

Baustellen im Straßenverkehr

Baustellen im Verkehrsraum müssen verkehrssicher gestaltet sein. Viel zu häufig verursachen aber mangelhafte Absicherungen folgenschwere Verkehrsunfälle.

POR Bernhard König, Rüsselsheim

Wegen der Komplexität kann und will dieser Beitrag nicht die gesamte Thematik der Baustellenabsicherung behandeln, sondern auf die durch mangelnde Baustellenabsicherungen verursachten Verkehrsunfälle aufmerksam machen, das Verfahren bei der Einrichtung von Baustellen und die damit verbundenen Zuständigkeiten erläutern. Darüber hinaus werden die häufigsten Mängel insbesondere auf Innerortsstraße aufgezeigt.

I. Problemdarstellung:

Wer mit offenen Augen am Straßenverkehr teilnimmt und sie nicht bewusst übersieht oder missachtet, der stellt sich oftmals verwundert oder verärgert die Frage: Wer ist für diese Baustellenabsicherung verantwortlich?

Es geht dabei nicht um die Frage, warum die Baustelle gerade zu dieser Zeit oder in dieser Länge bestehen muss, sondern darum, wie jemand ein solch unsinnige, sich widersprechende, unbeleuchtete und damit gefährdende Baustellenbeschilderung und -absicherung vorgenommen hat? Vielmehr verwundert es, dass sich nicht bedeutend mehr durch mangelhafte Baustellenabsicherungen verursachte Verkehrsunfälle ereignen. Auch die Polizei muss sich die Frage gefallen lassen, ob denn Baustellen im Straßenverkehr ihrer Aufmerksamkeit entzogen sind? Die Polizei ist es doch, der im Rahmen ihrer Streifenfahrten und ihres Gefahrenabwehrauftrages, die die Verkehrssicherheit gefährdenden Baustellen auffallen müssten. Sind sie so hoffnungslos überlastet, dass dafür keine Zeit mehr ist? Fehlt ihnen das Wissen darum, wie Baustellen gefahrlos abzusichern sind, oder sind sie einfach dafür unzuständig? Fallen die Baustellen in die Zuständigkeit anderer Behörden, die offensichtlich ihre Aufgaben nicht oder nicht richtig wahrnehmen?

Fragen über Fragen, aber wie sieht es tatsächlich mit der durch die Baustellen beeinträchtigten Verkehrssicherheit auf den deutschen Straßen aus?

Vergleicht man die Zahlen der Verkehrsunfallstatistik für alle Unfälle mit Personenschäden des Jahres 2003 mit denen des Jahres 2006, ergibt sich ein erschreckendes Bild. Während die Unfälle mit Personenschäden insgesamt um 7,5 %, der Getöteten um 23, der Schwerverletzten um 12,9 und der Leichtverletzten um 7,6 % abnahmen, verlief die Unfallentwicklung bei den „Baustellenunfällen“ genau entgegengesetzt. Betrachtet man die Baustellen-Unfälle für alle Inner- und Außer-ortsstraßen, so stiegen die Unfälle mit Getöteten um 11,9 %, mit Schwerletzteten um 13,9 % und mit Leichtverletzten um 12,9 % deutlich an. Noch erschreckender wird das Ergebnis, wenn die Baustellenunfälle nach Straßenarten aufgeschlüsselt werden. Während auf den Außerortssstraßen ohne Autobahnen Rückgänge zu verzeichnen sind, nehmen die Unfälle auf Innerortsstraße drastisch zu.

	Unfälle mit Personenschäden	Verunglückte insgesamt	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
Verkehrsunfälle insgesamt					
2003	354.534	462.170	6.613	85.577	376.593
2006	327.984	427.428	5.091	74.502	347.835
%	-7,5	-7,5	-23,0	-12,9	-7,6
Verkehrsunfälle im Baustellenbereich auf Inner- und Außerortsstraßen					
2003	3.491	4.658	59	734	3.865
2006	3.860	5.267	66	836	4.365
%	10,6	13,1	11,9	13,9	12,9
Verkehrsunfälle im Baustellenbereich auf Innerortsstraßen					
2003	1.761	2.082	13	328	1.741
2006	2.106	2.545	22	408	2.115
%	19,6	22,2	69,2	24,4	21,5
Verkehrsunfälle im Baustellenbereich auf Außerortsstraßen ohne Autobahnen					
2003	757	1.062	21	215	826
2006	711	1.065	19	198	848
%	-6,1	0,3	-9,5	-7,9	2,7
Verkehrsunfälle im Baustellenbereich auf Autobahnen					
2003	973	1.514	25	191	1.298
2006	1.043	1.657	25	230	1.402
%	7,2	9,4	0,0	20,4	8,0
Quelle: Destatis					

Um die Bedeutung der genannten Zahlen zu unterstreichen, sollen hier nur drei Beispiele erwähnt werden:

1. 20-jähriger Motorradfahrer kommt zu Tode, als er gegen eine Warnbake und deren quer zur Fahrtrichtung gedrehte Fußplatte stieß. Die wenige Stunden zuvor eingerichtete Baustelle auf einer Außerortsvorfahrtstraße, die zwei Stadtteile verbindet und durch den Motorradfahrer mehrfach täglich befahren wird, war nicht angekündigt, nicht beleuchtet und unzureichend abgesichert. Die Polizei erfuhr von der Baustelle erst durch die Unfallmeldung.
2. Weil der Radfahrer beim Vorbeifahren an einer Baustelle wegen des Begegnungsverkehrs zweier PKW nach rechts in Richtung Baustelle ausweichen musste, stürzte er, fiel in die Baugrube und verletzte sich erheblich. Die innerörtliche Baustelle war nicht beleuchtet, Absturzsicherungen nicht vorhanden.
3. Bei der Überprüfung einer Baustelle auf der A 3 bei Aschaffenburg wurden 2 Polizeibeamte getötet, weil ein LKW die Baustellenabsicherung durchbrach und die Beamten dort erfasste.

II. Verfahren bei der Einrichtung von Baustellen:

Damit die Fragen nach Zuständigkeiten, Verantwortlichkeiten aber auch Pflichtenverletzungen hinreichend geklärt werden können, soll zunächst einmal die in der StVO vorgeschriebene Verfahrensweise bei der Einrichtung von Baustellen im Straßenverkehr aufgezeigt werden. Dabei muss zunächst einmal der Begriff: **Baustelle** korrigiert werden, denn die Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 43 Abs 3 Nr. 2 StVO spricht von **Arbeitsstellen**.

Das Verfahren zur Einrichtung von Arbeitsstellen wird in § 45 StVO beschrieben und muss zunächst in zwei Arten von Arbeitsstellen unterschieden werden. Zum einen sind das Arbeiten im Straßenraum, die dem Bau und Unterhaltung der Straßen bzw. der Verhütung von außerordentlichen Schäden an den Straßen dienen und zum anderen Arbeiten, die sich lediglich auf den Straßenverkehr auswirken.

Weiterhin ist zu unterscheiden in **Arbeitsstellen von kürzerer und längerer Dauer**.

Von kurzer Dauer sind alle Arbeitsstellen, die nur über die begrenzte Stundenzahl, in der Regel während der Tageshelligkeit eines Kalendertages, bestehen, auch wenn die Arbeiten an den folgenden Tagen fortgesetzt werden. Arbeitsstellen längerer Dauer sind diejenigen, die mindestens einen Kalendertag durchgehend und ortsfest aufrechterhalten werden.

Die für die StVO originär zuständigen Straßenverkehrsbehörden, das sind die nach § 44 Abs 1 StVO zuständigen unteren Verwaltungsbehörden oder die Behörden, denen nach Landesrecht die Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde zugewiesen sind, können nach § 45 Abs 1 Nr. 1 StVO, soweit dies zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum erforderlich ist, die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken, verbieten und den Verkehr umleiten. Durch diese Aussage wird die grundsätzliche Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde für alle Arbeiten im Straßenverkehr festgeschrieben. Die aber, soweit es sich nach § 44 Abs 2 StVO um die Durchführung von Straßenbauarbeiten und Maßnahmen zur Verhütung von außerordentlichen Schäden an der Straße handelt, durchbrochen und von den Straßenbaubehörden wahrgenommen wird. Im Rahmen dieser Arbeiten können die Straßenbaubehörden, die gleichen Maßnahmen treffen wie die Straßenverkehrsbehörden, nämlich dann, wenn es erforderlich ist, Verkehrsverbote und –beschränkungen anordnen, den Verkehr umleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen lenken.

Das Wort: „können“ im ersten Satz des § 45 Abs 2 darf nicht in dem Sinne verstanden werden, dass die Straßenbaubehörde ein Wahlrecht hat, von dieser Befugnis Gebrauch zu machen und wenn sie es nicht wahrnimmt, die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde eintritt. Es bezieht sich vielmehr, und in dem Sinne ist es auch schon im § 45 Abs 1 Satz 1 für die Straßenverkehrsbehörde gewählt worden, auf die unterschiedlichen Möglichkeiten der Verkehrsregelung und Verkehrslenkung, soweit diese erforderlich sind.

Wer die Aufgaben der Straßenbaubehörde wahrnimmt und wie diese aufgebaut sind, ergibt sich aus den jeweiligen Länderstraßengesetzen. Dort, wo die Städte und Gemeinden zuständige Straßenbehörden sind, wird diese Aufgabe meist von den Bauämtern und dort wiederum von den Tiefbauämtern ausgeübt.

An Bahnübergängen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs haben anstelle der Straßenbaubehörde die Bahnunternehmen eine eingeschränkte Kompetenz. Sie dürfen den Verkehrsteilnehmern nur durch Blinklicht- oder Lichtzeitanlagen, rot-weiß gestreifte Schranken oder durch Andreaskreuze ein bestimmtes Verhalten vorschreiben.

Aus § 45 Abs 2 Satz 1 ergibt sich aber auch die übergeordnete Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde, denn die Straßenbaubehörden dürfen ihre ihnen zugestandenen Kompetenzen nur insoweit ausüben, wie die Straßenverkehrsbehörden keine anderen Entscheidungen treffen.

III. Arbeitsstellen des Straßenbaus und der Straßenunterhaltung

Die **Straßenbaubehörde:**

1. ordnet, soweit erforderlich Verkehrsverbote, Verkehrsbeschränkungen, Umleitungen und Verkehrslenkungsmaßnahmen durch Markierungen und Leiteinrichtung an (§ 45 Abs 2),
2. holt die Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde ein, wenn durch die Arbeitsstelle auf einer Vorfahrtstraßen oder gekennzeichneten Verkehrsumleitung die Fahrbahn eingeengt wird. Zustimmung ist dann nicht erforderlich, wenn es sich um laufende Straßenunterhaltungen (Beseitigung von Schlaglöchern, Fahrbahnreinigung, Markierungserneuerung, Grünpflege etc.) oder Notfallmaßnahme (z.B. Erneuerung einer durch Unfall beschädigten Verkehrseinrichtung, Wasserrohrbrüche etc.) handelt (§ 45 Abs 7),
3. holt von Unternehmern, die Arbeiten durchführen, Verkehrszeichenpläne ein, prüft diese und erteilt Anordnungen, wie die Arbeitsstellen abzusperren, zu kennzeichnen sind, ob und wie der Verkehr zu beschränken, zu leiten, zu regeln ist und wie gesperrte Straßen und Umleitungen zu kennzeichnen sind (§ 45 Abs 6). Einer Vorlage eines Verkehrszeichenplans bedarf es gemäß VwV Nr. III und IV zu § 45 Abs 6 nicht,
 - a) bei Arbeiten von kurzer Dauer und geringem Umfang der Arbeitsstelle, wenn die Arbeiten sich nur unwesentlich auf den Straßenverkehr auswirken oder
 - b) wenn ein geeigneter Regelplan besteht, abgedruckt in der Richtlinie über die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) oder
 - c) die Behörde den Plan selbst aufstellt.
4. hört die Polizei vor der Anordnung ihrer Maßnahmen an (VwV Nr. I zu § 45 Abs 6 StVO),
5. verständigt mindestens zwei Wochen vor der Durchführung der von ihr angeordneten Maßnahme die Straßenverkehrsbehörde bzw. holt deren Entscheidung über den von der Straßenbaubehörde erstellten Verkehrszeichenplan ein, wenn von vornherein mit Beschränkungen und Verboten von mehr als 3 Monaten zu rechnen ist (VwV Nr. I zu § 45 Abs 2 Satz 1 StVO).

Die von der Straßenbaubehörde verständigte Straßenverkehrsbehörde wiederum unterrichtet rechtzeitig die Polizei. Die Straßenverkehrsbehörde kann, nach Anhörung der Straßenbaubehörde und der Polizei die angeordneten Maßnahmen aufheben oder ändern (VwV Nr. I zu § 45 Abs 2 Satz 1 StVO).

Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde und die Polizei sind gehalten, die planmäßige Kennzeichnung der Verkehrsregelung zu überwachen und die angeordneten Maßnahmen auf ihre Zweckmäßigkeit zu prüfen. Zu diesem Zweck erhält die Polizei eine Abschrift des Verkehrszeichenplans (VwV Nr. II und IV zu § 45 Abs 6)

Das Nichtbeachten der von Straßenverkehrs- oder Straßenbaubehörde gegebenen Anordnung oder der Beginn der Arbeiten ohne Genehmigung stellt eine Ordnungswidrigkeit nach § 49 Abs 4 Nr. 3 StVO dar.

IV. Arbeitsstellen, die sich auf den Straßenverkehr auswirken und nicht dem Straßenbau bzw. der Straßenunterhaltung dienen

Wie bereits zu Beginn des Abschnittes II festgestellt, handelt es sich um solche Arbeiten im Straßenraum, die nicht dem Straßenbau- bzw. der Straßenunterhaltung dienen, also Arbeiten, die z.B. neben dem Straßenraum durchgeführt werden und lediglich Auswirkungen auf den Straßenraum haben, weil u.U. ein Baugerüst in den Verkehrsraum hineinragt oder Teile des Verkehrsraumes nicht oder nicht mehr in vollem Umfang genutzt werden können. Für solche Arbeitsstellen ist



ausnahmslos die Straßenverkehrsbehörde zuständig.

Die **Straßenverkehrsbehörde**

- kann, soweit dies aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs erforderlich ist, die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken, verbieten oder umleiten (§ 45 Abs 1 Satz 1 und 2 Nr. 1),
- hat vor jeder Entscheidung die Polizei zu hören (VwV Nr. I zu § 45 Abs. 1 – 1f),
- verfährt wie oben unter Abschnitt III Ziffer 3 beschrieben, wenn Unternehmen die Arbeitsstellen einrichten.

Hinsichtlich der Überwachung der Verkehrsregelung und der Zweckmäßigkeitüberprüfung gilt das Gleiche wie bei den Arbeitsstellen des Straßenbaus und der Straßenunterhaltung.

Insbesondere bei Städten und Gemeinden werden häufig die Aufgaben in Bezug auf die Anordnung und Überwachung von Arbeitsstellen im Straßenraum organisatorisch in den Ordnungsämtern oder Straßenverkehrsämtern zusammenfasst. Die in der StVO vorgesehene Trennung zwischen Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaubehörde wird nicht vorgenommen. Zustimmung-, Genehmigungsvorbehalte und die Kontrolle der Straßenverkehrsbehörden über die Maßnahmen der Straßenbaubehörden werden unterlaufen. Die Sachbearbeiter bei den Behörden wissen häufig nicht, um die vom Verordnungsgeber mit gutem Grund vorgesehene Trennung der Zuständigkeiten. Sie handeln meist nur als Straßenverkehrsbehörde und erlassen fehlerhafte Verwaltungsakte. Auf das Problem der Nichtigkeit bzw. Fehlerhaftigkeit der Verwaltungsakte soll an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden.

Die Überwachung der angeordneten Maßnahmen durch die anordnende Behörde und die Polizei findet infolge Personalmangels auf beiden Seiten in immer geringerem Umfang statt.

Hinzu kommt, dass sich die Polizei vielerorts aus den Anhörungs- und Beteiligungsverfahren zurückgezogen hat und oftmals nur noch bei Arbeitsstellen von erheblichem Umfang beteiligt werden will.

Der Risiken, der sich die anordnenden Behördenmitarbeiter in Bezug auf die ihnen aus dieser Aufgabe obliegenden Verkehrssicherungspflicht sowohl zivilrechtlicher wie auch strafrechtlicher Natur aussetzen, sind sie sich häufig nicht bewusst. Möglichkeiten, diese Risiken zu minimieren sind nicht bekannt oder werden aus nicht nachvollziehbaren Gründen nicht ergriffen. Eine dieser Möglichkeiten, die mit dem Begriff der RSA-Zertifizierung beschrieben wird, soll nachstehend erläutert werden.

V. RSA-Zertifizierung:

Ziel der sogenannten RSA-Zertifizierung ist es, die für Arbeitsstellen im Straßenverkehr Verantwortlichen zu qualifizieren, um so durch verkehrssichere Arbeitsstellen und richtiges Verhalten der im Bereich von Arbeitsstellen Arbeitenden, Gefährdungen und Schädigungen anderer sowie Selbstgefährdungen und Schadensersatzansprüche zu vermeiden und darüber hinaus die eingesetzten Geräte und Maschinen zu schützen.

VwV § 43 AbsIII Nr.2 StVO:

Die Sicherung von Arbeitsstellen und der Einsatz von Absperrgeräten erfolgt nach den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straße (RSA), die das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt bekannt gibt.

Die RSA in der Fassung vom Februar 1995, 6. Auflage, Stand Oktober 2002 (Neuaufgabe soll im 1. Quartal 2008 erscheinen) wurde für die Bundesfernstraßen und die Straßenbauverwaltungen der Länder 1995 verbindlich eingeführt, für die kommunalen Baulastträger wurde die Anwendung empfohlen. Gleiches gilt für die ebenfalls 1996 eingeführten „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen an Straßen“ (ZTV-SA 97). Während die RSA basierend auf der StVO Regelungen zur Sicherung von Arbeitsstellen im Straßenverkehr zum Inhalt hat, enthält die ZTV-SA zusätzliche Bestimmungen zur Vertragsgestaltung zwischen auftraggebender Behörde und Unternehmen, sowie ergänzende Regelungen zur technischen Gestaltung von einzelnen Elementen der Arbeitsstellensicherung.

Bei den Regelungen zur technischen Gestaltung von einzelnen Elementen der Arbeitsstellensicherung handelt es sich insbesondere um die sogenannten TL (Technische Lieferbedingungen). Beispielhaft werden hier nur die TL Absperrschranken, Absperrtafeln, Warnbänder, Leitelemente, Transportable Schutzeinrichtungen und Aufstellvorrichtungen genannt werden. Diese vom Arbeitskreis „Sicherung von Arbeitsstellen“ der Forschungsgesellschaft für

Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) entworfenen Lieferbedingungen, enthalten Anforderungen an Gestaltung, Abmessung, Konstruktion, Standsicherheit, Lagestabilität, Umweltverträglichkeit etc. der jeweiligen Sicherungseinrichtung.

Durch den Vertrag mit dem Unternehmer wird damit die Verwendung solcher geprüfter und den Anforderungen der jeweiligen TL entsprechenden Einrichtungen verbindlich vorgeschrieben. Andere Sicherungselemente sind nicht zulässig. Darüber hinaus kann auch die Produkthaftung der Hersteller solcher Elemente ausgeschlossen sein, wenn z.B. die auf einander abgestimmten Elemente wie Absperrtafeln und Fußplatten oder Beleuchtungseinrichtungen nicht in der vorgeschriebenen Zusammengehörigkeit verwendet werden.

Ziffer 4.2 Abs 9 der ZTV-SA 97 sieht Folgendes vor:

Nachweise für die Eignung und Qualifikation des benannten Verantwortlichen für die Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen sollen mit dem Angebot vom Bieter verlangt werden. Der Verantwortliche für die Verkehrssicherung muss die deutschen Straßenverkehrsvorschriften und die im Bereich von Arbeitsstellen erforderlichen Aufgaben der Verkehrsführung, der Beschilderung, der Markierung, der Absicherung sowie der Beleuchtung beherrschen und entsprechend diesen ZTV herstellen und beurteilen können sowie der deutschen Sprache mächtig sein.

Das „Merkblatt über Rahmenbedingungen für erforderliche Fachkenntnisse zur Verkehrssicherung von Arbeitsstellen an Straßen – MVAS Ausgabe 1999“ der FGSV nennt für die unterschiedlichen Beteiligten (Unternehmen, Straßenverkehrs-, Straßenbaubehörden) in Abhängigkeit, ob es sich um Arbeitsstellen kürzerer oder längerer Dauer, Innerorts- und Landstraße oder Autobahnen handelt, Schulungsinhalte, deren Dauer sowie die Rahmenbedingungen der Schulungen.

Auf dem freien Markt sind eine Vielzahl Anbieter solcher MVAS-Seminare zu finden, von denen insbesondere private Unternehmen, die Arbeitsstellen einrichten und anbieten, Gebrauch machen. Da für die auftraggebenden Straßenverkehrs- und insbesondere die kommunalen Straßenbaubehörden und deren Bauhöfe eine RSA-Zertifizierung nicht verpflichtend vorgeschrieben ist und die Inhalte auf Mitarbeiter von kommunalen Bauhöfen oder Grünflächenämtern, die Arbeitsstellen kürzerer Dauer im Verkehrsraum betreiben, unzureichend abgestellt sind, bestehen hier erhebliche Defizite.

Als auftraggebende Behörden können sich aber nur dann aus ihrer Verkehrssicherungspflicht ganz oder teilweise entlasten können, wenn sie sich Unternehmen bedienen, von denen sie eine RSA-Zertifizierung abverlangen.

VI. Beispiele der häufigsten Mängel bei der Sicherung von Arbeitsstellen:

- Bei der Verwendung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen wird die VwV zu den §§ 39 – 43 StVO nicht beachtet. Es werden zu viele Verkehrszeichen und diese oftmals in unzulässiger Kombination aufgestellt.
- Verkehrszeichen werden unzulässig und ungesichert auf die Fahrbahn gestellt, Anbringungshöhen und Abstände nicht beachtet (Ziffer III Nr. 13 VwV zu den §§ 39 – 43 StVO und RSA Ziffer 2.1).
- Standsicherheit von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nicht durch die entsprechende Anzahl von Fußplatten gewährleistet (ZTV-SA Anhang 3).
- Arbeitsstellenbeschilderungen als vorübergehende Maßnahmen stehen im Widerspruch zu der vorhandenen Dauerbeschilderung des Verkehrsraumes.
- Keine oder unzureichende Ankündigung oder Warnung vor Arbeitsstellen.
- Unzureichende oder keine Beleuchtung. Falsche Verwendung von gelben oder roten Warnleuchten (RSA Ziffer 3.2.2).



- Verwendung verschmutzter und beschädigter Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtung (RSA A 2.0 Abs 2)
- Verkehrseinrichtungen werden in unzulässiger Weise verwendet. Warnleuchten haben keine Zulassung zu Absperrtafeln, Aufstellvorrichtungen (Fußplatten) keine Zulassung zu Verkehrszeichen oder Absperr-/ Absturzsicherungen (Technische Lieferbedingungen-TL).
- Missachtung von (Regel-)Beschilderungsplänen (RSA) und behördlichen Anordnungen.
- Eingesetzte Fahrzeuge sind nicht entsprechend § 52 Abs 4 StVZO und DIN 30710 gekennzeichnet
- Im Baustellenbereich Arbeitende tragen nicht die bei der Inanspruchnahme von Sonderrechten (z.B. beim Betreten der Fahrbahn) vorgeschriebene Warnkleidung § 36 Abs 6 StVO, EN 471.
- Arbeitsstellen werden bei Einrichtung und während des Betriebes auf ihren ordnungsgemäßen Zustand unzureichend oder gar nicht kontrolliert (ZTV-SA Ziffer 7)
- Unzureichende Verkehrslenkungsmaßnahmen. Insbesondere Umleitungsstrecken werden nicht hinreichend verdeutlicht bzw. sind nicht zielführend; enden manchmal sogar im „Niemandland“.
- Unternehmen, nicht selten sind es öffentliche Versorger, richten Baustellen sogar ein, ohne Genehmigungen oder Anordnungen einzuholen.

VII. Fazit

Vorschriften, Handbücher, Kommentierungen und Gerichtsurteile, die sich mit dem schwierigen Thema der verkehrssicheren Einrichtung und Betrieb von Arbeitsstellen beschäftigen, gibt es genügend. Ihre Vielzahl machen zwar die Handhabung dieser Materie nicht unbedingt leichter, ist aber bei richtiger Anwendung geeignet, das erwähnte Ziel - die sichere Arbeitsstelle - zu erreichen.

Nachlässigkeiten bei der Erteilung von Genehmigungen und Anordnungen, sowie deren Missachtung, vermeintliche Unzuständigkeiten, mangelnde Kenntnisse um die gefahrlose Sicherung, Bequemlichkeiten, Gedankenlosigkeit, Kostengründe, Zeitmangel und Mängel in Aus- und Fortbildung (die Aufzählung ließe sich fortsetzen) bei den Behörden und den Unternehmen, aber auch bei der Polizei, sind für unsichere Arbeitsstellen und häufig für die daraus resultierenden Verkehrsunfälle verantwortlich.

Die zum 1.1.2008 in der StVO neu eingeführte Verkehrseinrichtung der Warnschwelle ist nur geeignet, diejenigen Unfälle zu vermeiden, bei denen Fahrzeuge trotz ordnungsgemäßer Sicherung aus anderen Gründen z.B. infolge Übermüdung, Unaufmerksamkeit, Ablenkung etc. auf Sicherungsfahrzeuge auf- oder in die Baustellenabspernung hineinfahren. An den aufgezeigten Grundproblemen ändert sich dadurch jedoch nichts.