



Mit freundlicher Empfehlung
des Ministeriums
für Bauen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen

Hinweise für alle mit Baustellen-
sicherung befassten Personen

► *Das Wichtigste in Kürze:*

→ Die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer darf im Bereich von Arbeitsstellen nicht beeinträchtigt werden.

→ Auf Personen mit Kinderwagen, Sehbehinderte, Rollstuhlfahrer und Kinder ist besondere Rücksicht zu nehmen.

→ Geh- und Radwege sind weiterzuführen, ggf. über Notwege. Ist dies nicht möglich, so ist die Einrichtung von Überquerungshilfen (z.B. Fußgängerüberweg) zu prüfen und ggf. anzuordnen oder eine Umleitung einzurichten.

→ Notsteige und Überleitungen müssen immer entsprechend gesichert werden.

→ Diese Überleitungen müssen barrierefrei gestaltet sein (ohne Stufe, **max. 20 % Neigung bzw. mit einem Seitenverhältnis von 1 : 5 für kurze Überleitungen**).

→ Alle Geh- und Radwege einschließlich der Notwege sind entsprechend ihrer Bestimmung zu beschildern.

→ Das Zusatzschild „Radfahrer absteigen“ soll in der täglichen Praxis nicht mehr verwendet werden.

→ Schilder sind immer so anzubringen, dass sich die Unterkante der Verkehrszeichen in einer Höhe von mindestens **2,30 m** befindet. Damit ist sichergestellt, dass Radfahrer auch auf Gehwegen geführt werden können.

→ Mindestbreiten von Geh- und Radwegen für die Führung im Baustellenbereich:

Radweg: 1,00 m

Gehweg: 1,30 m

Gehweg, Radfahrer frei: 1,50 m

Gemeinsamer

Fuß- und Radweg: 2,00 m

Schutzstreifen: 1,25 m

Radfahrstreifen: 1,50 m

Schnellfinder: **Wie ist Ihre Ausgangssituation?**

Anhand der Fragen können Sie einfach herausfinden, wo die für Sie zutreffende Situation in der Broschüre beschrieben wird.

Radverkehr auf der Fahrbahn?

Gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr?

...❖ Fall 1, Seite 9



Auf einem Schutzstreifen?

...❖ Fall 2, Seite 10



Auf einem Radfahrstreifen?

...❖ Fall 3, Seite 11

Radverkehr auf Gehweg-Niveau?



Gemeinsam mit dem Fußgänger?

Als gemeinsamer Geh- und Radweg?

...❖ Fall 4, Seite 12–13



Als Gehweg, Radfahrer frei?

...❖ Fall 5, Seite 14



Getrennt neben dem Fußgänger?

Baustelle auf dem Gehweg?

...❖ Fall 6A, Seite 15

Baustelle auf dem Radweg?

...❖ Fall 6B, Seite 16

Baustelle auf Geh- und Radweg?

...❖ Fall 6C, Seite 17



Radverkehr abseits der Fahrbahn?

...❖ Fall 7, Seite 18

Die Sicherung von Baustellen – Ihr tägliches Geschäft

Sie sind für die Sicherung von Baustellen zuständig? Sie müssen Regelpläne interpretieren und auf Spezialfälle anwenden? Sie erstellen Verkehrszeichenpläne und sind für die Einrichtung von Baustellen zuständig?

Dann sind Sie Profi in Sachen „Baustellensicherung“ und haben wahrscheinlich bereits etliche Baustellen-Sicherungspläne umgesetzt.

Und dann noch eine neue Broschüre? Ja, denn wir möchten Ihnen hier die Belange von Fußgängern, Radfahrern und mobilitätsbehinderten Personen nahe bringen. Die-

sen muss bei der Sicherung von Baustellen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Zum einen sind sie die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer, die besonderen Schutz brauchen. Zum anderen gibt es eine Reihe von Besonderheiten,

die Fußgänger und Radfahrer von Autofahrern unterscheiden.

Radfahrer reagieren empfindlich, wenn sie auf ihrer Radroute behindert werden, wenn sie bremsen oder sogar absteigen müssen. Jede kleine Umleitung, jeder Wechsel der Fahrbahnseite kostet unverhältnismäßig mehr Zeit und Kraft.

Ziel muss es also sein, dem Radverkehr ein durchgängiges, komfortables Netz an Wegen und Straßen anzubieten, Fußgängern muss ein hindernisfreies und komfortables Passieren der Baustelle ermöglicht werden.

In dieser Broschüre geben wir Ihnen Tipps und Hinweise, wie Sie die Sicherheit an Baustellen verbessern und gleichzeitig den Fußgänger- und Radverkehr unterstützen können. Eine gut gesicherte Baustelle schützt Sie auch vor möglichen Regressforderungen. Wir haben Ihnen daher alles Wichtige zur Baustellensicherung im Zusammenhang mit Fußgängern, Radfahrern und mobilitätsbehinderten Personen zusammengestellt.

Neben diesen Grundlagen finden Sie insbesondere viele Regellmaße und Mindestbreiten. Dabei sehen wir gerade bei den Bemaßungen häufig die Notwendigkeit, etwas größer zu dimensionieren, als es die einschlägigen Regelwerke, insbesondere die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen (RSA), vorsehen.

Die **Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS)** legt hiermit eine weitere Broschüre zur Förderung der Nahmobilität vor.

Wir hoffen, dass Ihnen diese Broschüre Ihre tägliche Arbeit ein wenig erleichtert.

Das Web zur Broschüre

Auf den Internet-Seiten der AGFS finden Sie die Downloads zur Broschüre, ergänzende Informationen und Aktualisierungen:
www.fahrradfreundlich.nrw.de/visit/baustellen

Was ist Nahmobilität?

Unter dem Begriff Nahmobilität werden alle nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer, Inliner, aber auch mobilitätseingeschränkte Personen wie Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen usw. zusammengefasst.

1. Grundlagen:

Erfordernis und Rechtliches

Alle Bau- und Arbeitsstellen an Straßen, bei denen Verkehrsflächen abgesperrt werden, müssen abgesichert werden – unabhängig von ihrer Dauer. Sicherungsmaßnahmen an Baustellen dienen sowohl dem Schutz der Verkehrsteilnehmer als auch dem der Arbeitskräfte und sind in den RSA geregelt.

Regelpläne zur Sicherung von Arbeitsstellen im Geh- und Radwegbereich (Nr. B II/1 bis B II/9 der RSA)

Regelpläne sind schematische Lagepläne, die die Sicherung von Baustellen verdeutlichen. Die Regelpläne zur Sicherung von Arbeitsstellen ersetzen, sofern sie in die Örtlichkeit übertragen werden können, die erforderlichen Verkehrszeichenpläne.

Sie werden von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde angeordnet und sind an die jeweilige Örtlichkeit anzupassen.

Keinesfalls dürfen die Regelpläne nur einfach übernommen werden, sie sind immer flexibel an die jeweilige Situation anzupassen.

In Ergänzung dazu enthält diese Broschüre Regelungen für die Führung und Absicherung des Fuß- und Radverkehrs.

► **Welche Vorschriften sind zu beachten?**

Bei der Sicherung von Baustellen sind viele verschiedene Regelwerke zu beachten. Hier die wichtigsten:

1. Straßenverkehrsordnung (StVO) mit der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO)
2. Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)
3. Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HAV)

Im Zweifel ist immer der Wortlaut der StVO, der VwV-StVO sowie der behördlichen Anordnung maßgebend.

Darüber hinaus gibt es weitere Regelwerke, wie z. B. die Unfallverhütungsvorschrift Bauarbeiten (BG-Vorschrift C22) oder die Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Sicherungsarbeiten an Straßen (ZTV-SA).



Falsch: Der Radweg wird aufgehoben, der Radfahrer zum Absteigen gezwungen.



Besser: Die Überleitung auf die Fahrbahn ermöglicht eine unterbrechungsfreie Fahrt.

► Wer sorgt für die richtige Sicherung?

Die Absicherung von Baustellen ist grundsätzlich anzuordnen. Diese Anordnung erfolgt durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Die Behörde hat dazu insbesondere folgende Aspekte zu beachten und gegeneinander abzuwägen:

- ... die Grundsätze der Verkehrssicherheit,
- ... die Verhältnismäßigkeit der anzuordnenden Verkehrsbeschränkungen,
- ... die Belange der Anlieger.

Diese Anordnung soll schriftlich erfolgen.

Wenn ein Unternehmer selbstständig aktiv wird, muss er vor Beginn von Arbeiten, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, von der zuständigen Behörde eine Anordnung einholen:

- ... über die Absperrung und Sicherung der Arbeitsstellen,
- ... über notwendige Verkehrsbeschränkungen und -verbote,
- ... über Umleitungen und Baustellenampeln.

Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass die Anordnung auch korrekt umgesetzt wird. Wenn ein Unternehmer mit Arbeiten im Straßenraum beginnt, ohne vorher von der Behörde die Anordnung eingeholt zu haben, begeht er eine Ordnungswidrigkeit und haftet für eventuelle Folgen. Dies gilt auch, wenn er von verkehrsbehördlichen Anordnungen abweicht.

Dem Antrag sind beizufügen:

- ... Verkehrszeichenplan
- ... bei Bedarf Signallageplan und Signalzeitenplan
- ... Umleitungs- und Verkehrslenkungspläne.

Übrigens: Auch Markierungen zählen zu den Verkehrszeichen.

► Wer ist verkehrssicherungspflichtig?

„Die Verkehrssicherungspflicht obliegt demjenigen, der im öffentlichen Straßenraum Arbeiten ausführt oder ausführen lässt.“ (RSA) Damit sind Auftraggeber und Auftragnehmer gleichermaßen in die Pflicht genommen. Die Verkehrssicherungspflicht des Unternehmers, im Regelfall des Bauunternehmers, besteht neben derjenigen des Straßenbaulastträgers und der Verkehrsregelungspflicht der Straßenverkehrsbehörde. Sie endet erst dann, wenn der Unternehmer nicht mehr die tatsächliche Herrschaft über die Arbeitsstelle ausübt und betrifft den gesamten Arbeitsstellenbereich.

Urteil des OLG Karlsruhe

Im Fall einer Radlerin, die in eine unzureichend gesicherte Baugrube gestürzt ist, hat das Oberlandesgericht Karlsruhe am 26.01.2005 wie folgt entschieden (AZ: 7 U 161/03):

1. Bei Bauarbeiten im öffentlichen Straßenraum ist neben der ausführenden Baufirma und der Bauherrin auch die Kommune verkehrssicherungspflichtig, die die betreffende Straße verwaltet und für sie die Straßenbaulast trägt, ohne dass sie sich auf das Verweisungsprivileg aus § 839 Abs. 1 Satz 2 BGB berufen kann.
2. [...]
3. Art und Ausmaß der aus Gründen der Verkehrssicherung gebotenen Maßnahmen werden nicht durch die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), sondern durch das den konkreten örtlichen Verhältnissen innewohnende Gefahrenpotential bestimmt. Die Einhaltung der Vorgaben der RSA allein lässt deshalb nicht den Schluss zu, dass der Verkehrssicherungspflichtige die von den Verkehrsflächen ausgehenden Gefahren in geeigneter und zumutbarer Weise ausgeräumt hat.
4. [...]

🕒 Nachtabsicherung

Sollten die Arbeiten unerwartet länger dauern und die Baustelle über Nacht bestehen bleiben, so muss sie natürlich auch entsprechend gesichert und beleuchtet werden.

Im Übrigen gelten bei Tagesbaustellen die gleichen Anforderungen an die Absicherung wie bei längerfristigen Baustellen.

Deshalb: Vorsichtshalber immer eine ausreichende Anzahl Warnleuchten mit vollen Batterien mitführen!



Gut gelöst: Der Radweg ist auf gesamter Breite nutzbar, die Kanten der Abdeckung sind angeschrägt.

Notwendige Breiten für eine störungsfreie Nutzung im Baustellenbereich:

Radweg: **1,00 m**

Gehweg: **1,30 m**

Gehweg, Radfahrer frei: **1,50 m**

Gemeinsamer

Geh- und Radweg: **2,00 m**

Diese Breitenangaben gelten selbstverständlich auch für Notsteige. Auf besonders langen Notsteigen müssen zusätzlich Ausweichflächen geschaffen werden.

Radfahrstreifen (1,50 m) und Schutzstreifen (1,25 m) werden nicht als Notsteige eingesetzt, sondern müssen ihre Breiten nach VwV-StVO aufweisen.

🕒 Wie breit ist breit genug?

In den RSA wird eine Mindestbreite für Radwege bei beengten Verhältnissen von 0,80 m vorgegeben. Leider ist es in der Praxis häufig so, dass dieses Mindestmaß auch dann eingesetzt wird, wenn mehr Fläche verfügbar ist. Für eine sichere und störungsarme Nutzung der Geh- und Radwege im Baustellenbereich reicht dies jedoch nicht aus. Für eine Reihe von Sonderfahrzeugen, z.B. Kinderanhänger am Fahrrad, dreirädrige Fahrräder, Zwillingskinderwagen usw., sind Breiten unter einem Meter nicht nutzbar, die Fahrt kann nicht oder nur unter großen Mühen fortgesetzt werden.

Ein Radweg darf deshalb auch im Baustellenbereich die Mindestbreite von 1,00 m nicht unterschreiten.

Auf Gehwegen gibt es nicht nur den „normalen“ Fußgänger, sondern auch mobilitätsbehinderte Personen, z.B. Rollstuhlfahrer und Sehbehinderte mit Langstock. Gebrechliche Personen mit stützender Begleitung und Eltern mit Kindern an der Hand haben ebenfalls einen höheren Platzbedarf, sie benötigen eine Breite von 1,30 m.

Auf längeren Wegestücken werden zusätzliche Ausweichflächen benötigt. Und denken Sie bitte auch an Rad fahrende Kinder, die auch im Baustellenbereich auf dem Gehweg fahren müssen. Für Rollstuhlfahrer muss die Breite gerade am Boden durchgehend gewährleistet sein, es dürfen keine Stützen des Bauzaunes oder anderer Absperreinrichtungen in das Profil hineinragen.

Aus diesen Gründen ist eine Mindestbreite von 1,30 m für Gehwege unbedingt erforderlich.

Mindestbreite am Boden, damit Rollstühle passieren können.

🔊 **Fahrtunterbrechungen vermeiden**

Haben Sie schon einmal überlegt, was eine Fahrtunterbrechung für Radfahrer bedeutet? Jedes Mal wieder neu in Fahrt zu kommen, ist mit Kraftaufwand verbunden. Deshalb sollte das Radverkehrsnetz einer Stadt auch möglichst durchgängig und ohne Unterbrechungen befahrbar sein.

Baustellen wirken aber häufig wie eine „Bremse“ und unterbrechen die Fahrt. Und bitte denken Sie nicht, dass es ja nur „Ihre“ eine Baustelle ist. Die Summe aller Einschränkungen und Störungen führt auch dazu, dass weniger Rad gefahren wird. Baustellen sollen für den Radverkehr daher so gesichert werden, dass eine Fahrtunterbrechung nicht notwendig ist.



Warum „Radfahrer absteigen“? Auf der Fahrbahn ist ausreichend Fläche verfügbar. Und: Die Baugrube ist nicht ausreichend gesichert.



Radweg endet an der Baugrube, rechts zum Gehweg eine Kette, links die Fahrbahn: Baken auf der Fahrbahn als Einfädelhilfe würden helfen.



Eine Metallabdeckplatte ist vorbildlich mit Bitumenkeilen gesichert. Die Stahlplatte sollte rutschsicher ausgeführt sein.



Radfahrer absteigen?

Das Zusatzzeichen 1012-32 „Radfahrer absteigen“ ist – das sagt ja schon der Begriff „Zusatzzeichen“ – nur als Zusatzschild zu anderen amtlichen Verkehrszeichen zu verwenden. Eine alleinige Aufstellung kommt somit nicht in Betracht!

Dann allerdings ist es ohnehin überflüssig, da die Verkehrszeichen für die sinnhaft möglichen Kombinationen (z. B. Z 239 „Fußweg“; Z 254 „Verbot für Radfahrer“) Radfahrern ohnehin die Weiterfahrt verbieten. Die Kombination mit Z 237 „Radweg“ (sowie Z 240 „gemeinsamer Fuß- und Radweg“ und Z 241 „getrennter Rad- und Fußweg“) ist unzulässig, weil widersprüchlich – Radwege sind zum Rad fahren da.

Daher gibt es **keinen vernünftigen Grund, das Schild „Radfahrer absteigen“ überhaupt einzusetzen**; es gibt immer eine bessere Lösung. Ohnehin soll der Radverkehr – wie für den Autoverkehr ganz selbstverständlich – grundsätzlich eine befahrbare Führung im Baustellenbereich erhalten. Wie das geht, erklärt diese Broschüre.

Ⓢ Achtung, Baugrube!

An Baugruben sind Absperrschranken und Absturzsicherungen besonders wichtig.

Die übliche Höhe von Absperrschranken beträgt 1,00 m. Auch Absturzsicherungen gibt es als Standelemente mit einem Meter Höhe. Dies reicht allerdings nicht aus, um einen effektiven Schutz für Radfahrer zu gewährleisten. Bei Brückengeländern ist dazu eine Mindesthöhe von 1,20 m erforderlich. Deshalb soll dieses Maß auch bei der Sicherung von Baugruben Verwendung finden. Als einfache Möglichkeit hierzu bietet sich der Einsatz von Bauzäunen an. Diese sind mit

Warnbaken, Absperrschranken sowie Warnleuchten kenntlich zu machen.

Alle Sicherungen müssen so standfest sein, dass sie einen Personenaufprall abfangen

können. Sie dürfen keine spitzen oder scharfkantigen Elemente aufweisen. Die Elemente sollten miteinander verbunden sein. Im unteren Bereich der Sicherungselemente ist eine Tastleiste für Blinde anzubringen.

Zwischen Baustelle (Baugrube, Versatz) und Verkehrsfläche ist ein Sicherheitsabstand von 20 cm einzuhalten!



Falsch und gefährlich: Eine Baugrube, die nur mit einem Bauzaun gesichert ist, lässt sich ...

Ⓢ Achtung: Hindernis!

An Baustellen lauern viele Sturzgefahren für Radfahrer und Fußgänger. So sind frei stehende Schachdeckel insbesondere in der Dunkelheit gefährliche Fallen. Abdeckplatten für Gruben bergen ebenfalls solche Gefahren. Darüber hinaus kann die Felge des Fahrrades Schaden erleiden. Gleiches gilt für den Fall, dass die Deckschicht abschnittsweise auf der Fahrbahn fehlt und am Übergang zur Fahrbahndecke eine Kante entsteht.

Frei stehende Schachdeckel auf Wegen, bei denen noch die Deckschicht fehlt, können durch gelbe Markierungsfarbe auffällig hervorgehoben werden. Dabei genügt es, reichlich Farbe um den Deckel herum auf den Boden zu sprühen.

Auch Container, die frei in Geh- und Radwegbereichen aufgestellt werden, müssen gesichert werden!

Abdeckplatten aus Metall sollen mit einem Bitumenkeil angeschragt werden. Der Übergang von Straßenabschnitten mit Deckschicht zu solchen ohne Deckschicht kann durch Fräsen der Deckschichten befahrbar gemacht werden.



Fehlende Tastleiste an der Absperrung: Weil der Langstock keinen Widerstand findet, läuft der Blinde gegen die Bake.

Auf ausreichende Rutschsicherheit ist zu achten.



... mit geringem Aufwand sicherer gestalten: Absperrschranke, Bake und Beleuchtung.

► Übergänge schaffen

Sind Sie schon einmal mit einem Rollstuhl vom Gehweg auf die Fahrbahn gefahren? Diese zwölf Zentimeter können zu einem „Abgrund“ werden, wenn man schräg hinunterfahren muss. Auch für Radfahrer bedeutet dieser Höhenunterschied ein beträchtliches Hindernis, das sie zum Absteigen zwingt.



Ein Bitumenkeil ermöglicht den Übergang vom Gehweg auf die Fahrbahn und umgekehrt.

Bitte achten Sie daher bei Überleitungen von höher gelegenen Geh- und Radwegen auf die Fahrbahn und umgekehrt immer auf eine ausreichende Abschrägung. Ein Bitumenkeil ist schnell angebracht. Häufig können auch kurz vor der Baustelle vorhandene Absenkungen, wie z.B. Grundstückszufahrten, dazu genutzt werden.

Selbstverständlich muss eine Überleitung auf die Fahrbahn, ob für Fußgänger oder Radfahrer, gegen den rückwärtigen Kfz-Verkehr gesichert werden. Diese „Einfädelhilfe“ gegenüber dem fließenden Autoverkehr kann auf verschiedene Arten erfolgen, je nach Kfz-Belastung und erlaubter Geschwindigkeit. Standard ist eine Sicherung z.B. durch Baken, um dadurch Platz für den Radfahrer zu schaffen. Bei länger andauernden Baustellen kann auch eine Markierung unterstützend wirken.

Kurze Bitumenkeile sollten mit einer Längsneigung von maximal 20 % bzw. einem Seitenverhältnis von 1:5 angelegt werden, damit der Winkel nicht zu steil wird.

Das gilt selbstverständlich auch dann, wenn Fußgänger die Straßenseite wechseln sollen. Dann sind auch auf beiden Fahrbahnseiten dafür Möglichkeiten zu schaffen, dass Rollstuhlfahrer den Bordstein auf der einen Seite gut hinunter- und auf der anderen Seite gut wieder hinaufkommen.

► Sicher leiten

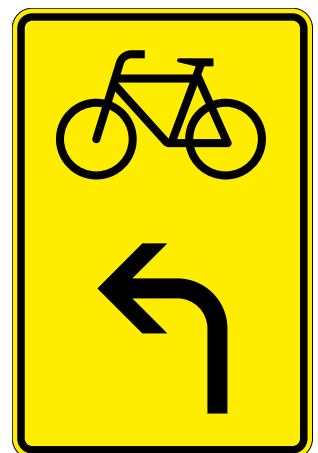
Für die meisten Fußgänger und Radfahrer ist das Passieren einer Baustelle schon schwierig genug, für Blinde und Sehbehinderte ist es häufig unmöglich.

Dabei gibt es Mittel und Möglichkeiten, ein sicheres Passieren von Baustellen zu gewährleisten. Der Einsatz von Tasthilfen an Absperreinrichtungen hat sich weitgehend durchgesetzt. Aber es gibt auch taktile Markierungsbänder, die einen Sehbehinderten sicher leiten.

Besonderes Gefahrenpotenzial für Sehbehinderte mit Langstock stellen Container dar, die häufig an den Frontseiten angeschrägt sind. Dadurch ist der Containerfuß sehr weit zurückgesetzt. Hier besteht die Gefahr, dass sie den Container zu spät bemerken und dann mit dem Kopf an die obere Kante stoßen. Werden Container, wie die übrige Baustelle auch, mit Absperreinrichtungen gesichert, wird das Unfallrisiko stark reduziert.

► Auch möglich: Radverkehr umleiten

Wenn Radverkehr nicht mehr an der Baustelle vorbei geleitet werden kann, so kommt auch eine Umleitung in Betracht. Diese muss dann bis zur Rückkehr auf die ursprüngliche Route durchgängig beschildert sein.



Das Zeichen 442 (Vorwegweiser Radverkehr) kann zur Umleitung des Radverkehrs genutzt werden.

2. Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen

Fälle 1 bis 3:

Gehweg neben fahrbahnseitiger Radverkehrsführung

Die Situation:

Ein Gehweg wird neben der Fahrbahn geführt, der Radverkehr fährt auf der Fahrbahn. Das kann in drei Varianten erfolgen:

Fall 1: Der Radverkehr wird mit dem Kfz-Verkehr gemeinsam geführt.

Fall 2: Der Radverkehr hat einen eigenen Schutzstreifen, der von Kfz überfahren werden darf.

Fall 3: Der Radverkehr wird auf einem Radfahrstreifen geführt, der vom Kfz-Verkehr nicht überfahren werden darf.

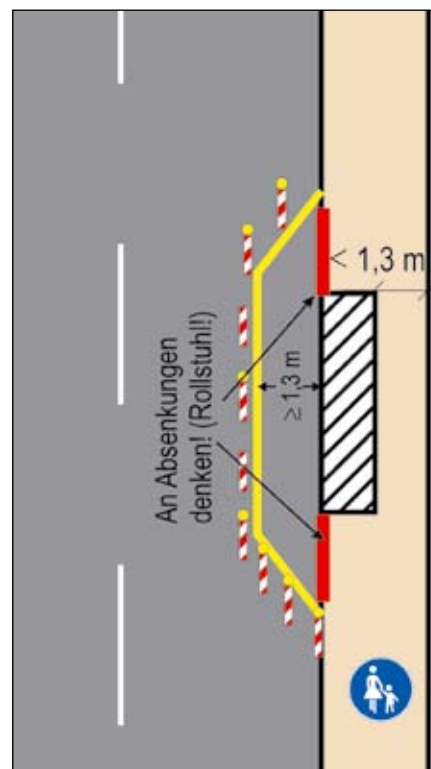
Wichtig: Wenn Fußgänger vom Gehweg auf die Fahrbahn geführt werden, so ist immer eine Absenkung notwendig (Rollstühle!).

► *Fall 1: Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn, Notsteig für Fußgänger*

Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

Wird die Baustelle auf dem Gehweg eingerichtet, so können bei einer verbleibenden Restbreite von mindestens 1,30 m Fußgänger weiter auf dem Gehweg geführt werden. Steht weniger Fläche zur Verfügung, so soll ein Notsteig geschaffen werden.

Wird der Notsteig auf der Fahrbahn eingerichtet, so ist für eine gesicherte Überleitung der Fußgänger auf die Fahrbahn zu sorgen und eine Absenkung zu schaffen.



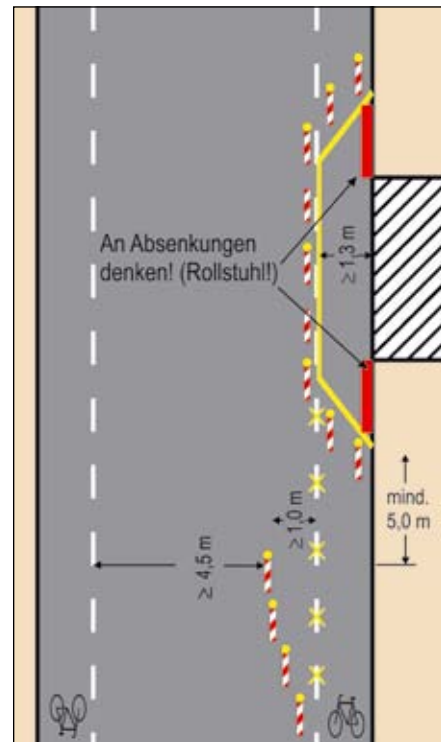
🔍 Fall 2: Radfahrer auf Schutzstreifen

Der Radverkehr wird auf einem Schutzstreifen geführt. Dieser Schutzstreifen kann nicht mehr genutzt werden, weil zum Beispiel die Baustelle dort eingerichtet wird oder weil Fußgänger hier über den Notsteig geführt werden.

Dann gibt es folgende Möglichkeiten:



A. Bei einer verbleibenden Restfahrbahnbreite zwischen Baustelle und gegenüberliegendem Schutzstreifen von mindestens 5,75 m kann der Schutzstreifen um die Baustelle herum geführt werden (Mindestbreite 1,25 m).



B. Steht weniger Breite zur Verfügung, so muss der Schutzstreifen im Bereich der Baustelle aufgehoben und der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn um die Baustelle herum geführt werden. In diesem Fall ist der Radverkehr gegenüber dem nachfolgenden Kfz-Verkehr zu sichern. Dazu sind in ausreichendem Abstand vor der Baustelle Baken als Einfädelhilfe notwendig. Bei länger andauernden Baustellen ist zusätzlich auch eine Markierung möglich.

Schutzstreifen oder Radfahrstreifen?

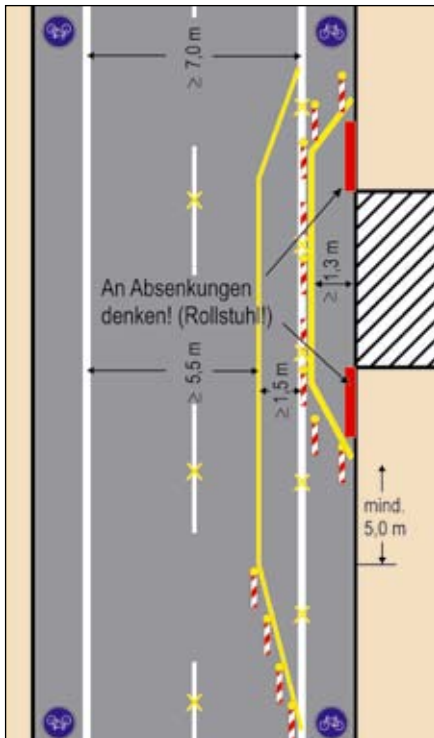
Der Unterschied liegt in der rechtlichen Bedeutung und in der Art der Markierung:

Der Schutzstreifen wird mit einer unterbrochenen Markierung (Schmalstrich) von der restlichen Fahrbahn getrennt und darf von Kfz im Bedarfsfalle überfahren werden.

Der Radfahrstreifen wird i. d. R. mit einem durchgezogenen Breitstrich markiert. Er gilt als Radweg nach StVO und ist als solcher mit Zeichen 237 StVO zu beschildern. Der Radfahrstreifen darf nicht von Kfz benutzt werden.

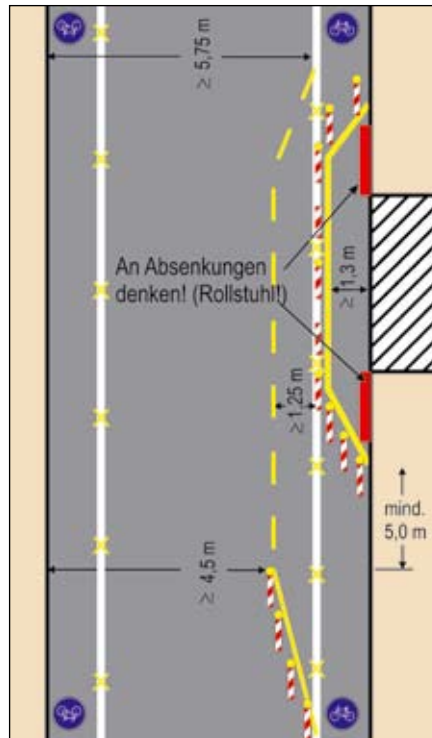
► Fall 3: Gehweg, Radfahrer auf Radfahrstreifen

Der Radverkehr wird auf einem Radfahrstreifen geführt. Der Radfahrstreifen kann nicht mehr genutzt werden, weil zum Beispiel die Baustelle dort eingerichtet wird oder weil Fußgänger hier über den Notsteig geführt werden. Die verbleibende Restfahrbahnbreite ist dann entscheidend für die weitere Führung des Radverkehrs.

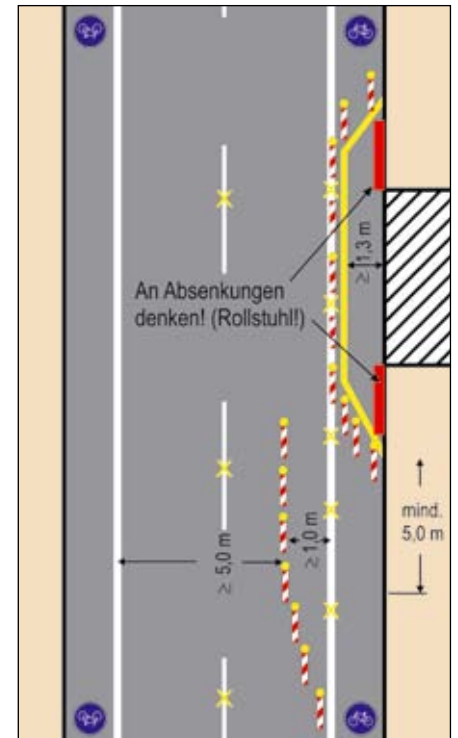


A. Der Radfahrstreifen kann um die Baustelle herum geführt werden, wenn ausreichend Fläche verfügbar ist. Die dazu notwendige Restfahrbahnbreite beträgt 7,00 m (Kfz-Verkehr 5,50 m, Radfahrstreifen 1,50 m).

Die Markierung eines Radfahrstreifens im Verlauf der Baustelle ist nur sinnvoll, wenn diese über einen längeren Zeitraum bestehen bleibt.



B. Der Radfahrstreifen wird im Bereich der Baustelle aufgehoben, der Radverkehr auf einem Schutzstreifen um die Baustelle herum geführt. Dazu ist eine Restfahrbahnbreite von 5,75 m notwendig (4,50 m für den Kfz-Verkehr, 1,25 m für den Radverkehr).



C. Der Radfahrstreifen wird im Bereich der Baustelle aufgehoben, der Radverkehr auf der Fahrbahn um die Baustelle herum geführt.

In diesem Fall muss der Radverkehr gegenüber dem nachfolgenden Kfz-Verkehr ausreichend gesichert werden. Dazu sollen in ausreichendem Abstand vor der Baustelle Baken als Einfädelhilfe aufgestellt werden. Für länger andauernde Baustellen ist zusätzlich auch eine Markierung möglich.



Gehweg neben Radfahrstreifen: Der Fußgänger wird alleine gelassen, der Radfahrer soll das kurze Stück schieben. Hier fehlt eine Absenkung für Rollstuhlfahrer, der Radfahrstreifen kann als „Gehweg, Radfahrer frei“ von Fußgängern und Radfahren genutzt werden.

Vorhandene Mittelmarkierungen sind aufzuheben.

Fälle 4 bis 6: Niveaugleiche Führung von Geh- und Radwegen neben einer Fahrbahn

Die Situation:

Fußgänger und Radfahrer werden niveaugleich geführt. Das kann in drei Varianten erfolgen:

Fall 4: Der Radverkehr wird auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg geführt (Vz. 240 StVO).



Fall 5: Gehweg, Radfahrer frei:



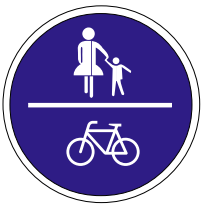
Der Radverkehr darf den Gehweg in Schrittgeschwindigkeit benutzen (Vz. 239 und 1022-10 StVO).

Fall 6: Der Radverkehr wird auf einem vom Gehweg getrennten Radweg geführt (Vz. 241 StVO).



Wichtig: Wenn Fußgänger und Radfahrer von Nebenanlagen auf die Fahrbahn geführt werden, so ist immer eine Absenkung notwendig.

► Fall 4: Gemeinsamer Geh- und Radweg



Zeichen 240 StVO,
Gemeinsamer Fuß-
und Radweg

Die Einrichtung einer Baustelle auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg führt zu Behinderungen. Das weitere Vorgehen ist von der verbleibenden Breite abhängig:

Als Mindestmaß für eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern ist eine verbleibende Breite von 2,00 m notwendig.



Negativ-Beispiel:
Die Hinweistafel kann mit dem amtlichen Zusatzzeichen 1012-32 verwechselt werden und ist nicht alleine aufzustellen. Besser ist eine Überleitung auf die Fahrbahn oder eine Führung auf dem Gehweg gemeinsam mit dem Fußgänger.



A. Bei einer Breite zwischen 1,50 m und 2,00 m sollte der Radfahrer auf die Fahrbahn übergeleitet werden. Zusätzlich kann bei sehr hoher Kfz-Verkehrsbelastung und geringer Fußgängerbelastung auch noch der Gehweg für den Radfahrer freigegeben werden.



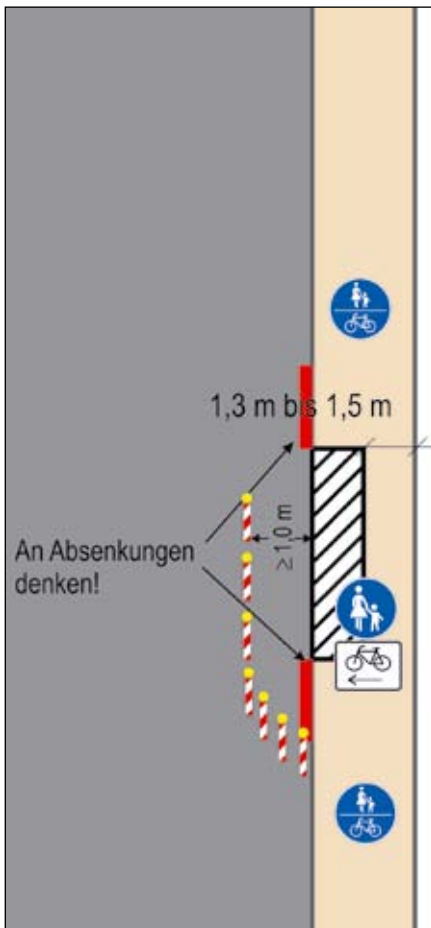
Gute Überleitung vom Gehweg auf die Fahrbahn zu Beginn ...



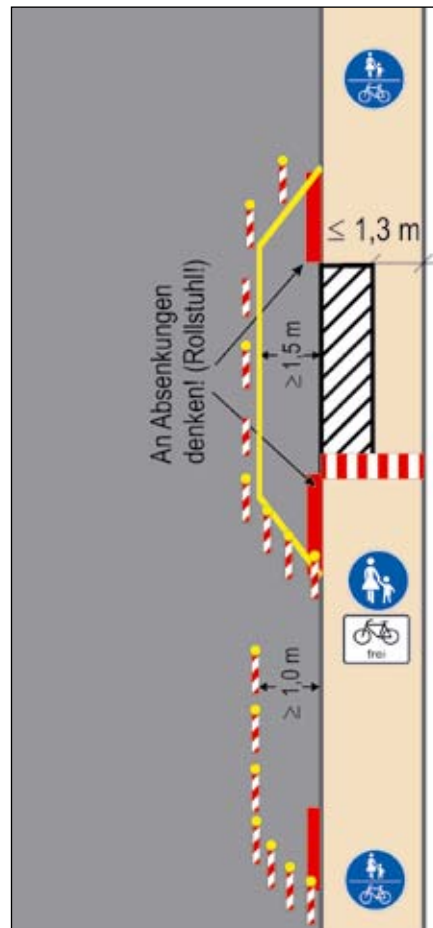
... und wieder auf den Gehweg am Ende der Baustelle

In allen vier Fällen ist eine gesicherte Überleitung auf die Fahrbahn ebenso notwendig, wie eine Absenkung des Bordsteins oder die Anlage eines Bitumenkeils.

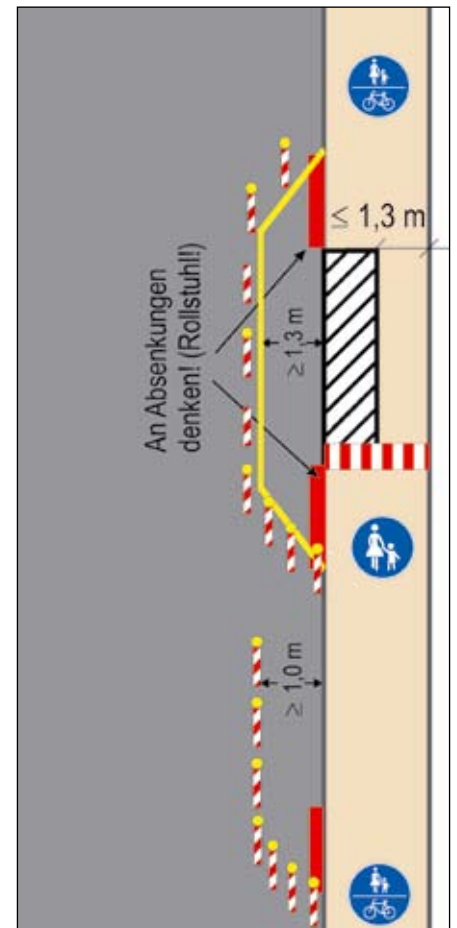
Auf der Fahrbahn kann der Radverkehr dann wieder in verschiedenen Varianten geführt werden, je nach Verkehrsstärke und verfügbarer Breite im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr, auf einem Schutzstreifen oder einem Radfahrstreifen.



B. Der Fußgänger kann bei einer Breite von 1,30 bis 1,50 m auf der verbleibenden Nebenanlage geführt werden, der Radverkehr muss dann auf der Fahrbahn geführt werden.



C. Ist die verbleibende Breite geringer als 1,30 m, so soll ein Notsteig für Fußgänger und Radfahrer auf der Fahrbahn eingerichtet werden. Der Notsteig ist dann 1,50 m breit.



D. Ist die verbleibende Breite geringer als 1,30 m, so kann ein Notsteig für Fußgänger auf der Fahrbahn eingerichtet werden. Der Radverkehr kann auch auf der Fahrbahn mitgeführt werden, dann ist eine Breite von 1,30 m für den Notsteig ausreichend.

► Fall 5: Gehweg, Radfahrer frei



Zeichen 239 StVO
mit Zusatzzeichen
1022-10

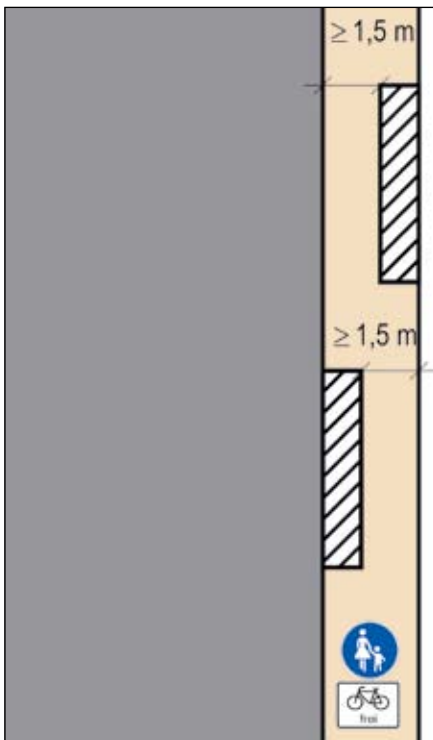
Die Einrichtung einer Baustelle auf einem Gehweg, der für Radfahrer freigegeben ist, führt zu Beeinträchtigungen. Auch in diesem Fall ist das weitere Vorgehen von der verbleibenden Gehwegbreite abhängig: Die Skizzen geben Auskunft über die notwendigen Maße.

In den Fällen B und C ist eine gesicherte Überleitung auf die Fahrbahn ebenso notwendig wie eine Absenkung des Bordsteins oder die Anlage eines Keils.

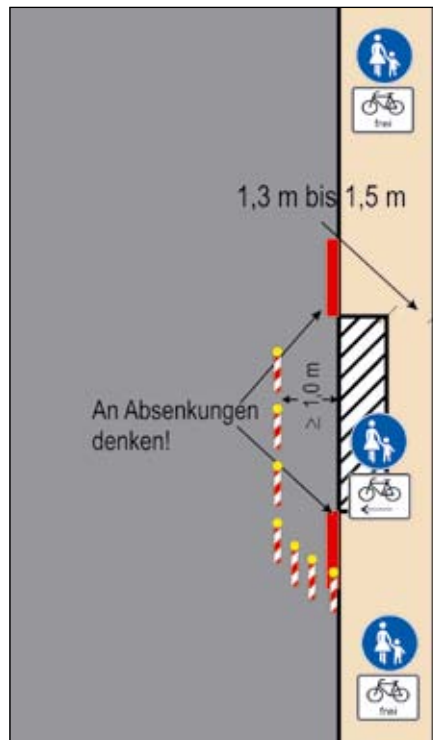
Auf der Fahrbahn kann der Radverkehr dann wieder in verschiedenen Varianten geführt werden, je nach Verkehrsstärke und verfügbarer Breite im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr, auf einem Schutzstreifen oder einem Radfahrstreifen.

Notsteige müssen bestimmte Mindestbreiten aufweisen:

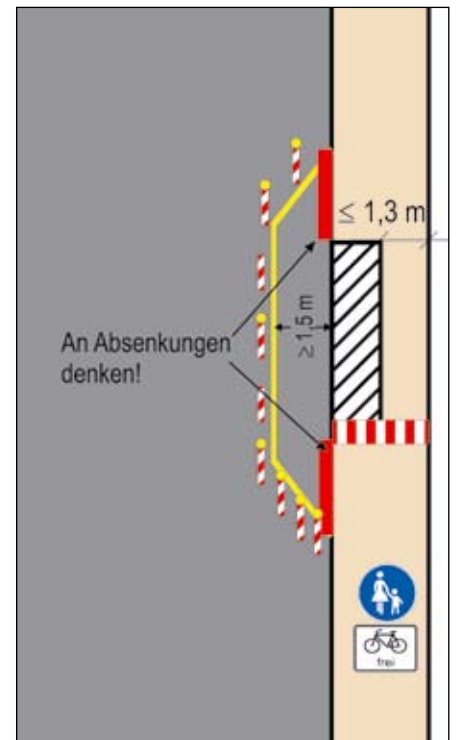
Gehweg: 1,30 m
Gehweg, Radfahrer frei: ... 1,50 m
Gemeinsamer
Fuß- und Radweg: 2,00 m



A. Als Mindestmaß für eine Führung „Gehweg, Radfahrer frei“ ist eine verbleibende Breite von 1,50 m notwendig.



B. Der Fußgänger bleibt bei einer Gehwegbreite zwischen 1,30 m und 1,50 m auf der Nebenanlage, der Radverkehr wird bei Breiten unter 1,50 m auf der Fahrbahn geführt.



C. Ist die verbleibende Breite geringer als 1,30 m, so ist ein Notsteig, z. B. auf der Fahrbahn, für Fußgänger und Radfahrer einzurichten.

► Fall 6A: Getrennter Rad- und Fußweg

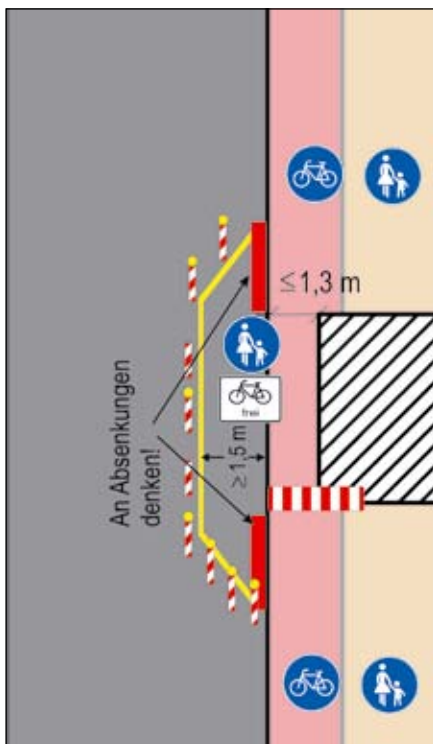
Die Einrichtung einer Baustelle auf einem getrennten Rad- und Fußweg ist unterschiedlich zu betrachten, je nachdem wo die Baustelle eingerichtet wird.

A. Die Baustelle wird nur auf dem Gehweg eingerichtet:

Wird die Baustelle auf dem Gehweg eingerichtet, so können bei einer verbleibenden Restbreite des Gehweges von mindestens 1,30 m Fußgänger weiter geführt werden. Steht weniger Fläche auf dem Gehweg zur Verfügung, muss eine Ausweichfläche in Anspruch genommen werden.



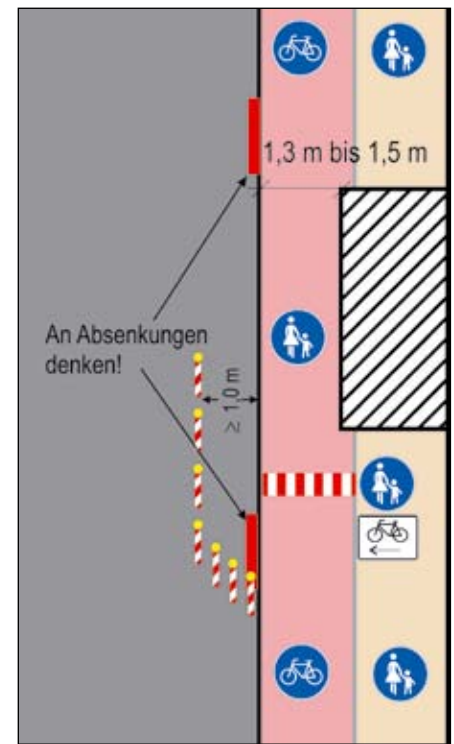
Zeichen 241 StVO,
Getrennter Rad-
und Fußweg



A1. Bei einer verbleibenden Breite von unter 1,30 m ist für den Fußgängerverkehr eine Ausweichfläche auf der Fahrbahn zu schaffen. Das kann auch gemeinsam mit dem Radverkehr erfolgen. Als Mindestbreite für eine Führung als „Gehweg, Radfahrer frei“ sind 1,50 m notwendig.



A2. Bei einer Breite des Radwegs und des verbleibenden Gehwegs von zusammen mindestens 1,50 m kann bei geringem Fußgängerverkehr dort eine Führung als „Gehweg, Radfahrer frei“ erfolgen.

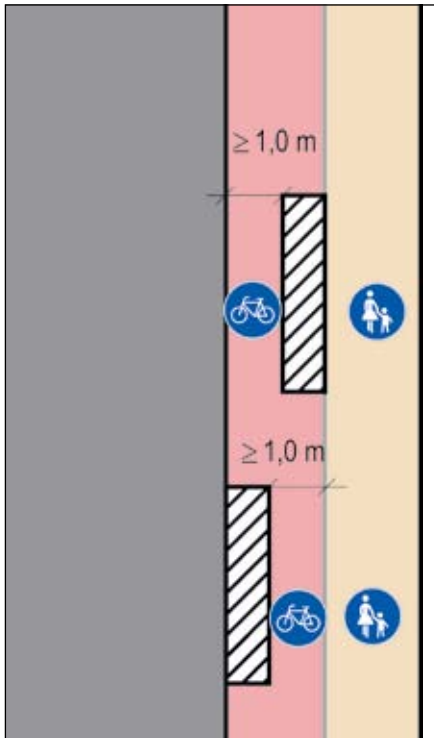


A3. Bei einer Breite des Radwegs und des verbleibenden Gehwegs insgesamt zwischen 1,30 m und 1,50 m kann der Fußgänger auf dem bisherigen Radweg geführt werden, der Radverkehr wird dann auf die Fahrbahn übergeleitet. Dazu ist eine ausreichende Sicherung gegenüber dem Kfz-Verkehr in Form einer Einfädelhilfe notwendig. Für die Überleitung auf die Fahrbahn muss eine Anrampung angelegt oder eine vorhandene Absenkung genutzt werden.

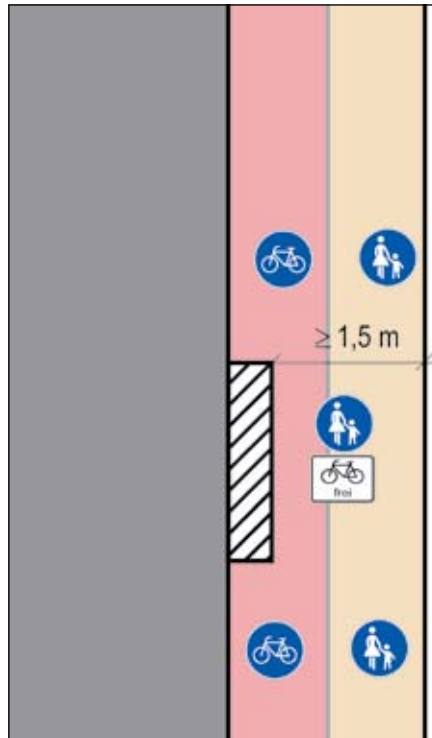
⌚ Fall 6B: Getrennter Rad- und Fußweg

B. Die Baustelle wird nur auf dem Radweg eingerichtet:

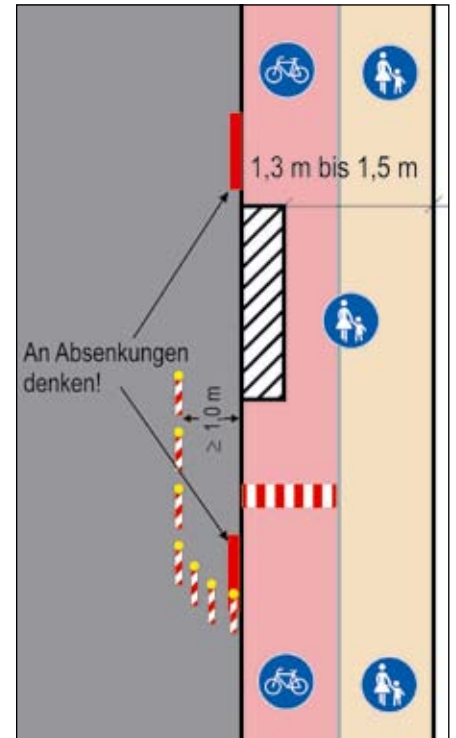
Der Radverkehr kann dann in verschiedenen Varianten geführt werden, je nach Breite im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr, auf einem Schutzstreifen oder einem Radfahrstreifen.



B1. Bleibt dann noch eine Restbreite von mindestens 1,00 m, kann der Radverkehr den Weg weiterhin nutzen. Wird dieses Maß unterschritten, so müssen andere Flächen in Anspruch genommen werden.



B2. Das kann zum einen eine Mitbenutzung des Gehwegs sein. Dann erfolgt eine Beschilderung als „Gehweg, Radfahrer frei“. Dazu ist eine Mindestbreite des Fußweges von 1,50 m notwendig, das Fußgängeraufkommen sollte nicht zu stark und der betroffene Abschnitt nicht zu lang sein.



B3. Als weitere Möglichkeit kann der Radfahrer auf die Fahrbahn übergeleitet werden. In diesem Fall wird eine Einfädelhilfe benötigt, um den Radfahrer gegenüber dem Kfz-Verkehr zu sichern. Selbstverständlich soll die Überleitung an einer vorhandenen Bordsteinabsenkung erfolgen oder eine Anrampung in Form eines Bitumenkeils angelegt werden.



Das Geländer auf dem Brückenelement reduziert die verbleibende Breite. Besser wäre der Einsatz einer Abdeckplatte, die vom Radverkehr überfahrbar ist.



Schilder auf dem Radweg müssen nicht sein, die Aufstellsockel reduzieren die Radwegbreite unnötig!

► Fall 6C: Getrennter Rad- und Fußweg

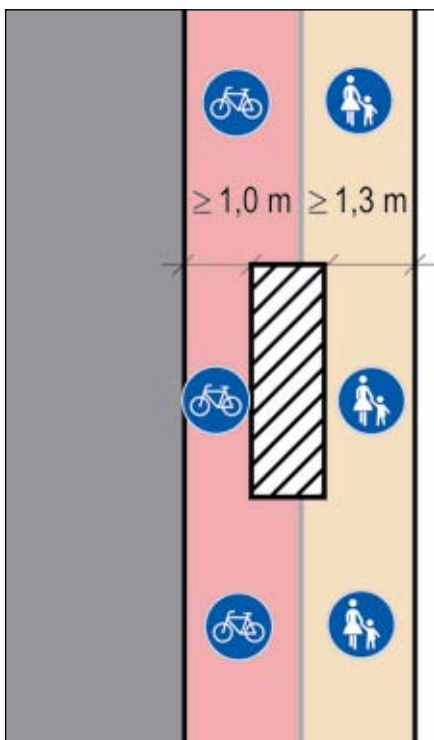
C. Die Baustelle wird gemeinsam auf dem Geh- und Radweg eingerichtet:

Auch für diesen Fall sind verschiedene Varianten zu unterscheiden, je nach verbleibender nutzbarer Breite.

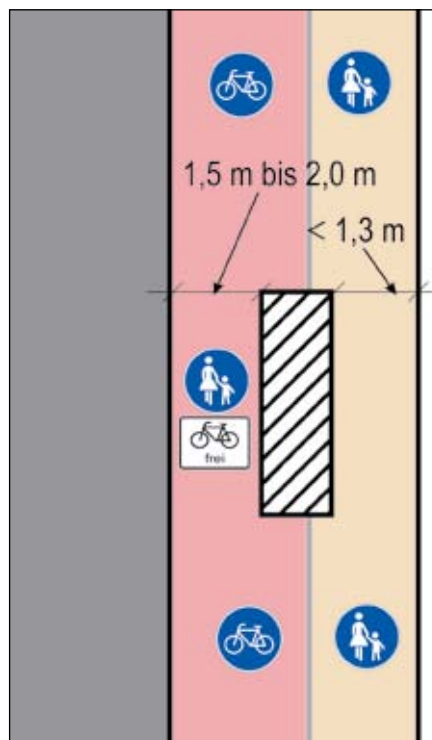
- Wenn die verbleibende Breite eines der beiden Wege, also Geh- oder Radweg, mindestens 2,0 m beträgt, kann dieser als gemeinsamer Fuß- und Radweg beschildert werden.
- Wenn für einen der beiden Wege zwischen 1,50 und 2,00 m Breite verbleiben, so kann dieser als „Gehweg, Radfahrer frei“ ausgewiesen werden.
- Eine verbleibende Breite zwischen 1,30 m und 1,50 m kann als Gehweg ausgewiesen werden, der Radverkehr muss dann die Fahrbahn nutzen.
- Eine verbleibende Breite von weniger als 1,30 m: Weder für Fußgänger noch für Radfahrer ist die verbleibende Breite ausreichend, ein Notsteig auf der Fahrbahn muss eingerichtet werden.

Bitte achten Sie darauf: Bei Überleitung von Fußgängern oder Radfahrern auf die Fahrbahn ist stets

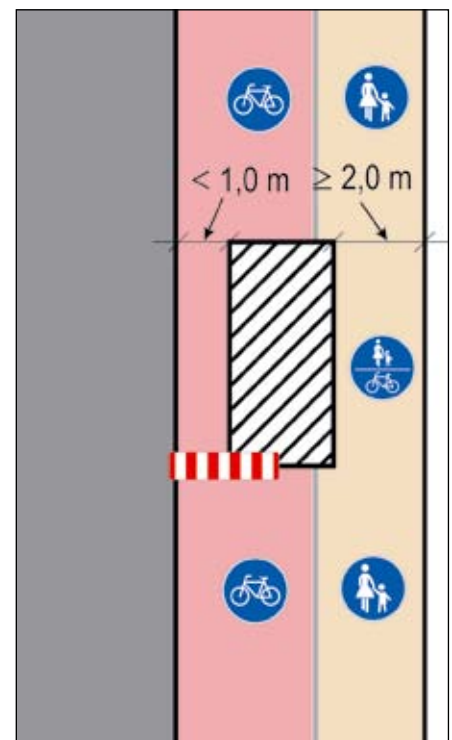
- 1) eine Einfädelhilfe einzurichten und
- 2) eine Bordsteinabsenkung (Bitumenkeil) zu schaffen, sofern keine vorhandene genutzt werden kann.



C1. Bis zu einer Breite von 1,30 m kann der Gehweg weiterhin für die Fußgänger genutzt werden. Bleibt für den Radweg mindestens 1,00 m nutzbare Breite, so kann auch der Radverkehr den Weg weiterhin nutzen.



C2. Ist die nutzbare Breite des Gehweges geringer als 1,30 m, so muss eine Ausweichfläche zur Verfügung gestellt werden.



C3. Ist die nutzbare Breite des Radweges geringer als 1,00 m, muss eine alternative Führung des Radverkehrs erfolgen.

Fall 7: **Selbstständig geführter Fuß- und Radweg**

Die Situation:

Ein Fuß- und Radweg wird durch eine Grünanlage oder ein Wohngebiet ohne begleitende Kfz-Fahrbahn geführt.

Fall 7: Selbstständig geführter Fuß- und Radweg

🔊 **Fall 7: Selbstständig geführter Fuß- und Radweg**

Eine Baustelle wird auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg eingerichtet und reduziert die nutzbare Breite. Je nach verbleibender Breite stehen verschiedene Optionen zur Verfügung:

A) Bei einer verbleibenden Restbreite von mindestens 1,50 m können Fußgänger und Radfahrer weiter geführt werden. Die Beschilderung muss in diesem Fall als „Gehweg, Radfahrer frei“ erfolgen.

B) Ist weniger Breite verfügbar, so muss eine Führung über benachbarte Flächen erfolgen. Diese Um-

fahrung ist so zu befestigen, dass sie auch bei Regen von Radfahrern und Rollstuhlfahrern genutzt werden kann. Um auch Sehbehinderten ein Weiterkommen zu ermöglichen, ist auf eine taktile Führung zu achten.

C) Können benachbarte Flächen nicht genutzt werden, so bleibt die Einrichtung einer Umleitung für den Fußgänger und Radfahrer. Auf eine Umleitung ist rechtzeitig durch Beschilderung hinzuweisen. Die Umleitung muss so gewählt werden, dass eine möglichst geringe Verlängerung des Weges eintritt. Die Umleitung muss durchgängig in beiden Richtungen ausgeschildert sein und wieder auf die ursprüngliche Strecke zurückführen.



Bei Vollsperrung des Weges muss eine Umleitung ausgewiesen oder ein Ersatzweg befestigt werden.

3. Weiterführende Hinweise und Literatur

Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)

Die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen sind das Standardwerk mit Vorgaben für alle Arten von Baustellen.

FGSV (Hrsg.): Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen, (RSA), Stand 1995, 4. Aktualisierung 2004.

Radverkehrsplanung von A–Z

Das niederländische Planungshandbuch „Radverkehrsplanung von A–Z“ zeigt in einem 30-seitigen Kapitel, wie unsere niederländischen Nachbarn mit Baustellen auf Radwegen umgehen. Dort findet sich auch eine Vielzahl von nachahmenswerten Hinweisen.

C.R.O.W, Institut für Normung und Forschung im Erd-, Wasser- und Straßenbau und in der Verkehrstechnik – Niederlande (Hrsg.): Radverkehrsplanung von A–Z, Ede 1994, 327 Seiten.

Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraumes

Die Stärke der Broschüre liegt in der Zusammenfassung von Kennzahlen, die im Bereich der Mobilitätsbehinderung bedeutsam sind. Auf Baustellen wird lediglich in einem Abschnitt eingegangen.

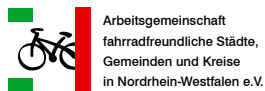
Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraumes: Ein Handbuch für Planer und Praktiker, Schriftenreihe „direkt: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“, Heft 54/2000, Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.), Berlin 2000 (2., neubearb. Aufl.), 95 Seiten.

www.mobil-und-barrierefrei.de

Internetauftritt für die barrierefreie und behindertengerechte Gestaltung des Verkehrs- und öffentlichen Raumes, der auch als interaktive CD-ROM erhältlich ist. Auf der CD-ROM finden sich im Zusammenhang mit der Baustellensicherung nur die Werte der RSA. Allerdings ist die CD-ROM sehr gut geeignet, sich in das Thema „Barrierefreiheit“ einzuarbeiten.

Universität Kaiserslautern, Fachgebiet Verkehrswesen (Hrsg.), Kaiserslautern 2003.

Herausgeber



Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Städte,
Gemeinden und Kreise
in Nordrhein-Westfalen e.V.

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)

Landesgeschäftsführer
Dipl.-Ing. Harald Hilgers
Geschäftsstelle:
Konrad-Adenauer-Platz 17
47803 Krefeld
Telefon: 0 21 51/86-42 83
Fax: 0 21 51/86-42 80
E-Mail: info@fahrradfreundlich.nrw.de
Web: www.fahrradfreundlich.nrw.de

1. Auflage März 2006

Gefördert vom



Ministerium für
Bauen und Verkehr
des Landes
Nordrhein-Westfalen



Mitglieder des begleitenden Arbeitskreises:

*Peter Tümmers, Stadt Dormagen
Dr. Stefan Klotz, Stadt Bielefeld, jetzt Stadt Lübeck
Rüdiger Hartmann, Stadt Dortmund
Helmut Voß, Stadt Mülheim an der Ruhr
Dieter Baum, Stadt Oberhausen
Paul-Gerhard Ludwig, Bezirksregierung Arnsberg
Wolfgang Friedrich, Bezirksregierung Münster
Ulrich Kalle, ADFC NRW*

Konzeption und Realisation:

P3 P3 Agentur für Kommunikation
und Mobilität
E-Mail: info@p3-agentur.de
Web: www.p3-agentur.de

Fachliche Betreuung:

 Planerbüro Südstadt, Köln
E-Mail: info@planerbuero.de
Web: www.planerbuero-suedstadt.de

