 3.856 Unfällen im Bereich von Arbeitsstellen 69 Personen. Dies sind ca. 1 % aller Getöteten im Straßenverkehr. Von den auf Autobahnen tödlich Verunglückten starben ca. 4 % im **Baustellenbereich**. Einige der nachstehenden Empfehlungen sollten bei der geplanten schrittweisen Änderung der **RSA** berücksichtigt werden.

Beschluss zu Unfällen im Bereich von Arbeitsstellen

1. Mit der Reform der RSA im Jahre 1995 wurde eine Reihe neuer Regelungen für die **Sicherung an Arbeitsstellen** eingeführt. Bislang unterblieben jedoch nach dieser Umstellung grundlegende Untersuchungen zu den **Unfallursachen an Arbeitsstellen**. Das letzte größere Forschungsprojekt zu „Untersuchungen zum Verkehrsverhalten und zur Verkehrssicherheit an Autobahnbaustellen“ wurde von der BASt im Oktober 1988 veröffentlicht. Zur richtigen Beurteilung der Sicherheit in Arbeitsstellen hält der DVR aktuelle Untersuchungen zum Unfallgeschehen und dessen Ursachen für dringend erforderlich.
2. Die Beobachtung der Absicherungspraxis in Deutschland lässt erkennen, dass die gültigen Regelungen oftmals nicht eingehalten werden. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Einhaltung jedoch dringend erforderlich. Der DVR schlägt deshalb Maßnahmen zur besseren Durchsetzung vorhandener Regelungen vor.
3. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist dabei insbesondere auf eine eindeutige **Verkehrsführung** durch eine bei Tag, Nacht und unter widrigen **Witterungsbedingungen** sowohl rechtzeitig erkennbare als auch gut **sichtbare Beschilderung** und Fahrbahnmarkierung zu achten und für die in der Arbeitsstelle Beschäftigten der notwendige Schutz zu gewährleisten.
4. Notwendig sind verstärkte Kontrollen zur richtigen **Baustellenausführung** seitens der Absicherungs- bzw. Baufirmen, des Auftraggebers sowie der Polizei. Darüber hinaus ist eine systematische Schulung des **Baustellenpersonals** sowie der in den Behörden zuständigen Personen zwingend erforderlich.

5. Neue technische Entwicklungen und Erkenntnisse zur Verbesserung der Sicherheit in Arbeitsstellen sind möglichst schnell im Regelwerk RSA und in der Praxis umzusetzen.
6. Da ein großer Teil der Unfälle in Arbeitsstellen auf **nicht angepasste Geschwindigkeit** der Verkehrsteilnehmer zurückzuführen ist, sollten mehr **Geschwindigkeitskontrollen** in Arbeitsstellen durchgeführt werden. Ebenfalls wird eine Aufklärung durch **Informationsschilder** zum besseren Verständnis für die **Geschwindigkeitsbeschränkung** empfohlen, damit die Gründe für Geschwindigkeitsbegrenzungen vom Autofahrer realistisch nachvollziehbar sind (siehe auch Empfehlungen des 41. Deutschen Verkehrsgerichtstages).

Möglichkeiten in der arbeitsfreien Zeit die Geschwindigkeit höher zu setzen als in der Arbeitszeit sollten jeweils genauestens geprüft werden. Bei längeren Arbeitsstellen, in denen temporär nur in einem kurzen Bereich gearbeitet wird und eine besondere Gefährdung besteht, sollte die jeweilige Geschwindigkeitsbeschränkung möglichst diesem Umstand flexibel angepasst werden.

7. Die Festlegungen bzw. Formulierungen in den RSA bezüglich der Sicherheitsabstände zwischen Arbeitsbereich der Arbeitsstelle und dem Verkehrsbereich sind nicht eindeutig und führen in der Praxis immer wieder dazu, dass sich Beschäftigte wegen fehlendem Arbeitsraum bzw. bedingt durch das Arbeitsverfahren im Verkehrsbereich bewegen müssen und somit erhöhten Verkehrsgefahren ausgesetzt sind.

Um Gefahren für die in Arbeitsstellen Beschäftigten auszuschließen, empfiehlt der DVR die Schaffung klarer Regelungen bezüglich ausreichender **Sicherheitsabstände**. Entsprechende eindeutige Regelungen sollten in den Richtlinien getroffen werden.

8. Die Tatsache, dass **Warnposten** keine Polizeigewalt haben und damit den Verkehr weder anhalten noch lenken dürfen, ist vielfach weder den Warnposten noch den Verkehrsteilnehmern bekannt. Die RSA beschränkt die Funktion der Warnposten eindeutig auf die „Warnung“.

Der DVR fordert daher die bessere Aufklärung sowohl der Beschäftigten an Arbeitsstellen als auch der Verkehrsteilnehmer über Funktion und Aufgaben der Warnposten.

9. Nach der StVO können **Arbeitsfahrzeuge** Sonderrechte in Anspruch nehmen, wenn sie durch weiß-rot-weiße Warneinrichtungen (retroreflektierende Folien Typ 2) gekennzeichnet sind. Vielfach ist jedoch zu beobachten, dass mit Fahrzeugen Sonderrechte beansprucht werden, die gar keine Warneinrichtungen bzw. solche mit unzureichender Qualität aufweisen.

Der DVR empfiehlt bei Baufirmen und Absicherungsunternehmen auf eine ordnungsgemäße **Sicherheitskennzeichnung** von **Arbeits- und Sicherungsfahrzeugen** hinzuwirken. Bei Kontrollen muss auch die Wirkung der **Warnmarkierung** geprüft werden.

Für den Gesamtvorstand:

gez.

Prof. Manfred Bandmann
Präsident