

Kleine Anfrage

**der Abg. Dr. Erik Schweickert und
Dr. Christian Jung FDP/DVP**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Sicherheit im Baustellenbereich mehrspuriger Straßen

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Vorgaben existieren hinsichtlich der vorgeschriebenen Fahrspurbreiten bzw. maximal zugelassener Fahrzeugbreiten im Baustellenbereich mehrspuriger Straßen (ggf. unter Nennung von Unterschieden zwischen den Straßenklassen)?
2. Welche Vorgaben existieren jeweils hinsichtlich vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeiten bei den üblichen Fahrspurbreiten bzw. zugelassenen Fahrzeugbreiten im Baustellenbereich mehrspuriger Straßen (ggf. unter Nennung von Unterschieden zwischen den Straßenklassen)?
3. Welche Vorgaben gelten jeweils bei der Verringerung der Zahl der Fahrspuren im Baustellenbereich (ggf. unter Nennung von Unterschieden zwischen den Straßenklassen)?
4. Inwiefern wird bei der Planung von Baustellen an mehrspurigen Straßen zwischen Fragen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit abgewogen und wonach bestimmt sich ggf. jeweils, ob die Zahl der Fahrspuren verringert und/oder die zugelassene Fahrzeugbreite einer oder mehrerer Spuren begrenzt wird?
5. Inwiefern gibt es Untersuchungen hinsichtlich der Auswirkungen der Zahl der verfügbaren Fahrspuren, üblicher Fahrspurbreiten bzw. zugelassener Fahrzeugbreiten sowie der Höchstgeschwindigkeiten im Baustellenbereich auf Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss unter Angabe, wie deren Ergebnisse sind (insbesondere jeweils zu den Breiten 2 m, 2,1 m, 2,2 m, 2,3 m und mehr)?
6. Welcher Anteil der zugelassenen Autos hält statistisch betrachtet jeweils die üblichen im Baustellenbereich zugelassenen Fahrzeugbreiten ein?
7. Inwiefern liegen ihr Daten und Erkenntnisse dazu vor, wie viele eigentlich zu breite Fahrzeuge (die linken) Baustellenspuren befahren (in Prozent und je nach zugelassener Breite in der Baustellenspur) und wie sich dies jeweils auf die Sicherheit und den Verkehrsfluss auswirkt?

Eingegangen: 2.1.2023 / Ausgegeben: 23.1.2023

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

8. Inwiefern gibt es Untersuchungen dazu, inwiefern es für den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit beim Reißverschlussverfahren vorteilhafter ist, ob die linke und normalerweise schnelle Spur in die rechte langsamere Spur einfädelt oder umgekehrt?
9. Inwiefern fließen ggf. die Ergebnisse der Untersuchungen aus den Fragen 5 und 8 in die Planung und Ausführung von Baustellen ein?

30.12.2022

Dr. Schweickert, Dr. Jung FDP/DVP

Begründung

Immer wieder fällt auf, dass im Baustellenbereich mehrspuriger Straßen (Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen) unterschiedliche Fahrbahnbreiten auf der jeweils linken Spur eingesetzt bzw. unterschiedliche Fahrzeugbreiten zugelassen werden. Zumeist wird die Grenze auf 2 m, 2,1 m, oder 2,2 m festgelegt. Selten auch darüber hinaus. In anderen Fällen wird die Zahl der Fahrspuren verringert. Damit gehen unterschiedliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit einher. Ähnliche Aspekte gelten bei der Frage danach, welche Spur beim Reißverschlussverfahren einfädeln muss.

Antwort

Mit Schreiben vom 16. Januar 2023 Nr. VM2-0141.3-23/1/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Vorgaben existieren hinsichtlich der vorgeschriebenen Fahrspurbreiten bzw. maximal zugelassener Fahrzeugbreiten im Baustellenbereich mehrspuriger Straßen (ggf. unter Nennung von Unterschieden zwischen den Straßenklassen)?*

In der Richtlinie für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21) sind Vorgaben für die sichere Verkehrsführung im Bereich von Arbeitsstellen enthalten. Die Richtlinie wurde in den letzten Jahren grundlegend überarbeitet und im November 2021 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bekannt gegeben. Der Richtlinie liegt die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sowie technische Weiterentwicklungen und gestiegene Anforderungen an die Arbeitsstellenabsicherung zugrunde. In den technischen Regelwerken ist der aktuelle Stand von Praxis und Forschung abgebildet.

Grundsätzlich werden in der RSA 21 Arbeitsstellen von längerer Dauer (> 24 h) und kürzerer Dauer unterschieden. Dabei wird nach dem Anwendungsbereich innerörtliche Straßen, Landstraßen und Autobahnen unterschieden. Unter Autobahnen im Sinne der RSA 21 werden alle Straßenarten verstanden, die mindestens zwei Fahrstreifen je Richtung haben. Ebenso sind Vorgaben für Fahrspurbreiten im Baustellenbereich in Abhängigkeit verschiedener Faktoren in der RSA 21 enthalten.

2. *Welche Vorgaben existieren jeweils hinsichtlich vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeiten bei den üblichen Fahrspurbreiten bzw. zugelassenen Fahrzeugbreiten im Baustellenbereich mehrspuriger Straßen (ggf. unter Nennung von Unterschieden zwischen den Straßenklassen)?*

Die Kriterien zur Festsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind neben der RSA 21 in der VwV-StVO geregelt. Geschwindigkeitsbeschränkungen (Zeichen 274) im Baustellenbereich können z. B. wegen geringen Fahrstreifenbreiten, ungünstiger Kurvenführung (z. B. bei Fahrstreifenwechsel), wegen mangelnder Übersichtlichkeit oder wegen unzureichenden Zustandes der Fahrbahndecke ange-

ordnet werden. Darüber hinaus können die technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR A5.2), die dem Schutz von Beschäftigten auf Baustellen vor Gefährdungen durch den fließenden Verkehr im Grenzbereich zum Straßenverkehr dienen, Einfluss auf die abschließende Festlegung haben.

3. Welche Vorgaben gelten jeweils bei der Verringerung der Zahl der Fahrspuren im Baustellenbereich (ggf. unter Nennung von Unterschieden zwischen den Straßenklassen)?

Grundsätzlich ist gemäß der RSA 21 die vorhandene Fahrstreifenanzahl im Baustellenbereich zu erhalten. Ist dies aufgrund der konkreten Gegebenheiten nicht möglich, so hat die Straßenbaubehörde in Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsbehörde sowie der Polizei zu untersuchen, wie ein Verkehrsstau möglichst vermieden werden kann. Die Vorgaben hierzu sind ebenfalls in der RSA 21 enthalten.

4. Inwiefern wird bei der Planung von Baustellen an mehrspurigen Straßen zwischen Fragen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit abgewogen und wonach bestimmt sich ggf. jeweils, ob die Zahl der Fahrspuren verringert und/oder die zugelassene Fahrzeugbreite einer oder mehrerer Spuren begrenzt wird?

Die verkehrsrechtlichen Sicherungsmaßnahmen an Arbeitsstellen dienen der sicheren Führung des Verkehrs im Bereich von Arbeitsstellen. Die StVO regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen. In Bezug auf die RSA 21 wird auf die Fragen 1 bis 3 verwiesen.

5. Inwiefern gibt es Untersuchungen hinsichtlich der Auswirkungen der Zahl der verfügbaren Fahrspuren, üblicher Fahrspurbreiten bzw. zugelassener Fahrzeugbreiten sowie der Höchstgeschwindigkeiten im Baustellenbereich auf Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss unter Angabe, wie deren Ergebnisse sind (insbesondere jeweils zu den Breiten 2 m, 2,1 m, 2,2 m, 2,3 m und mehr)?

Bei der Fortschreibung bzw. Überarbeitung technischer Regelwerke sind ausgewiesene Fachleute verschiedener Bereiche beteiligt, sodass die Regelwerke den Stand der Technik und Forschung abbilden. Im Übrigen wird auf Frage 1 verwiesen.

6. Welcher Anteil der zugelassenen Autos hält statistisch betrachtet jeweils die üblichen im Baustellenbereich zugelassenen Fahrzeugbreiten ein?

Hierzu liegen keine Daten vor.

7. Inwiefern liegen ihr Daten und Erkenntnisse dazu vor, wie viele eigentlich zu breite Fahrzeuge (die linken) Baustellenspuren befahren (in Prozent und je nach zugelassener Breite in der Baustellenspur) und wie sich dies jeweils auf die Sicherheit und den Verkehrsfluss auswirkt?

In der Verkehrsunfallstatistik werden der Fahrzeugtyp, die Fahrzeugbreite und das Baujahr des Fahrzeuges nicht erfasst, so dass eine statistische Aussage zu Unfallfolgen aufgrund von zu breiten Fahrzeugen in der Baustellenspur nicht möglich ist.

8. Inwiefern gibt es Untersuchungen dazu, inwiefern es für den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit beim Reißverschlussverfahren vorteilhafter ist, ob die linke und normalerweise schnelle Spur in die rechte langsamere Spur einfädelt oder umgekehrt?

Im § 7 Absatz 4 StVO ist das Reißverschlussverfahren geregelt. Die StVO liegt der RSA 21 zugrunde (siehe Antwort 1). Die StVO unterscheidet dabei nicht, auf welchem Fahrstreifen die durchgehende Befahrung eines Fahrstreifens nicht mehr möglich ist.

9. Inwiefern fließen ggf. die Ergebnisse der Untersuchungen aus den Fragen 5 und 8 in die Planung und Ausführung von Baustellen ein?

Siehe Antworten zu den Ziffern 5 bis 8.

Hermann
Minister für Verkehr