



Drucksachen-Nr. **X/742**

Bad Schwalbach, den 06.09.2018

Aktenzeichen:

Ersteller/in: Karl-Heinz Gamber

Verkehr

Beratungsfolge	Sitzungstermin	TOP	Öffentlich
Kreisausschuss	24.09.2018		nein
Ausschuss für Energie, Umwelt und Kreientwicklung	23.10.2018		ja
Kreistag	30.10.2018		ja

Titel

Prüfauftrag zu den Vollsperrungen im Straßenbau im Rheingau-Taunus-Kreis

I. Sachverhalt:

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 28. August 2018 den Kreisausschuss gebeten die Verwaltung prüfen zulassen, ob Möglichkeiten bestehen, die Belastung der Bevölkerung im Rheingau-Taunus-Kreis bei erforderlichen Straßenbaumaßnahmen zu verringern. Konkret stellen Dauer-Vollsperrungen von Kreis-/Landes-/Bundesstraßen über längere Zeiträume insbesondere für die örtliche Bevölkerung eine große Belastung dar, wenn die Umleitung die Fahrstrecke wesentlich verlängert oder der Umleitungsverkehr innerorts zu erhöhten Belastung von Anwohnern beiträgt.

Als Beispiele seien genannt: Die aktuelle Vollsperrung in Presberg, Vollsperrungen auf der B54 im Bereich Aarbergen, auf der B417 im Bereich Hünstetten, Kreisstraßen Kiedrich-Hausen, Bärstadt Hausen, Ortsdurchfahrt Taunusstein-Wehen.

Bevor der FD III.6 der Verwaltung die Stellungnahme hierzu abgibt werden folgende Grundlagen, die zur Anwendung bei der Vorbereitung von Baumaßnahmen kommen, vorgestellt:

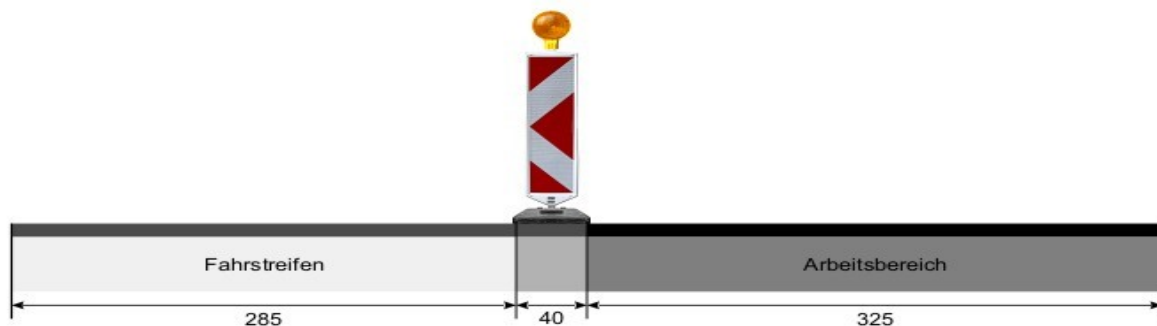
Baustellen im Straßenverkehr müssen nach **den Richtlinien für die Sicherheit von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)** abgesichert sein. Die RSA betreffen lediglich die Sicherung von Arbeitsstellen zum Zweck der Gewährleistung des Verkehrs und regeln verkehrsrechtlich Grundsätze und Zuständigkeiten für alle verkehrslenkenden, beschränkenden oder – verbotenden Maßnahmen auf öffentlichen Verkehrsflächen nach Maßstab der StVO.

Die Beschäftigten auf der Baustelle müssen nach **der Arbeitsstättenverordnung** gegenüber dem fließenden Verkehr geschützt werden. Die Arbeitsstättenverordnung sagt dabei nur aus, wie dicht Beschäftigte neben dem Straßenverkehr arbeiten dürfen und wieviel freie Bewegungsfläche ihnen zur Verfügung gestellt werden muss.

Zur Anschauung ein Beispiel:

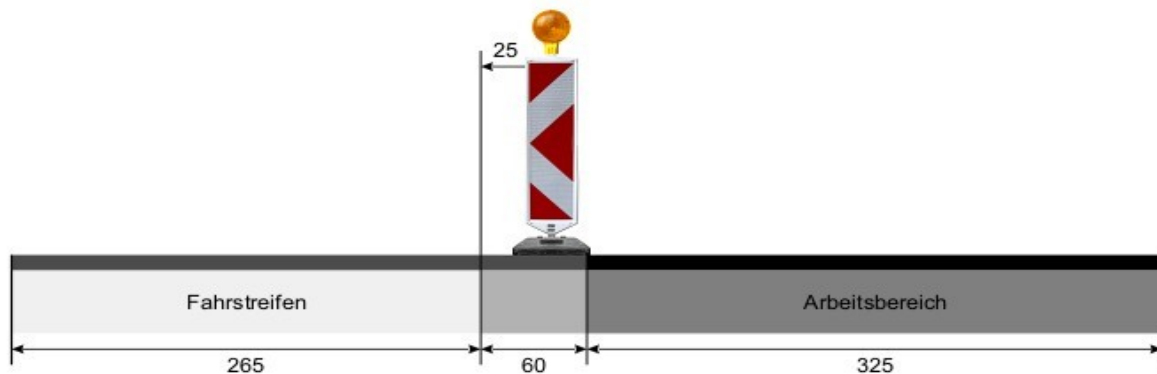
Berücksichtigt man die jeweiligen Vorgaben und Regelwerke, so muss bei der Bemessung der Fahrstreifen zunächst die Aufstellfläche der Längsabspernung berücksichtigt werden. In der Regel werden das Leitbaken sein, womit eine Breite von mindestens 40cm (gemäß TL bis zu 45cm) zur Verfügung stehen muss, damit das jeweilige Absperrgerät (bzw. dessen Fußplatte) überhaupt eine Standfläche hat. Ergänzend dazu ist ein Sicherheitsabstand von 25cm (Abstand der Bake zum Fahrstreifen) zu berücksichtigen. Ein weiterer Sicherheitsabstand ist zwischen der Leitbake und dem Arbeitsbereich vorgesehen. Dann ergibt sich ein zusätzlicher Abstand zum Arbeitsbereich von 30cm innerorts und 50 cm außerorts. Für eine Landstraße mit RQ 9,5 – daher 6,50m asphaltierte Breite, sieht die Planung unter Anwendung der Vorgaben so aus:

1. Planungsschritt: Platzbedarf der Längsabspernung



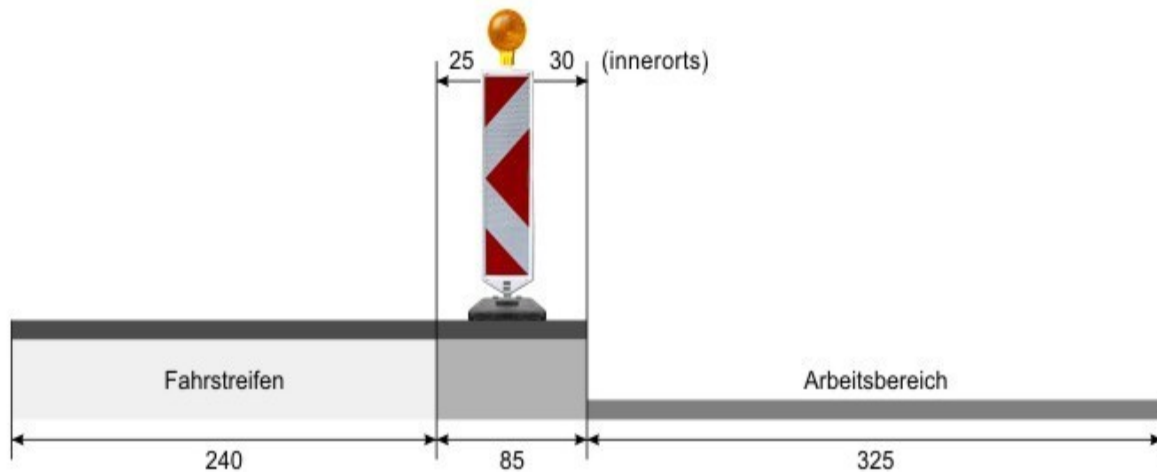
Die Fußplatte einer Leitbake benötigt nach eingesetztem System mindestens 40cm Breite des Verkehrsbereichs. Damit reduziert sich die verfügbare Fahrstreifenbreite auf 285cm. Die Standfläche der Leitbake darf sich nicht im eigentlichen Arbeitsbereich befinden. Leitbaken oder Leitkegel stehen in einem solchen Fall immer auf dem verbleibenden Fahrstreifen, wodurch sich dessen Breite reduziert.

2. Planungsschritt: Sicherheitsabstand zum Verkehrsbereich

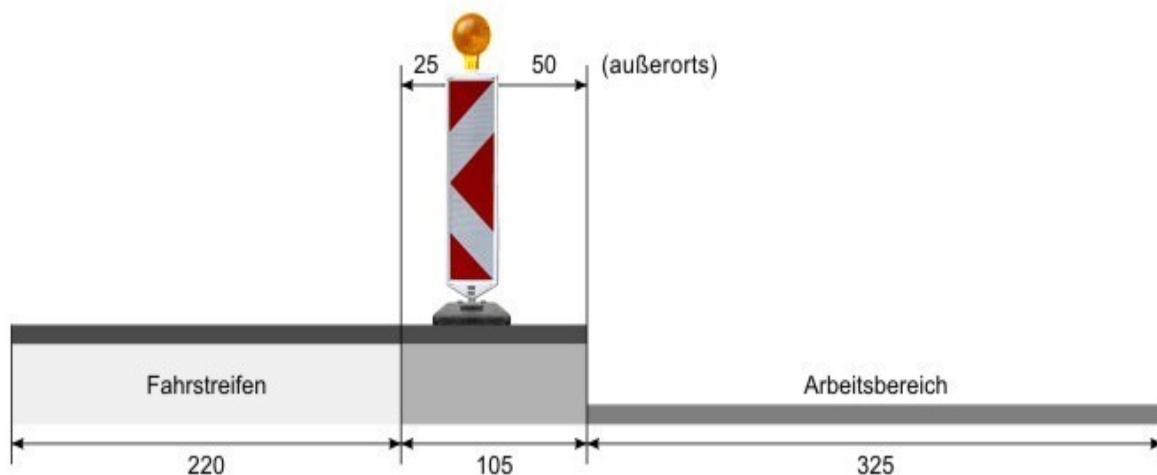


Da der Verkehr natürlich nicht exakt an der Leitbake vorbeifahren kann, ist zur Bemessung der Fahrstreifenbreite ein Sicherheitsabstand von 25cm zur Außenkante der Leitbake einzurechnen. Dieser reduziert die Breite des Fahrstreifens erneut, in diesem Fall auf 265cm. Entsprechend ergibt sich bereits aus diesen Anforderungen ein mindestens 60cm breiter Streifen, der nur der Längsabsicherung (sprich den Leitbaken) vorbehalten ist und bei allen derartigen Maßnahmen als elementare Planungsgrundlage gilt. Dieses Maß ist natürlich abhängig von der tatsächlichen Baubreite der Fußplatte und kann im Einzelfall größer ausfallen.

3. Planungsschritt: Sicherheitsabstand zum Arbeitsbereich

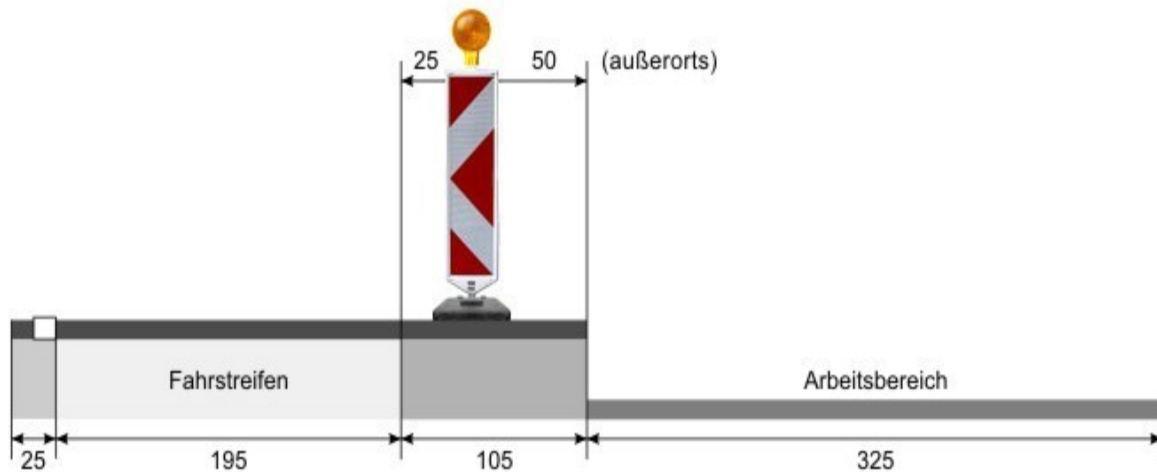


Zusätzlich dazu wird ein Sicherheitsabstand zum Arbeitsbereich bzw. Baugrubenrand erforderlich. Innerorts sind das mindestens 30cm, außerorts mindestens 50cm. Geht man davon aus, dass eine Kunststoffbake eine Baubreite von ca. 30cm aufweist, ergibt sich bereits anhand dieser Anforderungen ein 85cm (innerorts), bzw. 105cm (außerorts) breiter Streifen, der allein der Längsabspernung vorbehalten ist. Die verfügbare Fahrstreifenbreite reduziert sich damit abermals auf nunmehr 240cm.



Außerorts sorgt der Sicherheitsabstand (50cm) dafür, dass nur noch 220cm Fahrstreifenbreite verbleiben (ohne Markierung). Bis zu diesem Punkt basiert die Betrachtung allein auf den Festlegungen der RSA, in der derzeit gültigen Fassung

Zusätzliches Kriterium – die StVO:



Wenn man jetzt noch bedenkt, dass die befestigte Breite von ursprünglich 6,50m eine beidseitige Fahrbahnrandmarkierung beinhaltet, welche der Markierung von zwei 3,00m breiten Fahrstreifen dient, reduziert sich die verbleibende Fahrbahnbreite um weitere 25cm. Schließlich darf der Verkehrsteilnehmer die durchgehende Linie nicht - auch nicht teilweise - überfahren. Die verkehrsrechtlich planbare Fahrbahnbreite beträgt damit nur noch 195cm (außerorts). Das ist die gegenwärtige **verkehrsrechtliche** Situation - anhand dieser Kriterien sind Arbeitsstellen im Sinne von RSA und StVO zu planen und letztendlich auch durchzuführen

Hinzu kommt die Breite der Arbeitsplatzsicherheit. Diese beträgt in der Regel mindestens 80cm (gelber Bereich).



Die Zeichnung verdeutlicht, dass sich die jeweiligen Bedieneinrichtungen in diesem Bereich befinden. Für sonstige, insbesondere manuelle Tätigkeiten (Trenn- bzw., Dehnungsfugen schneiden, Kehren bzw. überschüssiges Mischgut wegschaufeln usw.), von 80cm jedoch nicht überschritten werden. Unter Berücksichtigung der vorgenannten Vorgaben können viele Straßenbaumaßnahmen nicht als Teilspernung realisiert werden.

Stellungnahme FD III.6:

Bei der Planung zur Durchführung von Straßenbaumaßnahmen ist es die Pflicht jedes Auftraggebers, die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs aufrecht zu erhalten und die Belastungen der Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich zu halten. Deshalb werden in dieser Planungsphase die Polizei, der RTV, der Rettungsdienst, die betroffene Kommune sowie die zuständige Verkehrsbehörde im Rahmen eines Anhörungsverfahrens beteiligt. In diesem Stadium ist eine verstärkte Mitarbeit aller Beteiligten erforderlich und einzufordern, damit unter Berücksichtigung der öffentlichen und bautechnischen Belange die Belastungen für die Verkehrsteilnehmer sowie der Bevölkerung innerhalb der Umleitung so gering wie möglich gehalten wird.

Bei der als Beispiel vorgebrachten aktuellen Vollsperrung zw. Presberg und Wisperstraße gibt es keine Alternativlösung, da dieser Streckenabschnitt neu aufgebaut werden muss und die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche keine Teilspernung zulässt. Für den weitaus schwierigeren Ausbauabschnitt hinsichtlich des Bauablaufs für die ÖPNV-Anbindung und für den Hauptpendlerstrom von Presberg Richtung Rüd, der im nächsten Jahr gebaut wird, hat Hessen Mobil nach massiven Beschwerden der BI Presberg eine Alternativlösung entwickelt. Hessen Mobil plant diesen Abschnitt im Herbst an ausgewählten Wochenenden unter Vollsperrung zu bauen. Dies ist durch die weniger aufwendige Ausbauform (meist auf vorh. Fahrbahn im Hocheinbau) möglich. Damit kann von Montag bis Freitag die Anbindung von Presberg über die L 3272 für alle Verkehrsarten sichergestellt werden. Es muss angestrebt werden, dass solche Ergebnisse schon im Rahmen der Anhörung möglich sind. Der Rheingau-Taunus-Kreis als Baulastträger der Kreisstraßen und Verkehrsbehörde für Bundesstraßen sowie einzelnen Landstraßen wird dieses Verwaltungshandeln künftig anwenden und einfordern.

(Pirschle)
Kreisbeigeordneter